



Can'ARTM

Le Journal d'Information des Amis du Rail et des Transports de Marseille

Dépôt Saint-Pierre - 27 boulevard Jean Aicard - 13005 MARSEILLE
<http://www.artm.asso.fr/> - contact@artm.asso.fr - 04.91.47.83.62

Numéro 10 - Octobre 2009

à la Une

Détours pour la 831

Ayant passé avec succès son contrôle technique en juin, la 831 ne s'est pas privé depuis de faire quelques escapades.

- Cinquantenaire du parc du Roy d'Espagne
- Fête du CE-RTM
- Journée Découverte SCMB
- Journée de la Mobilité

Retrouvez toutes les sorties de la 831 dans les pages 2 et 3 de ce journal.

← Notre PR 100 MI numéro 831 devant le bâtiment principal de l'ancienne usine Rivoire & Carret à la Valbarelle.

L'Edito

Lentement mais sûrement. S'occuper de patrimoine n'est pas toujours une sinécure. C'est donc dans une démarche de pragmatisme que nous nous sommes inscrits depuis quelques temps maintenant afin de faire avancer nos dossiers. Les résistances à leur réalisation sont souvent tenaces. C'est donc par petites touches, pas à pas, que nous essayons de progresser, l'important étant de ne pas enclencher la marche arrière. Le travail réalisé depuis quelques années, parfois dans l'hostilité, les contacts noués ici ou là nous permettent malgré tout aujourd'hui d'être connus et reconnus.

Ce Can'artm est normalement le dernier dans sa forme actuelle. En effet afin de coller plus près à l'actualité de l'association et dans le cadre du nouveau site un « e-Can'artm » devrait voir le jour. L'article rendant compte de telle ou telle activité serait ainsi plus rapidement porté à la connaissance de tous Et deux fois l'an les articles compilés afin de créer votre Can'artm. Alors bonne lecture...

Le Président,
Daniel AUGEROLLE



le Sommaire

L'Actualité

Page 2

- Détours pour la 831
- Décès de Frédéric DURANTE

les Dossiers à suivre

Page 5

- Classement pour nos Tramways
- Voyage vers Aubagne pour la 1291
- Le Tramway Fantôme

Divers

Page 8

- L'ARTM visite le métro

L'Actualités

Détours pour la 831

Dimanche 14 juin pour le cinquantenaire du parc du Roy d'Espagne.

Plusieurs mois sont passés depuis la première réunion du comité d'organisation de la fête du cinquantenaire du parc du Roy d'Espagne. Ce soir là l'ARTM avait proposé sa participation au travers de la présence d'un bus musée et d'une exposition sur les 60 ans de la ligne 44. A cette époque il restait encore pas mal de petits travaux à effectuer pour notre 831 et surtout son passage au contrôle technique ; malgré l'enthousiasme de l'équipe ce n'était pas gagné. Alors quelle joie pour nous d'être présent ce 14 juin à l'occasion du vide-grenier du Roy d'Espagne, celui-ci s'inscrivant dans l'ensemble des manifestations du cinquantenaire ayant ponctué l'année 2009.



↑ Notre 831 devant la place du Centre Commercial du Roy d'Espagne.

La 831 a rappelé à de nombreux visiteurs la fin des années 70 et leurs années lycée. L'exposition sur les 60 ans de la ligne 44 a suscité beaucoup d'intérêt. Et l'Harmonie des Tramways a assuré l'animation musicale pendant l'apéritif offert par le comité d'organisation.



↑ Ici l'arrière de la 831 avec quelques brocanteurs.

Dimanche 29 juin pour la fête du CE de la RTM.

Elle se tient traditionnellement le dernier dimanche de juin. L'occasion pour nous de présenter notamment à Pierre REBOUD, Directeur de la RTM, le travail effectué par nos adhérents.



