

Département des *BOUCHES DU RHÔNE*

Plan de transport
du temps de paix

J.O. du 13-1-1947

Autorisation à la Société nationale des chemins de fer français d'exploiter un service ferroviaire régulier sur la ligne Marseille—Aubagne.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement (Transports),

Vu le décret-loi du 12 novembre 1938, et notamment l'annexe A ;

Vu le décret du 12 juin 1939 ;

Vu l'arrêté du 7 avril 1939 approuvant le plan d'organisation des transports publics de voyageurs du département des Bouches-du-Rhône ;

Vu l'arrêté du 18 juillet 1939 accordant l'exclusivité du trafic voyageurs Marseille—Aubagne à l'entreprise routière Compagnie générale française des tramways ;

Vu l'avis du comité technique départemental des transports des Bouches-du-Rhône en date du 25 février 1976 ;

Sur proposition du préfet des Bouches-du-Rhône,

Arrête :

Art. 1^{er}. — Les dispositions de l'arrêté susvisé du 18 juillet 1939 sont abrogées.

Art. 2. — Le trafic local entre Marseille et Aubagne faisant l'objet de la réserve 4 de l'arrêté susvisé du 7 avril 1939 demeure réservé à la Compagnie générale française des tramways, à l'exception d'un aller et retour quotidien Marseille—Aubagne, exploité par chemin de fer sous la responsabilité de la Société nationale des chemins de fer français, avec arrêts aux gares intermédiaires de Blancarde, La Pomme, Saint-Marcel et La Penne-Huveaune.

Art. 3. — Le préfet des Bouches-du-Rhône est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 27 septembre 1976.

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Le directeur des transports terrestres,

CLAUDE COLLET.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT

~~(TRANSPORTS)~~

A R R E T E

autorisant la S.N.C.F. à exploiter un
service ferroviaire régulier sur la ligne MARSEILLE/AUBAGNE

Le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de
l'Equipement (Transports),

Vu le décret loi du 12 novembre 1938 et notamment
l'annexe A,

Vu le décret du 12 juin 1939,

Vu l'arrêté du 7 avril 1939 approuvant le plan
d'organisation des Transports Publics de Voyageurs du départe-
ment des Bouches du Rhône,

Vu l'arrêté du 18 juillet 1939 accordant l'exclu-
sivité du trafic voyageurs MARSEILLE/AUBAGNE à l'entreprise
routière Compagnie Générale Française des Tramways,

Vu l'avis du Comité Technique Départemental des
Transports des Bouches du Rhône en date du 25 février 1976,

Sur proposition du Préfet des Bouches du Rhône,

A R R E T E,

ARTICLE 1er

Les dispositions de l'article unique de l'arrêté
susvisé du 18 juillet 1939 sont abrogées et remplacées par les
dispositions suivantes :

Le trafic local entre MARSEILLE et AUBAGNE faisant
l'objet de la réserve 4 de l'article susvisé du 7 avril 1939
demeure réservé à la Compagnie Générale Française des Tramways,
à l'exception d'un aller et retour quotidien MARSEILLE/AUBAGNE,
exploité par chemin de fer sous la responsabilité de la
Société Nationale des Chemins de Fer Français, avec arrêts aux
gares intermédiaires de : BLANCARDE, LA POMME, SAINT-MARCEL
et LA PENNE-HUVEAUNE.

ARTICLE 2

Le Préfet des Bouches du Rhône sera chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à PARIS, le 27 SEP. 1976

p/Le Secrétaire d'Etat
aupres du Ministre de l'Equipement
(Transports)

Le Directeur des Transports Terrestres,

C. Collet

Claude COLLET

TRAVAUX PUBLICS

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports .

3ème Bureau

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

DIRECTION GÉNÉRALE

23 JUIL 1939

Dossier

D 5414 / 724 4^e

Arrêté

Le Ministre des Travaux Publics

Sur la proposition du Conseiller d'Etat, Direc-
teur Général des Chemins de fer et des Transports;

Vu le décret-loi du 12 Novembre 1938 et notam-
ment l'annexe A;

Vu le décret du 12 Janvier 1939;

Vu l'arrêté ministériel du 7 Avril 1939 approu-
vant le plan d'organisation des transports publics de
voyageurs du Département des Bouches-du-Rhône;

Vu l'avis du Conseil Supérieur des Transports en
date du 8 Juin 1939;

A R R Ê T E :

Le trafic local entre MARSEILLE et AUBAGNE (exclu)
faisant l'objet de la réserve 4°) de l'arrêté ministériel
susvisé, sera exclusivement réservé à la Compagnie Générale
française de tramways.

Paris, le 18 JUIL 1939

Proposé :
le 10 JUIL 1939
LE CONSEILLER D'ETAT,
DIRECTEUR GÉNÉRAL DES
CHEMINS DE FER ET DES
TRANSPORTS,

Signé : RENÉ CLAUDON

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Signé : A. de MONZIE

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
DIRECTION GÉNÉRALE	
14 AVR. 1939	
Dossier D 5414	Pièce N° 21

Arrêté

Le Ministre des Travaux Publics

COPIE

Sur la proposition du Conseiller d'Etat, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports;

Vu le décret-loi du 12 Novembre 1938 et notamment l'annexe A;

Vu le décret du 12 Janvier 1939;

Vu le plan d'organisation des transports publics de voyageurs adopté par le Conseil Général des Bouches-du-Rhône le 12 Mai 1938;

Vu la lettre du Préfet des Bouches-du-Rhône en date du 18 Juin 1938;

Vu l'avis du Conseil Supérieur des Transports en date du 9 Février 1939;

Vu l'avis du Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre;

ARRÊTÉ :

ARTICLE PREMIER. - Est approuvé le plan susvisé d'organisation des transports publics de voyageurs du Département des Bouches-du-Rhône, qui comporte, notamment, la fermeture au service voyageurs des lignes de chemin de fer d'intérêt général ci-après:

.....

a) fermeture totale :

Arles - Port-Saint-Louis-du-Rhône,
Brignoles - Gardanne,
Aubagne - La Barque;

b) fermeture partielle :

Marseille - Aubagne,
L'Estaque - Tarascon par Rognac,
Avignon - Cavaillon - Miramas,
Marseille - Aix-en-Provence;.

ARTICLE 2.- Cette approbation est donnée sous les réserves suivantes:

1°) La ligne de chemin de fer d'intérêt général de Rognac à Aix-en-Provence sera fermée au service des voyageurs. Il en sera de même pour la ligne de Salon à Aix-en-Provence déjà fermée par application du décret du 19 Janvier 1934.

2°) Sur les lignes fermées totalement au service des voyageurs de Rognac à Aix-en-Provence, 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.

3°) Les gares dont la fermeture avait été demandée par la Société Nationale des Chemins de fer et acceptée par le Comité technique départemental seront fermées au

service des voyageurs.

4°) Les questions posées par la répartition du trafic de la ligne Marseille - Aubagne feront l'objet d'un examen ultérieur.

5°) La suppression du service de trolleybus Aubagne - Cuges est à traiter entre la Compagnie Générale Française de Tramways et l'autorité concédante.

6°) Le service routier Arles - Ste Marie de la Mer de l'entreprise BONHOMME sera maintenu jusqu'à ce qu'un accord ait été réalisé avec le Département au sujet de son rachat.

7°) Les services routiers ci-après exploités par la SEPA seront modifiés comme suit:

a) réduction de 5 à 2 des navettes Marseille - Cavaillon.

b) limitation à la section Marseille - Arles du service Marseille - Nîmes.

8°) Les services SEPA et SATAP entre Marseille et Avignon seront maintenus dans leur consistance actuelle savoir:

12 navettes par la SEPA,

8 navettes par la SATAP.

9°) Le service routier Avignon - Nîmes de l'entreprise JANVIER (Successesseur de Josselme) sera maintenu jusqu'à ce qu'un accord ait été réalisé entre la Société Nationale des Chemins de fer et l'entreprise au sujet de son rachat.

10°) Les services routiers ci-après de la Société "CEVENNES-CARS" seront modifiés comme suit:

- a) Suppression totale du service Nîmes - Marseille;
- b) " d'une seule navette entre Nîmes et Alès (au lieu de 4 prévues dans le plan du Gard).
- c) maintien à 13 A.R. du service Nîmes - Avignon que le plan du Gard ramenait à 9.
- d) suppression du service Tarascon - Orgon, sans contrepartie si le service JANVIER est racheté par la S.N.C.F., ou par rachat amiable si le service JANVIER est maintenu.

Toutefois, la consistance du service Nîmes - Alès devra être revue lorsqu'une décision sera prise dans le Département du Gard au sujet de la suppression de la ligne Nîmes - Arles des Chemins de fer de la Camargue.

11°) La situation des entreprises:

PRIE (Service Lyon - Nice)

PHOCEENS-CARS (Service Paris - Nice)

fera l'objet d'un examen ultérieur du Conseil Supérieur des Transports.

La question des services Marseille - Nice et Avignon - Nice des PROCEENS-CARS sera traitée avec le plan des Alpes-Maritimes.

12°) La création d'une deuxième navette Salins-de-Giraud - Marseille, qui fait l'objet d'un vœu du Conseil Général, fera l'objet d'une décision ultérieure après examen par le Comité technique départemental.

13°) Le service Marseille - Castellane de l'Entreprise Payan et Roumieux, sera supprimé au tableau 1 du plan.

14°) Les lignes de chemin de fer de:

et Rognac - Aix-en-Provence
Brignoles - Gardanne

seront maintenues en état normal d'entretien pour la desserte militaire.

