



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 11 - Septembre 2010

L'Edito à la Une

C'est le seul numéro de votre Can'ARTM pour cette année 2010. Il faut dire que cette année a été fort chargée : mise en place de notre nouveau site Internet, exposition à Madon, tournage du téléfilm « Merci Papa, merci Maman » diffusé cet été sur TF1, notamment. Vous trouverez dans ces pages le compte rendu de ces événements. En cette rentrée de septembre nous n'avons pas non plus le temps de souffler. Les rendez-vous au Grenier les 1ers et 3èmes samedi du mois reprennent, maintien de la 831, mise à niveau des autres véhicules, sans oublier l'avenir de nos tramways. Et en 2011 notre association aura... 30 ans. Il faut réfléchir à comment marquer cet anniversaire. Bonne lecture ...

Le Président,
Daniel AUGEROLLE



RTM c'est vous, c'est nous, c'est tout !

La Régie des Transports de Marseille fête cette année ses 60 ans d'existence, pour l'occasion une conférence de presse s'est déroulée le 28 juin.

Retrouvez cet événement à la page 2 de ce journal.

Le Sommaire

L'Actualité

Page 2

- Conférence de presse sur les 60 ans de la RTM
- « Incident de parcours » pour notre 370
- Inauguration du Métro jusqu'à la Fourragère
- Expo « Un tramway pour Madon »
- Prolongement du tramway de Marseille
- La 831 fait la belle
- Le S53R dans un tournage

Le Dossier à suivre

Page 9

- Point sur Histram

Le Réseau, son Histoire

Page 10

- Le midibus des années 70 : le PGR !

nos Activités

Page 11

- Quelques nouvelles du « Grenier »

Divers

Page 12

- Nouveau matériel, Statistiques,...



L'Actualité

Conférence de presse sur les 60 ans de la RTM



↑ Notre Berliet PH12/100 remorqué par la dépanneuse de la RTM (Unimog).

60 ans c'est presque l'âge de la retraite. Pour la RTM (qui était RATVM le 24 juin 1950, jour officiel de la création) c'est un peu comme un nouveau départ. Cette année 2010 est riche d'évènements : prolongements métro et tram, création de plusieurs nouvelles lignes de bus mais aussi entrée dans l'ère de la billetterie au travers de la carte Transpass. Afin d'ouvrir cette année anniversaire le président Karim ZERIBI a organisé une conférence de presse le lundi 28 juin dans l'atelier tramway de Saint-Pierre. Nous avons participé à l'élaboration des panneaux photos retraçant ces soixante dernières années de transport marseillais grâce à l'apport précieux du fonds Roland Martin en dépôt au Comité du Vieux-Marseille. Notre présence était encore plus visible par la



↑ Une partie des panneaux retraçant les soixante dernières années de la régie.

présentation de notre PH/12 n°D7 et de notre PR 100 n°831, témoins de ces périodes passées. Malheureusement un troisième manquait à l'appel, notre PR 100 n°370 victime de ce que l'on peut appeler un « incident de parcours » dont nous reparlons plus loin.. ■

Daniel AUGEROLLE

↓ Karim ZERIBI au volant de notre Berliet PH12/100 numéro D7.



↑ Pierre REBOUT, Simone DOMERGUE, Karim ZERIBI, Paulette MARTIN, Yves NORRY, Jean-Pierre FOULON, Daniel AUGEROLLE, Claude SOLARI et Cédric GARNIER

« Incident de parcours » pour notre 370

Ce lundi 28 juin notre PR 100 n° 370 en remorque d'un UNIMOG de la RTM rejoignait le dépôt St Pierre afin de participer à la conférence de presse inaugurant l'année soixantenaire de la Régie. Hélas le sort en a décidé autrement. Alors que le convoi circulait sur ce que l'on appelle à Marseille la « rocade du Jarret » (bd Françoise Duparc à cet endroit en l'occurrence) notre 370 suite à un blocage de la direction a fait une légère embardée sur sa gauche échappant à la vigilance du meccano qui était au volant. Le hasard a voulu qu'à ce moment précis un ensemble routier circule sur la voie jouxtant le convoi sur sa gauche, notre PR 100 a heurté la remorque avec l'avant côté gauche. Nous avons à déplorer des dégâts assez importants tel que le montre la photo, le meccano de la régie ayant quant à lui été légèrement blessé. Nous ne savons pas à ce jour si notre véhicule pourra

être ou sera réparé. Un problème de plus dont nous nous serions bien passé. ■

Daniel AUGEROLLE



↑ La casquette accidentée de l'autobus Renault PR100 MIPS numéro 370.