↑ Pierre REBOUD, Directeur de la RTM et Daniel AUGEROLLE, Président de l'ARTM, dans la 831.

↓ Le parc de Fabregoules, à droite le concert de l'Harmonie des Tramways.



Samedi 5 septembre pour la journée découverte du Sporting Club de Montredon Bonneveine.

Suite à notre présence au Roy d'Espagne nous avons été contacté par le Président du Sporting Club Montredon Bonneveine (SCMB) pour participer à coté du stand « INFO RTM » à la journée découverte du club.



↑ Notre 831 sur le parking du SCMB.



↑ Les animateurs du SCMB de cette journée découverte.

Là aussi les visiteurs la plupart des habitants des Quartiers du littoral Sud ont été très intéressés par l'expo présentée.



↑ L'équipe du SCMB au grand complet avec les adhérents de l'ARTM.

Dimanche 20 septembre à la fête de la mobilité sur le site de l'ancienne usine Rivoire & Carret.

Organisée par Marseille Provence Métropole et l'association « Rives & Cultures », avec le concours du collectif « Vélo en ville » dans le cadre de la semaine de la mobilité. Une occasion pour nous, outre de montrer notre autobus de présenter une exposition historique sur les transports de la vallée de l'Huveaune. Nous avons eu le plaisir de la visite d'Eugène CASELLI, président de MPM et de Karim ZERIBI, président de la RTM. ■

Claude SOLARI et Daniel AUGEROLLE



↑ La 831 dans la cour de l'usine Rivoire & Carret.



Décès de Frédéric DURANTE

Son état de santé qui n'arrivait plus à s'améliorer depuis plusieurs mois maintenant le laissait craindre; Frédéric Durante nous a quitté le 11 août dernier. Avec lui c'est un pan de la mémoire des transports marseillais qui s'en est allé ; il était un des anciens de l'ARTM, dont il était aussi un des administrateurs. Retraité de la SNCF, il a longtemps et ardemment milité, en compagnie de Roland Martin notamment, pour le développement du tramway (et du tram-train) à Marseille à une époque où il ne restait que le 68 et où ce genre de combat n'était pas forcément dans l'air du temps. Aussi c'est avec une grande joie qu'il a vu l'arrivée du nouveau tramway marseillais. Frédéric était aussi le créateur et « webmasteur » de notre site. Il avait su l'enrichir au fil du temps, et le nombre important des visites attestait de l'intérêt du public. Il nous faisait profiter de ses souvenirs, du temps des anciens tramways, au travers de la rubrique des « vieux cartons ». Et c'est donc aussi tout naturellement qu'il nous a fait suivre l'évolution des travaux du tramway actuel; j'ai eu le plaisir de l'y aider en lui envoyant des photos lorsque son état de santé ne lui permettait plus de se rendre lui-même sur le terrain.

Comme tous les passionnés Frédéric connaissait son sujet jusque sur le bout des ongles. Comme beaucoup de passionnés il s'emportait devant des choix, ou parfois des non choix, faits par les décideurs dans le domaine du transport, car il avait à cœur le soucis de l'intérêt général.

Une fois il m'avait confié qu'il avait réalisé son rêve, obtenir son permis de wattman afin de pouvoir conduire les tramways historiques, notamment au cours des journées du « 68 fête Noël » durant les