ARTICLE 3.- Un exemplaire dudit plan, avec les pièces jointes restera annexé au présent arrêté.

Fait à Paris, le 7 Avril 1939.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Signé: A. de MONZIE.

Proposé,
le 6 Avril 1939

Le Conseiller d'Etat,
Directeur Général des Chemins
de fer et des Transports,

Signé: René CLAUDON.

CL 2

Approuvé

CONSEIL GÉNÉRAL DES BOUCHES-DU-RHÔNE

1^{re} Session Ordinaire

Séance du 12 Mai 1938

Etablissement du Plan Départemental
de
Coordination des Transports Voyageurs

Rapport de M. Fernand MAILLE

Approbation du Plan des Transports des Bouches-du-Rhône

(Arrêté Ministériel du 7 Avril 1939)



MARSEILLE

IMPRIMERIE NOUVELLE DE MARSEILLE

Rue Sainte, 118-120

1939

LIGNES ou SECTIONS DE LIGNES	RÉDUCTION du SERVICE DE FER	Longueur kilométriq.
------------------------------------	-----------------------------------	-------------------------

B. — Réduction du Service reconnue nécessaire

A la demande de la S. N. C. F.

Marseille-Aubagne	Fermeture des gares intermédiaires, sauf Marseille - Blancarde et St-Marcel	kilomèt. X 16,900
L'Estaque - Tarascon par Rognac	Fermeture de toutes les gares, sauf Pas-des-Lanciers, Rognac, Miramas, Arles, Berre, Saint-Chamas	19, —
Avignon - Cavailhon-Miramas	Réduction du nombre des trains omnibus.— Maintien de trois navettes journalières	68,600
Marseille-Aix-en-Provence	Fermeture des gares intermédiaires, sauf Gardanne et Sainte-Marthe.	X 36, —
Total.....		140,500

X voir art. 2 (B°) de l'A.D. Le service se fait, ainsi qu'il résulte de l'art. 2 (B°) de l'A.D.

TABLEAU « C »

Art. 10 parag. c) du Décret du 25 février 1938

Services Routiers Libres

Liste des Services de transports publics automobiles de voyageurs dont l'activité correspondant à l'exploitation de telle ligne ou section de ligne doit être reportée sur une autre relation.

Néant

(71)

ARRETE

Le Ministre des Travaux Publics

Sur la proposition du Conseiller d'Etat, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports,

Vu le décret-loi du 12 novembre 1938 et notamment l'Annexe A

Vu le décret du 12 janvier 1939;

Vu le plan d'organisation des transports publics de voyageurs adopté par le Conseil Général des Bouches-du-Rhône le 12 mai 1938;

Vu la lettre du Préfet des Bouches du Rhône en date du 18 juin 1938;

Vu l'avis du Conseil Supérieur des Transports en date du 9 février 1939;

Vu l'avis du Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre;

ARRETE

Article premier:- Est approuvé le Plan susvisé d'organisation des transports publics de voyageurs du département des Bouches du Rhône qui comporte, notamment, la fermeture au service voyageurs des lignes de chemin de fer d'intérêt général ci-après:

a) fermeture totale:

Arles - Port-St-Louis-du-Rhône
= Brignoles - Gardanne
Aubagne - La Barque

b) fermeture partielle:

Marseille - Aubagne
L'Estaque - Tarascon, par Rognac
Avignon - Cavaillon - Miramas
Marseille - Aix en Provence

Article 2.- Cette approbation est donnée sous les réserves suivantes:

1° - la ligne du chemin de fer d'intérêt général de Rognac à Aix en Provence sera fermée au service des voyageurs. Il en sera de même pour la ligne de Salon à Aix en Provence déjà fermée par application du décret du 12 janvier 1934;

2° - sur les lignes fermées totalement au service des voyageurs de Rognac à Aix-en-Provence, 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;

3° - les gares dont la fermeture avait été demandée par la Société Nationale des Chemins de fer et acceptée par le Comité Technique Départemental seront fermées au service des voyageurs.

4° - les questions posées par la répartition du trafic de la ligne Marseille - Aubagne feront l'objet d'un examen ultérieur;

5° - la suppression du service de trolleybus Aubagne - Cuges est à traiter entre la Compagnie Générale Française de Tramways et l'autorité concédante;

6° - le service routier Arles - Stes-Maries de la Mer de l'Entreprise BONHOMME sera maintenu jusqu'à ce qu'un accord ait été réalisé avec le département au sujet de son rachat;

7° - les services routiers ci-après exploités par la S.E.P.A. seront modifiés comme suit:

a) - réduction de 5 à 2 navettes Marseille - Cavaillon

b) - limitation à la section Marseille - Arles, du service Marseille - Nîmes;

8° - les services S.E.P.A. et S.A.T.A.P. entre Marseille et Avignon seront maintenus dans leur consistance actuelle savoir:

12 navettes par la S.E.P.A.

8 navettes par la S.A.T.A.P.

9° - le service routier Avignon - Nîmes de l'Entreprise JANVIER (successeur de JOSSELME) sera maintenu jusqu'à ce qu'un accord ait été réalisé entre la Société Nationale des Chemins de fer et l'entreprise au sujet de son rachat.

10° - les services routiers ci-après de la Société "Cévennes-Cars" seront modifiés comme suit:

a) - suppression totale du service Nîmes - Marseille,

b) - suppression d'une seule navette entre Nîmes et Alès (au lieu de 4 prévues dans le plan du Gard),

c) - maintien à 13 A.R. du service "Nîmes - Avignon" que le plan du Gard ramenait à 9,

d) - suppression du service Tarascon - Orgon sans contre-partie si le service JANVIER est racheté par la S.N.C.F. ou par rachat amiable si le service JANVIER est maintenu.

Toutefois, la consistance du Service Nîmes - Alès devra être revue lorsqu'une décision sera prise dans le département du Gard au sujet de la suppression de la ligne Nîmes - Arles des Chemins de fer de la Camargue.

11° - la situation des entreprises:

(
PRIE..... (Service Lyon - Nice),
PHOCÉENS-CARS..... (Service Paris - Nice),

fera l'objet d'un examen ultérieur du Conseil Supérieur des Transports.

La question des services Marseille - Nice et Avignon - Nice des Phocéens-Cars sera traitée avec le Plan des Alpes Maritimes.

12° - la création d'une deuxième navette Salins-de-Giraud - Marseille, qui fait l'objet d'un vœu du Conseil Général fera l'objet d'une décision ultérieure après examen par le Comité Technique Départemental.

13° - le service Marseille - Castellane de l'Entreprise Payan et Roumieux sera supprimé au tableau 1 du plan.

14° - les lignes de chemins de fer:

Rognac - Aix en Provence

et Brignoles - Gardanne

seront maintenues en état normal d'entretien pour la desserte militaire.

Article 3. - Un exemplaire du dit plan avec les pièces jointes restera annexé au présent ~~arrêté~~. *arrêté*

Proposé le 6 Avril 1939

Le Conseiller d'Etat
Directeur Général des Chemins
de fer et des Transports,
Signé: René CLAUDON.

Fait à Paris, le 7 Avril 1939
Le Ministre des Travaux Publics
Signé: A. de MONZIE.

Service Commercial

4ème Division

PLAN DES BOUCHES-du-RHONE

C. C. die
19/1/39
 Rapport adopté sans
 plan ~~schéma~~ I soumis
 questions suivantes pour les
 mettre le plan en délibéré

*a) Le C.T.D. sera consulté
 pour savoir s'il est
 possible de se faire
 sur les lignes de
 Aubagne de Boreps et
 pour fournir les éléments
 d'appréciation (voir lettre
 au Ind Est à ce sujet)*

*b) Les questions au conseil
 des citoyens cas fermé
 l'objet d'un examen
 sous ammission aux
 les intérêts
 Ceci inclut notamment
 des questions hie et
 Phocens Cas de jomés
 du plan et de
 la proposition de tramway
 de Marseille à Aubagne
 qui fera l'objet également
 d'un étude spéciale*

Nous proposons d'adopter les dispositions du plan
 des Bouches-du-Rhône ^{dans les conditions} avec les modifications suivantes :

1°- Nous proposons d'adopter les suppressions totales ou
 partielles au service des voyageurs des lignes de la S.N.C.F.
 telles qu'elles ont été acceptées par le C.T.D.

Il en est de même des fermetures des gares sur
 certaines lignes.

Nous ne retenons donc pas les modifications ap-
 portées aux propositions du C.T.D. par le Conseil Général.

2°- En ce qui concerne l'organisation des services de
 remplacement, nous croyons devoir tenir compte de la situa-
 tion particulière du Département des Bouches-du-Rhône où, le
 long de la plupart des lignes de chemin de fer dont la fer-
 meture est proposée, existent de très nombreux services rou-
 tiers.

Nous proposons alors de modifier dans les condi-
 tions suivantes, les propositions du C.T.D.

a)- Ligne de SALON à AIX -en-PROVENCE

Cette ligne a été fermée au service des voyageurs
 sans création de service de remplacement (pour mémoire)

b)- Ligne de ROGNAC à AIX

Le plan du C.T.D. prévoit que le service de remplacement sera assuré par les services actuels de la S.E.P.A. sans modification dans leur consistance.

qu'en S.N.C.F. et d'entreprise intéressée
Nous proposons que ~~les services de cette entreprise assurent l'acheminement du trafic fer en restant à titre libre~~ *déterminent d'un commun accord le régime à appliquer à ces services qui peuvent le particulier continuer à être exploités à titre libre.* sur la relation.

c)- Ligne de ARLES à PORT ST. LOUIS

Il y a lieu d'adopter les dispositions du plan.

d)- Ligne de BRIGNOLES à GARDANNE

Sur la section Gardanne-Trets existent un grand nombre de services libres.