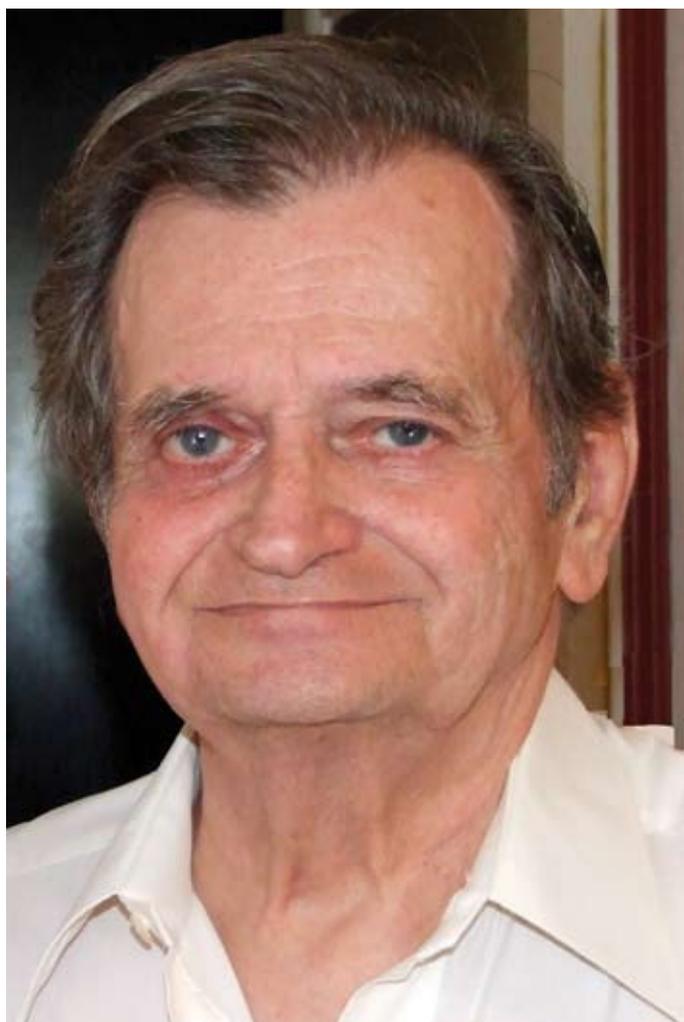
Nouveau site Internet

La technologie progressant sans cesse nous nous posions depuis quelques temps déjà la question de l'évolution de notre site, Frédéric Durante qui en avait la charge souhaitant passer la main en raison de sa santé défaillante. Son décès au mois d'août a donc mis cette question au premier plan. C'est donc un nouveau site qui se substituera bientôt à l'actuel. Une des nouveautés devrait être l'apparition d'un « e-Can'artm » afin de vous tenir informé au plus près de l'actualité de l'association. Donc rendez-vous prochainement sur Internet à l'adresse www.artm.asso.fr. ■

Daniel AUGEROLLE

années 90. Ironie du sort il nous quitte au moment où l'une de ses chères « 1200 », la 1291 va tenir le devant de la scène à Aubagne et ensuite être inscrite au Patrimoine. Avant de peut-être connaître de nouvelles aventures. C'est là que ses précieux conseils vont nous manquer. ■

Daniel AUGEROLLE



Dossiers à suivre

Classement pour nos tramways

C'est presque comme une rentrée des classes pour certains de nos tramways. Nous avons déposé un dossier auprès de la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) au sujet de la motrice 1291 en vue de son classement au Patrimoine.

Au cours de l'été MM. Sylvain ZALKIND expert ferroviaire et Yves CRANGA de la DRAC sont venus voir nos motrices. D'ici la fin de cette année la 1291 ainsi que le couplage des 2 PCC devraient être « inscrits au Patrimoine ». Cette inscription confèrera une protection à vie de ces matériels. Puis dans un deuxième temps un classement au Patrimoine est prévu. Cette étape se situe au niveau national alors que l'inscription est du niveau départemental. Le combat de l'association pour la sauvegarde de ces matériels n'aura alors pas été vain. Nous vous tiendrons bien entendu informés de l'évolution de

ce dossier. ■

Daniel AUGEROLLE



↑ La 1291 à Aubagne.