En ce qui concerne la section Trets à Brignoles il existe également, sur la plus grande partie du parcours, un grand nombre de services ; et sur le bout en bout de cette section, les services qui ~~peuvent~~ *doivent être prévus comme devant* assurer le remplacement des trains existent déjà à titre libre.

Compte tenu de cette situation, nous proposons que le trafic par fer soit acheminé purement et simplement par les services libres existants sans création d'un service de remplacement. *Le plan du Var serait à modifier en conséquence.*

e)- Ligne de AUBAGNE à LA BARQUE

Le plan prévoit que le service actuel S.T.A.P. assurera le service de remplacement.

Comme ci-dessus, nous estimons que le trafic par fer *peut* doit être assuré par cette entreprise, maintenue comme service libre.

f)- Ligne de MARSEILLE à AUBAGNE

Le plan prévoit sur cette ligne que le tramway assurera le service de remplacement. Bien entendu ce remplacement doit s'assurer sans intervention financière de la S.N.C.F.

g)- Ligne de l'ESTAQUE à TARASCON par ROGNAC

Sur cette ligne il y a lieu de considérer l'ensemble de la ligne l'Estaque-Arles-Tarascon-Avignon.

Sur la section de l'Estaque-Arles, les propositions du plan en ce qui concerne l'organisation des services de remplacement ^{peuvent} ~~doivent~~ être adoptées.

Par contre, sur la section Arles-Avignon, il n'y a pas lieu de prévoir de service de remplacement. D'une part, en effet, il existe plusieurs navettes de services libres, d'autre part la S.N.C.F. ne supprime qu'un train.

h)- Ligne de MARSEILLE à AIX-en-PROVENCE

Les deux Sociétés désignées par le plan qui doivent assurer le service de remplacement font, à elles deux, 179 AR. Il ne paraît pas nécessaire de prévoir de service de remplacement des trains supprimés.

i)- Ligne d'AVIGNON à MIRAMAS par CAVALION

Le nombre des trains a déjà été réduit sur cette ligne sans création de service de remplacement. Il y a lieu de maintenir définitivement la situation actuelle.

.....

3°- Le plan du C.T.D. ne comporte pas de suppression de service routier. Le plan du Conseil Général comporte des suppressions ou modifications pour trois services.

a)- Rachat de la ligne ARLES-SAINTE-MARIE DE LA MER exploitée par M. Bonhomme.

b)- La réduction à 1 navette du service exploité par M. Grimaud entre CARPENTRAS et MARSEILLE.

c)- Suppression du tronçon TARASCON-ORGON de la ligne NIMES-CAVAILLON des Cévennes-cars.

Pour a).....

Pour b) la réduction est déjà réalisée.

Pour c) il y a lieu de lier cette question à celle de la suppression du service par fer sur la ligne NIMES-ARLES.

plus des suppressions et modifications
En ~~vue des réductions~~ ci-dessus, la S.N.C.F.

qui avait proposé des réductions et des modifications de services routiers au C.T.D., propositions qui avaient été rejetées, insiste pour le maintien des suppressions ou réductions suivantes:

S.E.P.A.

Réduction de 5 à 2 navettes du service Marseille-Cavaillon
Limitation à la section Marseille-Arles du service
Marseille-Nîmes (2 AR).

En contrepartie la S.E.P.A. bénéficie du trafic des trains supprimés ^{en l'établie} sur ROGNAC-AIX et ^{en partie} sur MARSEILLE-AIX et de la garantie pour le service de remplacement qu'elle doit assurer entre l'ESTAQUE et ARLES.

JOSSELME

Suppression par voie de rachat du service AVIGNON-NIMES (actuellement cédé à M. Janvier). Bien entendu ce rachat ne serait effectué qu'en accord avec l'intéressé qui ne fait pas d'objection à priori..

CEVENNES-CARS

~~Réduction de 13 à 9 navettes des services NIMES-AVIGNON.~~

Réduction de 10 à 6 navettes des services NIMES- ARLES

Limitation à la section NIMES- ARLES du service NIMES-MARSEILLE (2 AR).

En contrepartie, les Cévennes-cars bénéficient de services d'échange dans le Gard qui sont:

- les services de remplacement de la ligne ARLES-LUNEL 3 AR.
- - - - - de la ligne REMOULINS-TARASCON 2 AR.
- - - - - NIMES-LE GRAU DU ROI 2 AR
(du 30 octobre au 15 mai).

Le bilan des Cévennes-cars, compte tenu des demandes de la S.N.C.F. et des compensations dont ceux-ci bénéficient d'ailleurs déjà, s'établit comme suit :

.....

suppression Nîmes-Avignon.....	146.000	Kms-voiture
réduction du ^{service} Nîmes-Alès.....	131.400	-
suppression ^(de service) Nîmes-Marseille.....	151.840	-
	<u>429.240</u>	Kms-voiture
	283.400	

Services d'échange proposés:

Arles-Lunel.....	120.000	Kms-voiture
Rémoulins-Tarascon.....	55.000	-
Nîmes-Le Grau du Roi.....	47.500	-
	<u>222.500</u>	kms-voiture

Mais si l'on veut faire le bilan exact des compensations et des suppressions, il faut tenir compte de ce que:

~~1° sur la ligne Nîmes-AVIGNON les Cévennes-cars ont bénéficié en partie (il y a plusieurs entrepreneurs) d'une réduction des services et de la suppression d'un certain nombre de trains.~~

2° sur la relation Nîmes-Alès, ^{les Cévennes cars} ils ont bénéficié en ^{de la contraction de leur service ainsi que} ~~de~~ ^{de certains} ~~totalité~~ de la suppression des trains car ils sont seuls sur la section.

3° sur Nîmes-Arles de leur service Nîmes-Marseille, ils bénéficieront de la suppression des services de la S.E.P.A.

~~D'autre part, la situation définitive du service Nîmes-Marseille ne pourra être arrêtée que lorsque sera connue la décision qui sera prise pour l'exploitation de la~~

~~Il semble donc que les compensations sur du moins vde que les suppressions.~~

T. S V P

ligne d'intérêt local Nîmes-Arles. En effet, d'une part si cette ligne est supprimée les Cévennes-cars bénéficieront de son trafic et si cette ligne est maintenue ouverte il est probable que les voies ferrées d'intérêt local rachèteront le service routier.

=====
Il faut noter d'ailleurs que le SVCT n'investit plus pour un rideau de 13 à 9 navettes du service Nîmes-Arles de Cévennes Cars. Le plan de gare serait à rectifier en conséquence

Enfin ~~le~~ ^{le} ~~service~~ ^{le service} des trains

Nîmes Lyon Nîmes

Rhône-cars Paris Nîmes
Marseille Nîmes

Arles Nîmes
dont le rachat est demandé par le SVCT
pour l'objet d'un train spécial —

- Sur Marseille-Cavaillon (96^{km} 5) la limitation du nombre des navettes à 2.

Il y a lieu de noter que la relation Marseille-Cavaillon bénéficie des navettes de la S.E.P.A. et de celles de la S.A.T.A.P., assurant le service Marseille-Avignon, qui, après la réduction proposée par la S.N.C.F. seraient encore respectivement de II et 6, soit au total 17 navettes.

La relation Marseille-Cavaillon serait assurée, outre les relations par fer, par :

- 2 navettes "Marseille-Cavaillon" de la S.E.P.A.
- II - "Marseille-Avignon" de la S.E.P.A.
- 6 - "Marseille-Avignon" de la S.A.T.A.P.,

ce qui paraît amplement suffisant pour satisfaire les populations intéressées.

- Sur Marseille-Carpentras (129^{km} 5) la réduction du service de M. GRIMAUD de Carpentras à I navette quotidienne au lieu de 2.

Sur cette relation, il resterait 3 navettes quotidiennes qui, avec des horaires convenablement aménagés, répondraient aux besoins.

5°) AVIGNON - NIMES :

Les relations entre ces 2 chefs-lieux, distants, par voie ferrée, de 48 km. sont assurées par trains rapides express et automoteurs qui effectuent le trajet en 50' environ.

Elles sont, en outre, assurées par différents services routiers qui empruntent l'itinéraires Pont d'Avignon - Remoulins.

L'ensemble de ces services paraît suffisant pour donner pleine satisfaction aux usagers.

6°) AVIGNON - ARLES via Tarascon :

Ces 2 villes distantes de 35 km. par la voie ferrée, seront reliées par trains rapides et express qui effectueront le trajet en 30' en moyenne.

En outre, des trains omnibus desservent les gares intermédiaires.

Les relations par voie ferrée paraissent donc largement suffisantes; nous demandons que, par application du § 6 de l'article 12 du décret du 25 février 1938, le service de M. ROUX soit détourné de façon à desservir des localités éloignées des points d'arrêt du chemin de fer; l'itinéraire proposé serait : Rognonas, Barbentane et Boulbon; de service serait limité à Tarascon gare, il n'existe aucune localité importante à desservir par route entre Tarascon et Arles.

2°) MARSEILLE-NIMES (Nîmes 90.000 habitants) :

Ces deux chefs-lieux, distants par voie ferrée de 127 kilomètres, sont reliés par 6 trains rapides et express de chaque sens, qui effectuent le trajet en 2 heures environ. Ces relations correspondent aux besoins des usagers tant comme rapidité et fréquence que comme horaires.

Bien que le trajet par route n'atteigne pas 100 km. le parcours en autobus est de 3 h.; situation nettement défavorable par rapport à celle du chemin de fer.

Au surplus, la S.N.C.F. n'a pas demandé la suppression des transports routiers entre Marseille et Nîmes, sa demande s'est bornée à la limitation :

- au parcours Marseille-Arles du service de l'Entreprise ayant son siège à Marseille (S.E.P.A.),
- au parcours Nîmes-Arles du service de l'Entreprise ayant son siège à Nîmes (Cévennes-Cars).

Par suite, la desserte des localités intermédiaires resterait assurée par les transports routiers dans des conditions analogues aux conditions actuelles.

3°) MARSEILLE - AVIGNON (Avignon 60.000 habitants) :

Les relations entre ces deux chefs-lieux, distants, par voie ferrée, de 121 km. sont assurées par une dizaine de trains rapides express et automoteurs, accessibles aux voyageurs sur le parcours de bout en bout; ces trains effectuent le trajet en 1^h35 ou 1^h50, suivant leur nature.

En outre la S.N.C.F. propose de maintenir, pour desservir les gares restant ouvertes au service des voyageurs :

- 1 train de chaque sens entre Marseille et Tarascon
- 2 trains de chaque sens entre Marseille et Miramas

Les relations par voie ferrée paraissent largement suffisantes.

Les services routiers qui assurent le service Marseille-Avignon empruntent l'itinéraire Aix-Salon, Cavaillon ou Lançon, Salon, Cavaillon; leur temps de parcours est de 2^h30 pour une distance de 95 km. environ.

Cet itinéraire ne suit pas la grande ligne, normalement empruntée par les voyageurs se rendant par fer de Marseille à Avignon; aussi la S.N.C.F. s'est-elle bornée à demander aux 2 entreprises assurant des relations directes entre Marseille et Avignon, de réduire le nombre de leurs navettes de 12 à 11 pour la S.E.P.A. et de 8 à 6 pour la S.A.T.A.P., afin d'obtenir une répartition équitable du trafic entre le fer et la route.

4°) MARSEILLE-CAVAILLON et MARSEILLE-CARPENTRAS :

Comme pour la relation Marseille-Avignon, la S.N.C.F. demande une réduction du nombre des navettes, savoir :

ANNEXE II

Liste des lignes ou sections de lignes de ceux des services routiers libres qui doivent être totalement ou partiellement fermées à l'exploitation dans le département des Bouches-du-Rhône pour supprimer les doubles emplois onéreux, avec les lignes de Chemin de fer d'intérêt Général maintenues ouvertes au service des voyageurs.

Exploitants	Services actuels	Modifications à apporter	Observations
<u>1°- Services à supprimer dans les Bouches-du-Rhône</u>			
S.E.P.A., I34, Bd Michelet, Marseille	Marseille - Caveillon	Réduction du service à 2 nav.	<i>Compensateur</i> <i>non</i> <i>Rognonas - Aix - à voir</i> <i>d'Estaque au lieu</i> <i>Marseille - Arles - non</i>
	Marseille - Nîmes (2AR)	Limitation à la section : Marseille - Arles	
S.A.T.A.P. à Aix	Marseille - Avignon	Réduction du service de 12 à 11 navettes	<i>ne pas visiter</i>
	Marseille - Aix - Avignon	Réduction du service de 8 à 6 navettes	<i>changé la Barque - non - sgt</i> <i>Marseille - Aix - non - sgt</i> <i>Salon - Aix - non - sgt</i> <i>ne pas visiter</i>
ROUX à Chateaurand	Avignon - Arles	Limitation à la section : Avignon - Tarascon	Ce service circulaire via Rognonas, Barhentan, Boulbon <i>ne pas visiter</i>
<u>2°) Services dont la suppression ou la limitation ont été demandées par les Comités Techniques Départementaux du Vaucluse, du Var, des Basses-Alpes, du Gard et de l'Isère.</u>			
a) - <u>Vaucluse</u>			
<i>de la part</i> GRIMAUD à Carpentras	Carpentras - Marseille	Réduction du service à 1 nav.	Echange réalisé dans le Vaucluse
<i>actuel - janvier</i> JOUSSELME à Carpentras	Avignon - Nîmes par Tarascon	Suppression du service	Rachat (art. 20 du décret du 31/8/37) (sur rés. accord)
b) <u>Gard</u>			
CEVENNES-CARS à Nîmes	Avignon - Nîmes par Tarascon	Suppression du service	Echange réalisé dans le Gard
	Nîmes - Marseille (2AR)	Limitation à la section Nîmes Arles	
c) <u>Isère</u>			
<i>utile d'aider</i> S.A.T.A.D. à Grenoble	Grenoble - Marseille	Suppression du service	Pour mémoire - Service interrompu depuis l'été 1934
d) <u>Alpes-Maritimes</u>			
HOCEENS CARS à Nice	Marseille - Nice par l'intérieur Avignon - Aix - Nice Lyon - Avignon - Nice	Suppression du service	Rachat (art. 20 du décret du 31/8/37) <i>usage et aménagement par l'Etat</i> - idem -
PRIET		- d° - - 2° - - d -	

A N N E X E I.

Lignes ou sections de lignes dont la fermeture totale au service des voyageurs est reconnue nécessaire et dont la S.N.C.F. fera l'abandon.

Lignes ou sections de lignes.	Longueur totale Km.
	Km.
Salon - Aix-en-Provence.....	40.7
Rognac - Aix-en-Provence.....	25.4
Arles - Port-St-Louis du Rhône (1)	40.7
Brignoles - Gardanne	55.1
Aubagne - La Barque	30.4

(1) - Cette ligne déjà fermée au service des voyageurs par fer et exploitée par route par la C.P.T.A. pour le compte de la S.N.C.F. (Région du Sud-Est) qui alloue à cette Société une rémunération kilométrique.

Lignes ou sections de lignes sur lesquelles le service des voyageurs par fer sera réduit par fermeture de certaines gares au service des voyageurs ou par suppression de certains trains de voyageurs omnibus.

Lignes ou sections de lignes.	Réduction du service par fer.	Longueur totale.
Marseille - Aubagne	Fermeture des gares intermédiaires sauf Marseille-Blancarde.	16 k.9
L'Estaque - Tarascon par Rognac	Fermeture de toutes les gares sauf Pas-des-Lanciers, Rognac, Miramas Arles.....	88 . 8
	Réduction du nombre des trains omnibus. Maintien 1° de 1 nav. Marseille - Tarascon. 2° de 2 nav. Marseille - Miramas	
Avignon - Cavailon - Miramas.	Réduction du nombre des trains omnibus. Maintien de 3 navettes journalières.	68.6
Marseille - Aix.....	Fermeture des gares intermédiaires sauf Gardanne.	36.

NOTA. - La S.N.C.F. (Région Sud-Est) continuera à assurer le service des voyageurs sur les autres lignes ou sections de lignes de sa concession dans le département des Bouches-du-Rhône.

- Marseille - Nice
 - Nice - Avignon
 - Nice - Lyon
- } qui traversent le département
- Marseille - Nîmes (limitation de parcours)
 - Avignon - Nîmes via Tarascon
 - Avignon - Arles via Tarascon (limitation de parcours)

b) la réduction de la fréquence des navettes sur les relations :

- Marseille - Avignon
- Marseille - Cavaillon
- Marseille - Carpentras

Les propositions ci-dessus de la S.N.C.F., extrêmement modestes, si l'on considère le nombre élevé d'entreprises routières effectuant des transports de voyageurs dans le département des Bouches-du-Rhône, ont fait l'objet du tableau A du rapporteur devant le Comité Technique Départemental.

Ces propositions sont justifiées par les considérations suivantes :

I°) MARSEILLE - NICE :

Ces deux villes, dont la population est respectivement de 900.000 et 250.000 habitants, sont reliées, par voie ferrée, dans des conditions de rapidité et de fréquence qui satisfont amplement aux besoins. En effet, une dizaine de trains rapides ou express de chaque sens, accessibles aux voyageurs sur le parcours de bout en bout, circulent sur cette artère de 225 kilomètres; elle est, en outre, parcourue par des trains automoteurs qui effectuent le trajet en 2^h50 environ.

Les transports de voyageurs sur route entre Marseille et Nice par l'intérieur, c'est à dire empruntant l'itinéraire Aix, St-Maximin, Brignoles, St-Raphaël (route nationale N°7) effectuent un trajet dans un temps très supérieur (5 heures environ) à celui mis par les trains visés plus haut. Ces services routiers ne sont achalandés que grâce à un prix extrêmement bas (52 frs) (1).

Le maintien d'un pareil service n'est justifié ni par l'insuffisance de la voie ferrée, ni par une question de temps ou d'itinéraire plus court (article I2 du décret du 25 février 1938 - alinéas A et B).

Les services Nice-Lyon (478 km.) et Nice-Avignon (263 km.) qui traversent le département des Bouches-du-Rhône appellent les mêmes observations que le service Marseille-Nice. Les prix pratiqués par les services routiers sont les suivantes :

- | | |
|------------------|------------|
| - Nice - Lyon | 115 francs |
| - Nice - Avignon | 60 - (2) |

(1) - Par fer, le prix du parcours "Marseille-Nice" est de 72 francs.

Le service "Marseille-Nice" appelé "Route du Littoral" suit la côte sur tout son parcours il a un caractère touristique incontestable; le prix en vigueur est de 95 francs.

(2) - Prix par fer : Nice - Lyon (576 km.) 184^f00
Nice - Avignon (347 km.) 111^f00

Ces statistiques, qui reposent sur des comptages faits au cours des années 1936 et 1937 tiennent compte de tous les voyageurs, quels que soient les titres de parcours dont ils étaient munis (billets, cartes d'abonnement, permis de circulation, etc...). Il n'est pas douteux, qu'en raison de la baisse du trafic voyageur constatée depuis le début de 1938, des sondages récents nous auraient conduits à des chiffres sensiblement inférieurs.