Voyage vers Aubagne pour la 1291

« La vérité d'hier n'est pas forcément celle d'aujourd'hui ». Tel est l'adage qui pourrait s'appliquer à la 1291. En effet il y a tout juste un an la pérennité de la présence des tramways historiques sur le port de Marseille était loin d'être assurée ; nous étions en pleine campagne de sensibilisation au travers des médias sur ce sujet. Nous ne pouvions certainement pas imaginer que l'un d'entre eux aujourd'hui

serait choisi par l'Agglo d'Aubagne pour participer à la mostra des ateliers pour la présentation aux habitants notamment du projet tramway porté par cette collectivité territoriale. Elle a été exposée du 10 au 30 octobre à Aubagne à proximité de l'espace Pagnol, et a retrouvé ainsi un lieu qu'elle a desservi il y a plus de cinquante ans... ■

Daniel AUGEROLLE



↑ La 1291 à Aubagne.

Le Tramway Fantôme

La motrice 1291 a servi de cadre pour le tournage du court métrage « le vieux tramway fantôme de Marseille » écrit et réalisé par Lionel LAGET.

La jeune et dynamique équipe de Trirème Films a investi l'entrepôt portuaire les 19 et 20 mars derniers. Malgré le froid de cette fin d'hiver l'ambiance y fut chaleureuse.

L'ARTM présente pendant la durée du tournage a apporté des conseils et une aide logistique ponctuelle.

Ce film fantastico burlesque muet et tourné en noir et blanc, raconte l'aventure de la 1291 roulant sans wattman la nuit dans la ville, fauchant tout sur son passage. Soudain un homme monte à bord et...

Le thème s'inspire de la dérive nocturne dans les rues de Marseille d'une motrice du dépôt d'Arenc, dans les années 1940.

Il est à noter l'excellent article de Bernadette Spagnoli paru dans la Provence du 22 mars. ■

Jean MANIERE



↑ Les acteurs devant la motrice 1291, Joan AZORIN et Jean-Pierre GOURDAIN.
↓





TOURNAGE / L'ancienne motrice du «68», décor principal d'un court-métrage

Le vieux tramway sauvé de l'oubli par le cinéma

Par **Bernadette Spagnoli**
bspagnoli@laprovence-presse.fr

L'association des amis du rail et des transports marseillais (ARTM) ignore toujours ce que va devenir le Vieux matériel, Bout l'ancienne motrice du train 68, entreposée dans un hangar du port autonome en attendant des jours meilleurs. Un jeune cinéaste, Lionel Laget, de l'association «Trirème Films», s'est ému (de cette situation et a décidé de consacrer un court-métrage, dont le tournage est en cours, à ce moyen de transport historique. D'une durée de cinq minutes, ce film «fantastico-burlesque» s'intitule *Le vieux tramway fantôme de Marseille*.

«Le combat de l'ARTM pour conserver ce matériel historique m'a beaucoup touché et j'ai voulu apporter ma contribution à sa sauvegarde. Je me suis donc mis à faire des recherches et j'ai été inspiré par une anecdote qui s'est produite au début du XXe siècle», raconte Lionel Laget.



En costume d'époque, Joan Azorin (chapeau melon) et Jean-Pierre Gourdain (casquette), devant la camera de Lionel Laget. /PHOTO GUILLAUME RUOPPOLO

L'anecdote en question est qu'un chauffeur de tram avait oublié de serrer le frein à main du véhicule qui s'est mis à rouler tout seul. L'imagination des Marseillais a fait le reste. Cet incident s'est vite transformé en «tram fantôme» et l'histoire s'est aussi vite répandue

dans la ville. Le court-métrage de Lionel Laget tourné comme un film muet - en décor en partie réel et en partie reconstitué - y ajoute lui mystérieux inconnu qui, par nuit de brume, s'embarque dans le tramway. Le rôle a été confié à Joan Azorin. Et, c'est Jean-Pierre Gourdain,

que l'on a vu dans le feuilleton FB One, consacré, lui, au ferry boat, qui y tient le rôle du wattman.