Des trains aussi peu fréquentés sont bien loin de couvrir les dépenses qui leur sont propres (combustible, entretien du matériel, personnel de conduite et d'accompagnement). D'autre part, ils entravent la circulation des trains de grand parcours de voyageurs et de marchandises, souvent difficile sur les sections à grand trafic comme le sont les sections considérées, la première surtout. C'est à ces derniers trains - dont chacun achemine plusieurs centaines de voyageurs ou de tonnes de marchandises - que les idées d'organisation générale rationnelle des transports, qui sont à la base de la coordination, conduisent à spécialiser la voie ferrée.

Aussi bien le nombre de voyageurs qui se trouvent dans les trains omnibus dont nous avons proposé la suppression n'excèdent pas - l'intensité du trafic routier dans la région marseillaise le montre de façon évidente - les possibilités d'une organisation de transports par autobus, ou remplaçant, bien entendu, sur certains trajets, un train par deux ou trois autobus, ce qui laisse encore une économie sensible, tout en offrant à la clientèle un plus grand nombre de relations, dans des horaires convenablement répartis.

2°) Fermeture des gares intermédiaires sur les lignes de :

- Marseille - Aubagne (sauf Marseille-Blancarde)
- L'Estaque - Tarascon par Rognac (sauf Pas-des-Lanciers, Rognac Miramas, Arles).
- Marseille - Aix (sauf la gare de Gardanne).

Ces lignes seraient maintenues ouvertes au trafic des voyageurs en raison de l'intérêt qu'elles offrent spécialement pour les relations de bout en bout, relations qui seraient sensiblement améliorées puisque la suppression des gares intermédiaires permettrait de réduire la durée du trajet sur tout ou partie de ces parcours où nous sommes fortement concurrencés par des services routiers, qui, passant dans les centres mêmes des agglomérations, répondent mieux que nos trains aux besoins du cabotage. Cette désaffection du public pour nos trains sur les petits parcours est mise particulièrement en évidence par l'Annexe IV à la présente qui indique, d'après les statistiques de l'année 1936, le nombre de billets délivrés par chacune des petites gares dont nous proposons la suppression .

II - Lignes ou sections de lignes des services routiers libres dont la S.N.C.F. propose la fermeture totale ou partielle pour éviter les doubles emplois onéreux avec ses lignes maintenues ouvertes au service des voyageurs.

L'article I2 du décret du 25 février 1938 prévoit que le transport des voyageurs sur les lignes ou sections de lignes maintenues ouvertes à ce trafic sera réservé aux chemins de fer d'intérêt général. Par application de cette règle, la S.N.C.F. a proposé :

- a) la suppression des services routiers sur les relations suivantes :

d'autre part, des augmentations de salaires accordées au personnel depuis cette époque ainsi que de l'incidence de la loi de 40 heures, conduirait à un bilan encore plus défavorable.

D'ailleurs, un aspect encore plus saisissant de ce problème est fourni par l'examen des comptages des voyageurs. L'annexe III donne les résultats des comptages effectués dans tous les trains des lignes considérées pendant la période du 2 au 6 novembre 1936.

Si l'on excepte certains trains de la ligne d'Aubagne à La Barque qui assurent sur de faibles parcours du transport de mineurs (1), on constate que la moyenne d'utilisation des trains oscille entre 10 et 20 voyageurs.

On conçoit qu'une fréquentation aussi faible laisse un déficit d'exploitation très important au chemin de fer et qu'elle justifie l'exploitation par autobus.

b) Fermetures partielles.-

Les fermetures partielles que nous avons envisagées, d'autre part, sont de deux ordres différents:

1°) Réduction du nombre des trains omnibus sur les lignes de :

- L'Estaque - Tarascon par Rognac
- Avignon - Cavaillon - Miramas

Ces propositions sont motivées par la faible fréquentation des trains omnibus sur ces lignes sur lesquelles nous sommes fortement concurrencés sur tout ou partie des parcours, par de nombreux services routiers.

Il n'est pas sans intérêt de signaler, en outre, qu'en raison de la densité de la circulation sur notre grande artère "Paris-Marseille", il n'est pas toujours possible de donner aux trains omnibus les horaires qu'exigeraient les besoins locaux. Leur remplacement par des autobus permettrait une répartition des relations plus judicieuse dans le courant de la journée.

L'utilisation moyenne des trains dont nous envisageons la suppression est la suivante :

N° des trains	Parcours	Fréquentation moyenne
24I	Tarascon-Marseille via Port de Bouc	65
85I	Rognac - Marseille	40
853	Miramas - Marseille	35
859	-d°-	35
228/238	Marseille-Arles-Avignon	45
854	Marseille - Rognac	16
860	Marseille - Miramas	20
2.83I	Cavaillon - Miramas	28
2.836	Miramas - Cavaillon	60

(1) Les dispositions spéciales seraient prises, le cas échéant, pour faire face à ces transports.

Juin 1938.

Exposé des motifs qui ont présidé à l'élaboration des propositions présentées par la Société Nationale des Chemins de fer Français en vue de l'établissement du plan de transports du Département des BOUCHES-du-RHÔNE.

Conformément aux lois et aux décrets réglementant la coordination des transports par fer et par route, la Société Nationale des Chemins de fer français (S.N.C.F.) a présenté, en temps opportun, au Comité Technique Départemental des Bouches-du-Rhône, un projet comportant, d'une part, la fermeture totale ou partielle au service des voyageurs des lignes indiquées dans le tableau B objet de l'annexe I à la présente notice, et, d'autre part, la suppression de certains services routiers repris au tableau A également annexé (annexe II).

Dans l'élaboration de ces propositions, la S.N.C.F. avait été guidée par l'unique souci de rechercher les moyens de transports susceptibles d'assurer la meilleure desserte des agglomérations, compte tenu du trafic et des résultats financiers de l'exploitation des lignes, tout en supprimant les doubles emplois onéreux pour les finances publiques et l'économie générale du pays.

I - Fermeture au service des voyageurs de lignes actuellement desservies par des trains.-

a) Fermures totales :

L'exploitation des lignes, dont la suppression a été proposée par la S.N.C.F., s'est révélée largement déficitaire, ainsi qu'il résulte du tableau ci-après :

Désignation des lignes	Longueur km.	Dépenses propres au trafic voyag.				Pertes de recettes susceptibles de résulter de la suppression du service	Déficit annuel
		Exploitation	Matériel et Traction	Voie	Total		
Salon - Aix	33.	113.000	484.000	219.000	816.000	136.000	680.000
Rognas - Aix	25.	103.000	452.000	158.000	713.000	282.000	431.000
Aubagne - La Barque ...	30.	242.000	622.000	210.000	1.074.000	231.000	843.000
Arles - Port-St-L. du-Rh ^{a)}	41.	516.000 ^{b)}			516.000	217.000	299.000
Gardanne - Carnoules .	79.	267.000	899.000	569.000	1.735.000	300.000	1.435.000

a) Ligne actuellement exploitée par autobus T.P.L.M.

b) Ce chiffre représente le montant des économies résultant de la suppression du personnel ainsi que de la subvention allouée actuellement à la Sté T.P.L.M.

Ces chiffres ont été établis d'après les éléments statistiques de l'année 1935; il n'est pas douteux qu'une nouvelle évaluation faite en tenant compte, d'une part, des majorations apportées depuis lors aux tarifs,

C H A P I T R E I

Caractéristiques du Plan présenté par le Comité Technique Départemental

Les principales caractéristiques du Plan sont :

- 1° - la suppression ou la réduction du service voyageurs sur certaines lignes d'intérêt général.
- 2° - comme conséquence des services automobiles à maintenir pour assurer le trafic précédemment assuré par le fer
- 3° - d'importantes modifications apportées aux conditions d'exploitation des chemins de fer d'intérêt local
- 4° - comme conséquence des services automobiles à maintenir pour assurer le trafic précédemment assuré par le fer.

I - Lignes de Chemin de fer d'intérêt général sur lesquelles ne sera plus assuré le trafic voyageurs.

	Long. totale de la ligne	Long. dans le département
Salon-Aix-en-Provence	32,2	32,2
Rognac-Aix-en-Provence	24,8	24,8
Arles-Port-St-Louis-du-Rhône ⁽¹⁾ .	40,6	40,6
Brignoles-Gardanne	55,1	23,8
Aubagne-La Barque	30,4	30,4
	183,1	151,8

(1) - ligne actuellement exploitée par route par la Cie Provençale des Transports Automobiles à laquelle la S.N.C.F. verse une rémunération kilométrique.

Il est entendu que sur toutes les lignes ci-dessus qui demeurent ouvertes au service des marchandises, les transports de troupes peuvent toujours être assurés, à la demande de l'Autorité Militaire, à la vitesse des trains de marchandises.

II - Lignes de Chemin de fer d'intérêt général sur lesquelles le service voyageurs sera réduit.

	Long. totale de la ligne	Long. dans le Départ.	Réduction envisagée
Marseille-Aubagne	16,9	16,9	Fermeture des gares intermédiaires sauf Marseille-Blancarde
L'Estaque-Tarascon par Rognac	89	89	Fermeture de toutes les gares sauf Pas-des-Lanciers, Rognac, Miramas, Arles. Réduction du nombre des trains omnibus maintien de : 1°- IAR Marseille-Tarascon. 2°- 2AR Marseille-Miramas.
Avignon-Cavaillon-Miramas.	68,6	30,6	Réduction du nombre des trains omnibus Maintien de 3AR journaliers.
Marseille-Aix-en-Provence	56	36	Fermeture des gares intermédiaires sauf Gardanne
	<u>210,5</u>		

III - Services automobiles à maintenir pour desservir les relations qui ne seront plus assurées par les trains.

a/ - Ligne de Salon à Aix-en-Provence.

La fermeture de cette ligne portée au plan du C.T.D. et refusée par le Conseil Général a été décidée par M. le Ministre des Travaux Publics par application du décret du 19/I/34.

Cette fermeture a été rendue effective le 5 décembre 1938

b/ - Ligne de Rognac à Aix-en-Provence.

Le Chemin de fer dessert actuellement cette ligne par

- 3 AR de trains omnibus quotidiens et
- 1 AR de trains de messageries-mixte.

En outre, les services libres suivants desservent tout ou partie des relations déjà assurées par le fer.

- 1° - Service de Marseille à Aix (3AR) de la S.E.R.A.
- 2° - Service d'Aix à Berre (I +IMJS) de M. LAGET à Istres
- 3° - Service de Berre à Aix (I.M.J.S) de M. PELISSIER à Berre
- 4° - Service de Fos à Aix (1+IétéSD) de M. GINESTOUX à Aix
- 5° - Service de Marseille à Eguilles (3AR) de M. MEVOLLON à Eguilles
- 6° - Service de Aix à Eguilles (1AR) - à° -

Le service de remplacement des trains serait assuré par la S.E.P.A. par aménagement de ses services actuels. Il comprendrait 3AR entre Marseille et Aix via Rognac.

Les autres services libres existant actuellement seront conservés sans modification.

c/ - Ligne d'Arles à Port-St-Louis du Rhône.

Le service par route est actuellement assuré par la Compagnie Provençale des Transports Automobiles (C.P.T.A.) pour le compte de la Société des Transports auxiliaires de l'ancien réseau P.L.M. (T.P.L.M.) ; il comprend au total 4 AR quotidiens.

En outre, le Service libre "Arles-St Louis du Rhône" de Mme Veuve JULLIEN à St Louis du Rhône dessert la ligne en question.

Le Service de remplacement de trains serait assuré par la C.P.T.A. qui l'exploiterait sous le régime de l'art. 7 du décret du 3 août 1937.

Le Service libre assuré par Mme Veuve JULLIEN serait conservé sans modification.

d/ - Ligne de Brignoles à Gardanne.

Le chemin de fer dessert actuellement cette ligne par 2AR de trains omnibus quotidiens.

En outre, de nombreux services routiers concurrençaient le chemin de fer sur une partie du parcours.

Les plus importants sont :

- 1° - Ligne de Marseille à Aups (IAR) de Mme Vve MELAN MARCEL à Aups.
- 2° - Ligne de Draguignan à Marseille (IAR) - d° -
- 3° - Ligne de Brignoles à Marseille (1) (4AR) de MM. de REGIEUS frères à Brignoles.
- 4° - Ligne de Salernes à Marseille (1) (IAR) - d° -
- 5° - Ligne de Brignoles à Marseille (1) (6AR) de MM. BLANC et fils à Brignoles.
- 6° - Ligne de Marseille à Nice (IAR) des Phocéens Cars à Nice
- 7° - Ligne de Nice à Avignon (IAR) - d° -
- 8° - Ligne de Nice à Lyon (I aller MS) (I retour MD) - d° -
- 9° - Ligne de Trets à Marseille (5AR) de M. BARLATIER
- 10° - Ligne de Bayols à Marseille (2AR) de la Sté Barjolaise
- 11° - Ligne de Pourrières à Trets (2AR+1D.) de M. BENOIT à Pourrière
- 12° - Ligne de Lorgues et Salernes à Marseille (IARM^o) (2AR été) de Mme Vve MELAN MARCEL et FABRE à Aups.
- 13° - Ligne de Gardanne à Marseille (4AR +) (4DF) de M. DELEUIL à Gardanne.
- 14° - Ligne de St Maximin à Marseille (1) (6AR) de MM. MARINO et C^o à St Maximin
- 15° - Ligne de Brignoles à Marseille (1) (IAR) - d° -

Le service de remplacement des trains serait assuré par

(1) - Ces services sont réunis en association sous la dénomination "Union-Cars".

la Société Union-Cars à Draguignan par aménagement de ses services actuels, il comprendrait 2 AR entre Trets et Gardanne. Les autres services circulant actuellement, seraient conservés sans modification.

e) - Ligne d'Aubagne à La Barque.

Le chemin de fer dessert actuellement cette ligne de la façon suivante :

- entre Aubagne et La Barque :

- 1 AR de trains omnibus quotidiens
- 1 AR de trains de messageries-mixtes quotidiens
- 1 AR de trains de marchandises-mixtes - 1^{re} classe

- entre Aubagne et Valdonne-Peypin :

- 1 AR de trains omnibus quotidiens.

En outre, les services libres suivants desservent tout ou partie des relations déjà assurées par le fer :

- 1° - ligne de Peypin à Aubagne (2 AR) de M. REBUFFAT à Peypin
- 2° - ligne de La Destrousse à Marseille (1 AR) de MM. COSTE & CHARPIN, à La Destrousse
- 3° - Ligne de Ste-Zacharie à Marseille (1 AR) de M. ARNAUD F. à Ste-Zacharie
- 4° - Ligne de St-Maximin à Marseille (1 AR) -d°-
- 5° - ligne de St-Maximin à Marseille (6 AR) de M. MARINO, à St-Maximin
- 6° - ligne de Brignoles à Marseille (1 AR) -d°-
- 7° - Ligne d'Auriol à Marseille (4 AR) -d°-
- 8° - ligne d'Auriol à Aubagne, (4 AR) -d°-
- 9° - ligne de Brignoles à Marseille (6 AR) de M. BIANC & Fils à Brignoles.
- 10° - ligne d'Auriol à Aubagne (7 AR) -d°-
- 11° - ligne de Salernes à Marseille (1 AR) de M. de REGIBUS Frères à Brignoles
- 12° - ligne de Brignoles à Marseille (4 AR) -d°-

- 13° - Ligne d'Auriol à Aubagne (8 AR) de M. CHABRANDO & CAPUCI à Roquevaire
- 14° - ligne de Peypin à Aix .. (1 + 1 Me) de M. CHAUVVIN, à Peypin
- 15° - ligne de Fuveau à Aix (2 AR) de M. LONG, à Fuveau
- 16° - ligne de Fuveau à Marseille (2 AR) -d°-
- 17° - ligne de Trets à Aix (1 LMV) de M. HUGUES à Trets
- 18° - ligne de Marseille à Aix via Aubagne (6 AR) de la S.A.T.A.P.
- 19° - ligne de Aubergne-Neuve à Marseille (3 AR) -d°-
- 20° - ligne d'Aups à Marseille. (1 AR) de Mme Vve MELAN Marcel à Aups.

Le service de remplacement des trains serait assuré par la S.A.T.A.P. à Aix, par aménagement de ses services actuels "Marseille - Aix, via Aubagne". Il comprendrait 6 AR.

Les autres services existant actuellement seraient conservés sans modification.

f) - Ligne de Marseille à Aubagne. -

Le chemin de fer dessert actuellement cette ligne par 8 AR de trains omnibus quotidiens (compte non tenu des trains rapides, express et directs).

En outre, de nombreux services libres desservent tout ou partie des relations déjà assurées par le fer (seuls les plus importants sont énumérés) :

- 1° - service de Ste-Zacharie à Marseille (9 AR) de M. ARNAUD F. à Ste-Zacharie
- 2° - service de St-Maximin à Marseille (1 AR) -d°-
- 3° - service de Marseille à Bandol (6 AR) de MM. BLANC et BERENGER à La Ciotat
- 4° - service de Marseille à La Ciotat (18 AR) -d°-

- 5° - Service de Brignoles à Marseille (5 AR) de MM. BLANC & Fils
- 6° - service de Marseille à La Ciotat (16 AR) de M. CASSINELLI, à Marseille
- 7° - service de La Destrousse à Marseille (1 AR) de MM. COSTE & CHARPIN à La Destrousse
- 8° - service de Roquefort - La Bedoule à Marseille (4 AR) de M. CANIEL, à La Bedoule
- 9° - service de Salernes à Marseille (1 AR) de M. REGIUS Frères à Brignoles
- 10° - service de Brignoles à Marseille (4 AR) -d°-
- 11° - service de Gem-nos à Marseille (13 AR.) de MM. FEUILLERAT & SUZAN à Aubagne
- 12° - service de St-Maximin à Marseille (6 AR) de M. MARINO & Cie
- 13° - service de Brignoles à Marseille (1 AR) -d°-
- 14° - service de Auriol à Marseille (4 AR) -d°-
- 15° - service de Lorgues et Salernes à Marseille (1 H.) de M. MELAN MARCEL & (2 E.) FABRE, à Aups
- 16° - service d'Aix à Marseille (6 AR) de la SATAP à Aix
- 17° - service de Marseille à Toulon (62 AR) de la S.P.A. Marseille
- 18° - Service de Marseille à Toulon (47 AR) de la SFPA à Marseille
- 19° - Service de Marseille à Garéoult (1 AR) de M. MAURIN, à Garéoult
- 20° - Service de Marseille à Aubagne de la Cie Générale des Tramways
- 21° - Service de Marseille à Les Camoins -d°-
- 22° - Service de St-Marcel à Marseille -d°-

Le service de remplacement des trains serait assuré par la Compagnie Générale des Tramways, par aménagement de ses services. Les services libres existant actuellement ne seraient pas modifiés.

g) - Ligne de l'Estaque à Tarascon, par Rognac.