Le jeune cinéaste espère présenter son film au «Short film corner» lors du prochain festival de Cannes. Une belle manière d'immortaliser le vieux tram marseillais ! ■

ATTS Show 2009

L' « Associazione Torinese Tram Storici », créée en 2005, est partenaire officiel de GTT, « Gruppo Torinese Trasporti », les Transports Publics de Turin.

L'ATTS est entièrement gérée par des bénévoles et ouverte à tous les amis qui veulent soutenir l'histoire des tramways.

Objectifs de l'ATTS

- Retrouver et conserver les documents historiques sur le système des tramways à Turin.
- Contribuer aux travaux de réparation et de conservation des tramways historiques.
- Promouvoir l'idée que les tramways historiques sont un patrimoine culturel pour tous les citoyens et organiser des manifestations et des services spéciaux avec ces derniers .
- Soutenir l'introduction à Turin de l'idée d'un «Musée en plein air» (d'après le modèle du «Market Street Railway» de San Francisco) en créant une ligne historique permanente sur le réseau des transports publics de Turin, et exploitée exclusivement avec des tramways historiques, même provenant d'autres réseaux de transport public.
- Activer des initiatives de collaboration avec des Associations proches, italiennes ou étrangères, pour participer à des projets historiques, culturels et touristiques.

Cinq motrices de tramways historiques ont déjà été remises à niveau technique et elles ont participé à l'ATTS Show 2009.

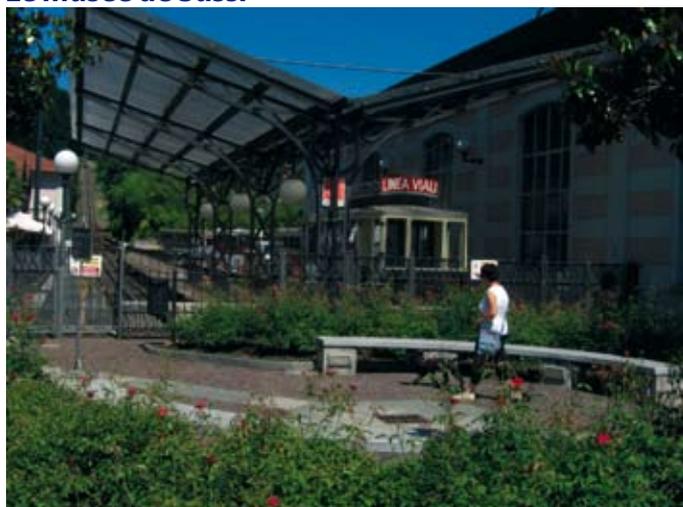
L'ATTS organise une autre grande manifestation annuelle le «Torino Trolley Festival» (le premier dimanche de décembre), avec exposition de plusieurs tramways de différentes périodes historiques, voyages gratuits sur les tramways historiques, expositions de photos et de modèles, spectacles de danse et musique.

Histram

L'ATTS a fondé le Projet «HISTRAM» (acronyme de «Historical Tramways»): un réseau de coopération entre Associations et Musées européens dans le but de restaurer, préserver et promouvoir les tramways historiques comme patrimoine culturel.

Les associations de Munich, Rotterdam, Stockholm et Turin ont déjà adhéré au projet.

Le musée de Sassi



Monsieur Roberto Cambursano, Directeur d'Exploitation de GTT, Président d'ATTS et Coordinateur d'Histram, nous accueille avec son assistant, Monsieur Bordone, dans une visite privilégiée du Musée de Sassi : de merveilleux modèles réduits et les tramways historiques remis dans leur état d'origine.



En réserve, quelques motrices en provenance de Bologne, Naples, Rome et Trieste qui attendent leur restauration avant de rejoindre l'ATTS.



ATTS Show – dimanche, 14 juin 2009

Les cinq motrices historiques ont circulé de 10h à 18h30 à la fréquence de 15 min sur la ligne 7 (un numéro spécial pour l'itinéraire historique !) Elles crient doucement leur joie dans la boucle terminale de Coriolano, partagée avec le terminus de la ligne 15, et après quelques soupirs, elles marquent une pause.