Le chemin de fer dessert actuellement cette ligne par :

- 1 AR de trains omnibus entre l'Estaque et Tarascon
- 1 AR - - - - - l'Estaque et Rognac
- 3 AR - - - - - l'Estaque et Miramas
- 1 aller Miramas-Tarascon
- 1 aller Arles-Tarascon
- 1 aller Arles-L'Estaque
- 1 aller facultatif l'Estaque-Miramas
- 1 aller D. et F. l'Estaque-Miramas
- 1 aller temporaire D. et F. entre l'Estaque et Miramas

compte non tenu des trains rapides, express et directs.

En outre, de nombreux services libres desservent tout ou partie des relations desservies par le fer.

Les plus importants sont indiqués ci-dessous :

- 1° - Service d'Avignon à Arles (3AR) de Provence-Transports à Chateaurenard
- 2° - Service de Moulès à Arles (1+ 2 MJ +4S) de M. MAGNE à Raphèle
- 3° - Service de Raphèle à Arles (4+IMJ +4I/2S) - d° -
- 4° - Service de Marseille à Nîmes (2AR) des Cévennes-Cars
- 5° - Service de Marseille à Nîmes via Salon et Arles (2AR) de la S.E.P.A. ✓
- 6° - Service d'Istres à Salon (2Me) de M. LAGET à Istres
- 7° - Service d'Istres à Aix (1AR) - d° -
- 8° - Service de Marseille à Salon par Rognac, Berre, Miramas (6AR) de la S.E.P.A. ✓
- 9° - Service de Marseille à Berre (15 AR) - d° - ✓
- 10° - Service de Marseille à Vitrolles (4AR) - d° - ✓

Le Service de remplacement de trains serait assuré par la S.E.P.A. par aménagement de ses services actuels, il comprendrait 2AR, entre Marseille et Arles via l'Estaque et Miramas.

Les services libres existant actuellement ne seraient pas modifiés.

h/ - Ligne de Marseille à Aix-en-Provence.

Le chemin de fer dessert actuellement cette ligne par 8AR de trains omnibus quotidiens compte non tenu des trains directs.

En outre, de nombreux services libres desservent tout ou partie des relations desservies par le fer.

Seuls les plus importants sont énumérés :

1° - Service de Marseille à Aix		des Tramways électriques
2° - Service de Marseille à Aix (75AR)		de la SATAP
3° - Service de Marseille à Aix (104AR)		de la S.E.P.A. ✓
4° - Service de Marseille à Valréas	(1AR)	de M. MERY à Orange
5° - Service de Marseille à Carpentras	(3AR)	de M. GRIMAUD à Carpentras
6° - Service de Marseille à Nyons	(1AR)	- d° -
7° - Service de Charleval à Marseille	(1AR)	de M. DURAND à Charleval
8° - Service de Marseille à Cavaillon	(2AR)	de M. CHEROUTE à Cavaillon
9° - Service de Marseille à Apt	(3AR)	des Autocars Aptésiens
10° - Service de Marseille à La Tour d'Aigues	(1H.)	de M. BREST à La Tour d'Aigues.
11° - Service de Marseille à Banon	(2AR)	de M. AUBERT J. à Banon
12° - Service de Marseille à Forcalquier	(2AR)	de M. PHILIBERT à La Tour d'Aigues
13° - Service de Pertuis à Marseille	(1AR)	de M. PARIS à Pertuis
14° - Service de Marseille à Grenoble	(1AR)	de Mme Vve Espanet.
15° - Service de Gap) Marseille	(4AR)	de Sté PELLEGRIN à Gap
16° - Service de Marseille à Briançon	(1H.)	de la S.A.T.A. à Barcelonnette
17° - Service de Marseille à Embrun	(2E.)	
18° - Service de Marseille à Barcelonnette	(1AR)	- d° -
19° - Service de Marseille à Digne	(1H.)	- d° -
20° - Service de Marseille à Allos	(2E.)	de MM. MARSILY et FORCIOLI à Marseille
21° - Service de Marseille à Manosque	(1AR)	- d° -
22° - Service de Riez à Marseille	(3AR)	- D° -
23° - Service de Riez à Marseille	(1H.)	de M. POGOLOTTI à Riez
24° - Service de Marseille à Jonques	(2E.)	
25° - Service de Marseille à Aups	(1AR)	de M. MARTIN à Jonques
26° - Service de Draguignan à Marseille	(2AR)	de Vve MELAN MARCEM FAPRE à Aups.
27° - Service de Gardanne à Marseille	(2AR)	- d° -
28° - Service de Trets à Marseille	(12AR)	de M. DELEUIL à Gardanne
29° - Service de Trets à Marseille	(8AR)	de M. BARLATIER à Trets

- 28° - Service de Frignoles à (1AR) de MM. ELANC et FILS à
Marseille Frignoles
- 29° - Service de Marseille à (2AR) de MM. TERLAY et CORBETTE
Arles à Salon
- 30° - Service de Marseille à Avignon de la S.E.P.A.
- 31° - Service de Marseille à Nîmes - d° -
- 32° - Service de Marseille à Cavailon - d° -
- 33° - Service de Marseille à Carpentras - d° -
- 34° - Service de Marseille à Avignon de la S.A.T.A.P.
- 35° - Service de Marseille à Nice (1AR) des Phocéens Cars
- 36° - Service de Marseille à Ma-
nosque (1AR) de M. PELESTOR
- 37° - Service de Marseille à (3AR) de M. MEVOLLON à
Eguilles Eguilles
- 38° - Service de Marseille à Nîmes (2AR) des Cévennes-Cars

Le service de remplacement des trains serait assuré par la S.A.T.A.P. et la S.E.P.A. Le nombre de navettes de ces différents services est à déterminer d'accord avec la S.E.P.A. et la S.A.T.A.P.

Les autres services libres existant actuellement seraient conservés sans modification.

1/ - Ligne d'Avignon à Miramas par Cavailon.

La réduction de la fréquence des trains omnibus sur cette ligne a été réalisée le 2 octobre 1938.

IV - Modifications apportées aux conditions d'exploitation des chemins de fer d'intérêt local et tramways des B.D.R.

a/ - à la demande de la Régie Départementale des Chemins de fer et tramways électriques des Bouches du Rhône

Fermeture totale aux services des voyageurs des lignes suivantes :

	! Longueur kilométrique
Arles - Fontvieille (1)	! 8,3
Fontvieille - Salon (1)	! 37
Eyguières - Meyrargues (1)	! 47,5
Pas des Lanciers - Martigues (1)	! 19
Barbentane - Plan d'Orgon	! 22,8
St Rémy - Orgon	! 20,1

(1) - Ces lignes sont déjà fermées au service des voyageurs par fer et exploitées par route par des entrepreneurs subventionnés par la Régie Départementale.

b/ - à la demande de la C.G.F.T. de Marseille

Fermeture totale aux services des voyageurs de la
portion de ligne :

	! Longueur kilométrique
Coulin-Cuges	! 6 km.

de la ligne : Aubagne-Cuges.

c/ - à la demande du délégué de la 4e catégorie

Lignes	Réseau	
Arles-Ste-Marie de la Mer	Cie des Chemins de Fer	Suggestion retenue
Arles-Salins-de-Giraud	de la Camargue	par le C.T.D., soumise
Tramways de Marseille à Aix	- d° -	à l'examen du conseil Général
Tramway La Ciotat-ville à Ciotat-gare P.L.M.	Régie départementale	
Trolleybus Aubagne-Coulin	- d° -	
	C.G.F.T.	

.....

V - Services automobiles à maintenir pour assurer les relations précédemment assurées par le fer.

Services assurés	Exploitants	Navette	Observations
Saint Rémy-Orgon	Trafic absorbé par Martel et Lunian		
Arles-Fontvieille-Salon	Terlay et Cobetto à Salon	2 I Me SDJ et veilles de fêtes	à rendre libre sous condition (art. 18 du décret du 25 février 1938)
Eyguières-Mayrargues	Chéronte à Cavailon	2 + 1 de la Route d'Auth. à Eyguières	- d° -
Pas des Lanciers-Martigues	Robert à Martigues	5	- d° -
Coulins-Cuges	Trafic déjà absorbé.		

VI. - Aménagement des services routiers concurrents des lignes de chemin de fer conservés.

Le Plan ne prévoit aucune suppression ou réduction de services libres ou subventionnés.

Le plan prévoit, par contre, au tableau E une liste de services routiers réguliers dont le maintien est subordonné aux conditions fixées par le décret du 25 février 1938.

CHAPITRE II

Amendements du Conseil Général :

Dans sa séance du 12 mai 1938, le Conseil Général des

.....

Bouches-du-Rhône, adoptant les conclusions d'une commission spéciale à qui il avait été donné délégation pour examiner le plan établi par le C.T.D. a modifié ledit Plan sur les points suivants :

1° - En ce qui concerne le tableau A, (liste des services routiers libres à supprimer totalement ou partiellement) le Conseil Général a décidé :

- la suppression par rachat, de la ligne "Arles-Stes Maries de la Mer" exploitée par M. BONHOMME Jules, étant entendu que ce service fonctionnera jusqu'à la réalisation du rachat.

- la réduction à 1 navette du service exploité par M. GRIMAUD entre Carpentras et Marseille, service qui comporte actuellement 3 navettes (échange réalisé dans le Vaucluse).

En outre il a décidé la suppression du tronçon "Tarascon-Orgon" de la ligne "Nîmes-Cavaillon" par St Rémy, exploitée par les Cévennes-Cars à Nîmes, sous réserve d'échange à réaliser dans le Gard.