« Ding – Ding ! » deux sons cristallins plus tard, ces bons vieux tramways s'intercalent dans la circulation contemporaine.

Ceux qui les ont connus, revivent...

Les jeunes découvrent l'Histoire...



Aux limites permises à l'approche des rails de courant (600 V), nous assistons au départ d'un « tranvia a dentiera » (tramway à crémaillère) Sassi – Superga, qui remporte un vif succès en ce samedi estival. La vaillante motrice de 1932 pousse sa remorque de 1897.

Les 2592 et 2595

Fiat Materfer 1932. (La motrice verte)



Des « Peter Witt », du nom de son concepteur américain, construites en grande série, compatible à la plupart des réseaux.

D'une technologie simple, éprouvée, d'une grande robustesse et d'un entretien facile, elles se sont répandues dans le monde et connurent leur gloire de 1925 jusqu'à la fin des années '30 à l'avènement des PCC.

La 3279

Fiat Materfer 1959.



Conçue chez FIAT par les spécialistes ferroviaires en étroite collaboration avec les ingénieurs des réseaux de tramways italiens.

La 3501

Construite en 1948 dans les Ateliers de l'ATM.



La 116

Monsieur Cambursano nous a réservé une surprise : sortir la 116 spécialement pour nous !

Nous attendons des personnalités venues de Strasbourg (du Conseil de l'Europe)

Enfin ! vers 13h, elle sort de Sassi :

Construite en 1911, une caisse en bois posée sur un truck à deux essieux, des portillons grillagés sécurisant les plates-formes à mi hauteur, le compartiment intérieur, fermé par des portes à glissière, présente deux bancs longitudinaux en bois vernis...

Aux commandes : le Chef des Moniteurs Tram !

Il nous insère dans la circulation avec une admirable dextérité.

Nous suivons la ligne 15 mais cette fois au rythme de l'Histoire.

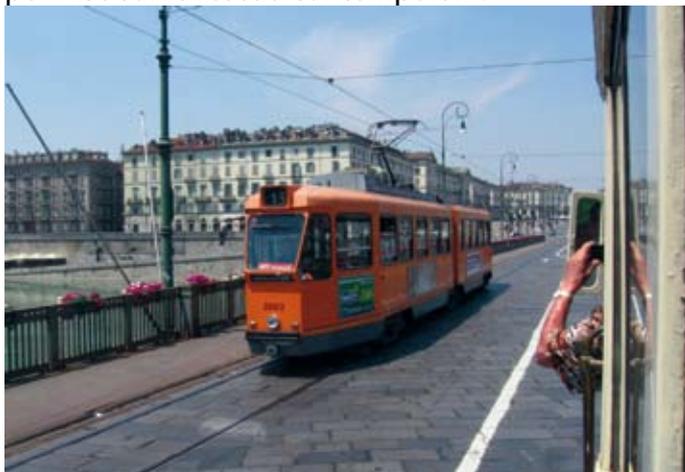
Notre tramway ne passe pas inaperçu !

La rue devient étroite, le wattman anticipe à chaque croisement.



Juste après l'Arcade, arrêt photo au bord de la Piazza Vittorio Veneto.

La 116 pose, intemporelle avec son pantographe anachronique, grâce auquel la circulation lui est permise sur le réseau contemporain.



Comme nous avons droit à un parcours spécial, nous prenons l'aiguille pour sauter sur le raccordement de la ligne 15 à la ligne 13, en médiane tracée vers les rives du Po.

La lente traversée sur le pont fleuri qui enjambe le fleuve ajoute une pincée de romantisme au voyage. Gran Madre, nous bouclons autour de l'Eglise : arrêt au terminus du 13 tant qu'il n'est pas là, le temps de prendre quelques clichés...