2° - Pour le tableau B (fermeture des lignes de voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local et suppression des services automobiles contractuels) le Conseil Général :

A/ - a adopté les propositions du C.T.D. en ce qui concerne la fermeture totale au service voyageurs des lignes :

1° - intérêt général :

- Arles-Port St Louis du Rhône.
- Brignoles-Gardanne
- Aubagne-La Barque

2° - intérêt local :

- Arles-Fontvieille.
- Fontvieille-Salon
- Eyguières-Meyrargues.
- Barbentane-Plan d'Orgon
- Pas des Lanciers-Martigues
- St Rémy-Orgon.

B/ - a repoussé les propositions du C.T.D. en ce qui concerne

la fermeture totale au service des voyageurs des lignes :

- Salon-Aix en Provence.
- Rognac-Aix en Provence.

C/ - a modifié les propositions du C.T.D. en ce qui concerne

- a/ - Marseille-Aubagne.

Le Conseil Général a prévu, en plus du maintien de la gare de Marseille Blancarde, le maintien de la gare de St Marcel.

- b/ - L'Estaque-Tarascon par Rognac

Le Conseil Général a prévu le maintien, en plus des gares de Pas des Lanciers, Rognac, Miramas, Arles, des gares de Berre et de St Chamas.

- c/ - Marseille-Aix en Provence.

Le Conseil Général a prévu le maintien, en plus de la gare de Gardanne, de la gare de Sainte Marthe.

D/ - a rejeté la suggestion du délégué de la 4e catégorie au Comité Technique Départemental des Bouches du Rhône tendant à la fermeture des lignes ferrées de la Ciotat-Ville à Gare, de Marseille à Aix, des lignes de la Camargue, du Tramway de Marseille-Aubagne et du Trolleybus Aubagne à Cuges.

3° - En ce qui concerne le tableau D. qui vise à la répartition du trafic "voyageurs" abandonné par les chemins de fer, le Conseil Général a adopté les propositions du C.T.D., sauf en ce qui concerne les lignes dont le projet de suppression n'a pas été retenu et dont le trafic n'a pas été dévolu à des entrepreneurs routiers :

Le Conseil Général a adopté les vœux suivants émis par

la commission :

" - vœu tendant à ce que la Société SATAP qui va recueillir
"le trafic du chemin de fer sur la ligne "Aubagne-La Barque"
"bénéficie, le cas échéant, des garanties prévues à l'article 18
"du décret du 25 février 1938.

" - en ce qui concerne la ligne "Arles-Port-St-Louis du Rhône
"la Compagnie a émis le vœu que les crédits qui seront accordés
"au titre de la fermeture de la voie ferrée soient utilisés à
"l'amélioration de la route et notamment à la réfection des ponts
"sur le canal, de manière à permettre la mise en service d'auto-
"cars plus rapides et plus confortables.

D'autre part le Conseil Général a émis les vœux suivants :

"Que le service des cars desservant la ligne Saint-Zacharie
"(Var) Marseille organise deux départs les jours de semaine et
"quatre, les dimanches et jours fériés, avec tête de ligne Auriol ;

"Qu'il prévoit le doublage du premier car le lendemain matin
"des dimanches et jours fériés. En outre que ce Service dessert
"les localités de Saint-Pierre-les-Aubagne et Beaudinard, le ma-
"tin, vers 8 heures au départ de Saint-Zacharie et le soir à 18
"heures au départ de Marseille ;

"Que l'itinéraire du Service "Cavaillon-La Roque d'Anthéron
"Mayrargues, Aix-Marseille" soit remplacé par l'itinéraire sui-
"vant : Cavaillon, La Roque d'Anthéron, Le Puy Ste Réparate, Saint-
"Canadet, Aix, Marseille, à condition expresse que le transpor-
"teur assure le service postal et la correspondance voyageurs
"entre Le Puy-Ste-Réparate et la gare de Mayrargues ;

"Que le Service Jouques-Marseille effectue un voyage supplé-
"mentaire les dimanches et jours fériés dans les mêmes conditions
"que le samedi ;

"Qu'il soit autorisé à la création d'une deuxième navette
"d'autocars sur la ligne Salin-de-Giraud-Marseille ;

"Que le service de transport sur Aix-Le Tholonet, actuelle-
"ment assuré par une voiture à cheval, mode de locomotion désuet
"et dangereux en raison de l'état de vétusté du véhicule employé
"soit remplacé, si possible, par un autocar de la Régie Départe-
"mentale.

"Que les subventions qui seront accordées par le Gouverne-
"ment au titre de la coordination soient employées exclusivement
"à la mise en état des routes et à la construction d'ouvrages
"d'art permettant le passage des autocars, et, en particulier,
"sur les lignes où a été supprimé le trafic voyageurs par chemins
"de fer."

Par ailleurs, le Conseil Général a donné délégation à la Commission Départementale pour statuer, après avis du rapporteur, sur toute proposition nouvelle ou complémentaire qui pourrait, le cas échéant, lui être faite et qui se rapporterait au Plan départemental des services de transports voyageurs.

C H A P I T R E I I I

DOSSIER DES ACCORDS ET DES DESACCORDS

Le dossier contient des lettres de certains entrepreneurs qui donnent leur accord ou leur désaccord sur le projet du Plan voté par le C.T.D.

I - ACCORDS.

a/ - M. JANVIER, par lettre en date du 30 avril 1938 déclare ne pas s'opposer au rachat de son service bien que préférant le voir maintenu.

b/ - M. GRIMAUD, par lettres en date du 9 avril et du 2 mai 1938 accepte de réduire la fréquence de son service "Carpentras-Marseille" de 3 à 1 navette, à condition que le Service "Carpentras-Marseill", de la S.E.P.A. soit limité au parcours "Cavaillon-Marseille".

c/ - La S.E.P.A. par lettre en date du 6 avril 1938 donne son accord sur la réduction de ses services "Marseille-Cavaillon" de 5 à 2 navettes et "Marseille-Avignon" de 12 à 11 navettes à la condition que la S.A.T.A.P. réduise de 8 à 6 navettes ses services sur Marseille-Avignon.

d/ - La S.E.P.A. par lettre en date du 6 avril 1938 déclare que ses actionnaires n'auront plus droit au 1/2 tarif sur le parcours "Marseille-Aubagne".

e/ - La Régie Départementale des chemins de fer et Tramways des Bouches-du-Rhône a communiqué au Comité Technique Départemental l'accord tarifaire réalisé avec la S.A.T.A.P. et la S.E.P.A. sur la ligne "Marseille-Aix", comme suite à une lettre du 29 janvier 1938 de la S.E.P.A.

II - DESACCORDS.

a/ - La S.E.P.A. par lettres en date des 6 et 29 avril 1938 accepte de supprimer le tronçon "Arles-Nîmes" de son Service "Marseille-Nîmes" à condition que les Cévennes-Cars limitent leur service "Nîmes-Marseille" au parcours "Nîmes-Arles".

Par ailleurs, elle proteste contre l'itinéraire qui serait suivi par son service "Marseille-Arles".

b/ - Les Cévennes-Cars par lettre en date du 11 avril 1938 protestent contre la suppression du tronçon "Arles-Marseille" de leur service "Nîmes-Marseille".

c/ - La Société Provence Transports proteste par lettre en date du 9 avril 1938, contre la suppression du tronçon "Arles-Tarascon" du Service "Avignon-Tarascon".

d/ - M. Aug. ROBERT demande la suppression du service Maetrini et l'égalité de tarifs sur le parcours "Pas des Lanciers-Martigues" aux Sociétés S.E.P.A., Moricaud et Gineste.

e/ - La S.A.T.A.P. par lettre en date du 12 avril 1938 déclare ne pas accepter la réduction de fréquence de son service "Marseille-Avignon".

f/ - Les Phocéens-Cars protestent contre la suppression de leur service "Nice-Marseille" et font état d'un accord réalisé avec la S.N.C.F. pour que les services des Phocéens-Cars soient traités dans les Alpes-Maritimes.

Protestations de certains transporteurs au sujet du Plan du Comité Technique Départemental.

1° - La Compagnie Général des Tramways, par lettre en date du 3 mai 1938, demande que le trafic local lui soit réservé entre Marseille et Aubagné, propose de porter l'affaire devant le Conseil Général et devant M. le Ministre des Travaux Publics s'il y a lieu.

2° - La S.N.C.F., par lettre en date du 7 mai 1938 fait des réserves au sujet de l'acceptation par ses représentants des Tableaux B et D du Plan du Comité Technique Départemental.

3° - La S.N.C.F. par lettre en date du 28 juin 1938 a envoyé une protestation contre le rejet de ses propositions de suppression de services routiers et de suppression de lignes au service des voyageurs qui avaient été retenues au plan du C.T.D.

A ce propos il convient de remarquer que le C. T. D. avait accepté toutes les propositions de la S.N.C.F. relatives aux fermetures totales ou partielles de certaines de ses lignes.

Par contre il avait repoussé les propositions de la S.N.C.F. relatives à la suppression ou à la modification de certains services routiers libres.

Le Conseil Général, n'a pas accepté la fermeture des lignes de Salon à Aix et de Rognac à Aix.

D'autre part il a accepté la suppression des services routiers suivants :

- section Tarascon-Orgeon du Service Nîmes-Cavaillon (Nîmes-Marseille) des Cévennes-Cars.
 - Arles-Saintes Maries de la Mer de M. FONHOMME
- et la réduction à 1 navette de la fréquence du service :
- Carpentras-Marseille de M. GRIMAUD.