Nous repartons lentement sur le pont fleuri, nous traversons la place suivant sa grande médiane, direction Centre Ville par la Via Po, lignes 13 et 15.

Les badauds sortent des arcades, n'en croyant pas leurs yeux à nous voir passer. Aux sourires attendris, c'est tout le bonheur que notre petit tram de rêve apporte sur

son passage.

Piazza Castello, ovations d'un groupe de jeunes et de moins jeunes, de ceux qui imaginent ou de ceux qui revivent...

Le hasard des aiguillages dans les rues du centre boucle notre trajet.

Au détour d'une rue, freinage maximum pour un cabriolet de sport rouge, rouge comme notre tram, une jolie jeune femme au volant. Un siècle d'Histoire sépare les deux engins ! la fille interloquée reprend ses esprits, une petite marche arrière et nous laisse le passage. D'émotion, la 116 tremblote de ses deux essieux dans la courbe serrée...

Une rue plus loin, nous n'arrivons pas à rattraper un 4 Alstom dernier modèle qui nous précède dans la course au fil du temps...



Ramenés sur la ligne 7 historique, nous croisons une « Peter Witt » de l'ATTS Show.

Notre wattman est infatigable : il conduit debout, comme dans l'ancien temps, où cette position était jugée meilleure pour la réactivité du conducteur.



Conduire la 116

Départ arrêté, contrôler en position « zéro », la manivelle à « 7 heures ».

« Ding – Ding ! »

Un tram sonne toujours 2 fois pour annoncer son départ (du pied droit, 2 petits coups de semelle sur la pédale au plancher).

Je tourne le robinet d'air pour vider la conduite des freins et simultanément, je passe le premier cran du contrôleur dans le sens anti-horaire : le tram démarre... je passe progressivement les crans 2 – 3 – 4... Toutes les résistances sont supprimées, les moteurs tournent en série sous 300 V à demi puissance, à demi vitesse... ils atteignent leur demi régime. Sans désemparer, je passe directement 5 – 6 !



Le 5ème cran couple les moteurs en parallèle et le 6ème cran ajoute toutes les résistances en série.

Je passe progressivement 7 – 8 – 9 : maintenant, il n'y a plus de résistance dans le circuit, les moteurs sont alimentés chacun en 600 V. Quand ils ronronnent, ils tournent à plein régime et notre petit tram atteint près de 40 km/h.

Comme la voiture est dépourvue de «line-breaker», pour couper le courant moteur, il faut ramener directement le contrôleur à « zéro », la manivelle d'un coup sec dans le sens horaire à « 7 heures ».

Nous roulons « en dérive libre » ou « sur l'erre ».

Je peux à tout moment, soit reprendre du courant, soit amorcer le freinage en prenant dans le sens horaire le premier cran de frein rhéostatique. Cran par cran, les moteurs se mettent à chanter, l'énergie cinétique est détruite progressivement dans les résistances ajoutées dans le circuit. Je réalise ainsi le meilleur freinage jusqu'à environ 5 km/h (au pas d'homme). Le frein à air entre en action pour terminer l'arrêt complet.

Encore quelques accessoires de voie pour passer de la ligne 3 à la ligne 15...

Corso Belgio, un obstacle sur la voie ! Un automobiliste dételle sa caravane.

Sourires échangés... mais que c'est sympathique un petit tram sorti du Bon Vieux Temps !



Sassi... Terminus ! Tout le monde descend !

La 116 est aiguillée pour sa rentrée protégée au Musée de Sassi.

Et nous, au petit local où une collation nous est réservée.

Autres motrices historiques roulantes

La 3203

Motrice à bogies construite en 1958, elle ne participait pas à l'ATTS Show 2009, elle figure à la dernière page du calendrier ATTS de 2009.

La 2847

Une « Peter Witt » articulée construite en 1959, de la même famille que celles dans lesquelles nous avons roulé sur la ligne 13, sauvegardée par l'ATTS.

Un 7ème tram qui s'ajoute à la collection en septembre 2009.

La 502

Une motrice rouge de 1925 à deux essieux en cours de restauration.

Un 8ème tram prévu pour le «Trolley Festival 2009»!

Moralité

De notre petit séjour à Turin, nous gardons dans les cœurs le souvenir des tramways historiques revitalisés par l'ATTS et la symphonie des tramways contemporains animés par GTT, qui font partie intégrante de cette belle Capitale du Piémont. ■

Jean-Louis KERSTEN

Divers

L'ARTM visite le métro

Le futur prolongement de la ligne 1 jusqu'à La Fourragère n'apportera pas au réseau marseillais seulement 4 stations supplémentaires ; il sera aussi doté d'un nouveau Poste de Commande Centralisé (PCC), basé non plus à St Charles mais à La Rose. C'est pour cela que nous nous devons de rendre une dernière visite au « vétéran ».

Nous étions donc une vingtaine, plan Vigipirate oblige, à nous retrouver à 9h00 le samedi 6 juin. Après un accueil autour d'un café et viennoiseries de la part de la direction du Métro que nous remercions, notre groupe s'est séparé en deux. Direction le PCC pour les uns, le dépôt M2 de Zoccola pour les autres. Car nous avons aussi souhaité visiter un lieu plutôt méconnu, le dépôt métro de Zoccola, situé au-delà de la station Bougainville. Outre le poste local de commande de la zone de garage des rames nous avons pu visualiser où devrait à l'horizon 2013 s'établir la station Capitaine Gèze.

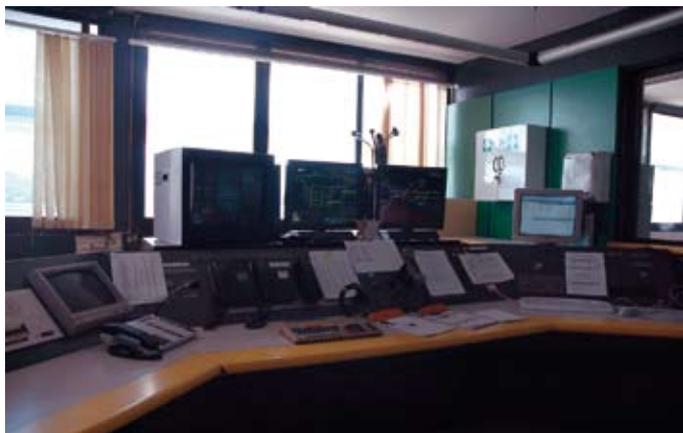
La matinée s'est terminée non loin de là au restaurant « La Diligence » dans une ambiance plus que décontractée. ■

Daniel AUGEROLLE



↑ L'actuel PCC à Saint-Charles.

↓ Le poste de commande de la zone de Zoccola.



↑ La MA25 sur une voie de garage au Dépôt Zoccola.

Nouveaux adhérents

Au 31 septembre 2008

BRUCCI	Eric	
CANTIANI	Robert	
DUMARTIN	Stéphane	s-dm13@hotmail.fr

Can'ARTM n°10 - Septembre 2009

Semestriel gratuit
Journal de l'association des Amis du Rail et des Transports de Marseille

Directeur de la publication :
Daniel AUGEROLLE - Président

Rédaction :
Daniel AUGEROLLE
Jean-Louis KERSTEN
Jean MANIÈRE
Claude SOLARI

Réalisation :
Cédric GARNIER

Photos et illustrations :
Daniel AUGEROLLE
Jean-Louis CASTELLANI
Cédric GARNIER
Jean-Louis KERSTEN
Jean MANIÈRE
Yves NORRY
Michaël STEFANI
Ville d'Aubagne

Prochain numéro :
Premier semestre 2010