Inauguration du prolongement du métro jusqu'à La Fourragère

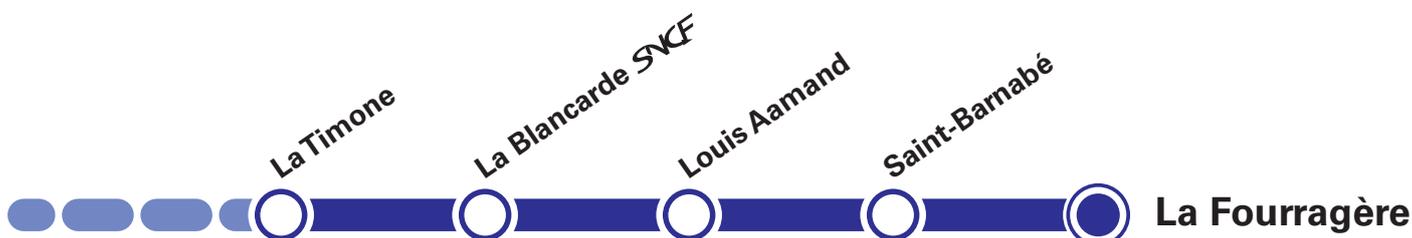
Le grand jour est enfin arrivé. La date de la mise en service du prolongement de la ligne de métro 1 entre La Timone et La Fourragère était initialement prévue pour le mois de décembre... 2006. Mais c'est bien ce mercredi 5 mai 2010 qu'il est inauguré. Rendez-vous à 10h00 du matin devant la station Blancarde, la première du prolongement. A 10h15 le cortège des officiels s'engouffre dans la station et nous pouvons ainsi découvrir ces nouvelles stations plus grandes et plus lumineuses que celles que nous connaissons, ce qui leur vaut le nom de « station cathédrale ». Après un rapide passage devant le buffet installé sur la mezzanine le cortège se dirige vers le quai où nous attend la rame inaugurale. Direction « Louis Armand » la station suivante, visite au pas de charge, puis St Barnabé et enfin le terminus à La Fourragère. Sur l'estrade dressée à cet effet tous les officiels les uns après les autres nous délivreront leur message. Le traditionnel buffet apéritif a clôturé l'évènement. Il s'est tenu au pied de l'imposant escalier mécanique permettant de rejoindre la gare d'échange. A noter que les nouvelles stations comportent un ou plusieurs ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite.



↑ Les discours des officiels.

La ligne 1 du métro marseillais a désormais des allures de ligne de métro parisienne avec ses 13 kilomètres de long et ses 18 stations. 16 rames sont nécessaires aux heures de pointe pour assurer un passage toutes les 3 minutes et 40 secondes avec un temps de révolution de 58 minutes... et 40 secondes. ■

Daniel AUGEROLLE



Expo « Un tramway pour Madon »

Tout a commencé par une rencontre dans un « célèbre » restaurant de la rue George dans le 5ème arrondissement de Marseille. Rencontre rendue possible grâce à la complicité de Paulette MARTIN. Simone DOMERGUE en charge du centre d'animation de la rue Madon, qui dépend de la mairie de secteur, a bien connu Roland MARTIN et elle souhaitait pouvoir valoriser le travail de conservation, notamment de photos, qu'il avait réalisé presque tout au long de sa vie.



↑ Simone DOMERGUE, Paulette MARTIN, Danielle SERRA-JOULIN et Michel DUPONT-CAZON

Nous avons deux expositions « en réserve » imaginées par ce dernier que nous avons présentées il y a quelques années déjà : une sur le dépôt des Chartreux et l'atelier central en 2003 et une sur le dépôt Saint-Pierre en 2004 à l'occasion de la fin du 68. Ainsi est née l'idée de l'expo « un tramway pour Madon ». En plus des expositions déjà citées, l'association GAIA notre partenaire a présenté une rétrospective de l'évolution de Marseille sur ces derniers siècles. Enfin donnant du relief et de « la vie » à l'ensemble, le wattman et sa peau de bique, le receveur et sa moulinette, les sièges réversibles de la motrice 1263, les maquettes que l'on pouvait voir à la galerie Noailles et ressorties des réserves pour l'occasion, sans oublier celles de notre ami et président de l'AAATV, Roger THOMAS. Un grand merci à Simone DOMERGUE et à son équipe pour cette belle mise en scène.

Le vernissage a eu lieu le 3 février en présence du maire de secteur Bruno GILLES et d'une assistance fort nombreuse.

L'exposition a été également le cadre d'un certain nombre de manifestations.

Ainsi 25 février Paulette MARTIN a pu dédicacer le livre de Roland « Ma 1728, la passion du tramway »

réédité pour l'occasion. Toujours le même soir Lionel LAGET de l'association « Trirème Film » a pu nous présenter son court-métrage « Le tramway fantôme de Marseille » dont la motrice n°1291 a servi pour partie de décor.



↑ Lionel LAGET réalisateur du court-métrage « Le Tramway Fantôme de Marseille ».

Le 18 mars Michel DUPONT-CAZON a fait, grâce notamment à ses photos personnelles toujours fort intéressantes à voir, un historique des tramways et trolleybus ayant desservi le secteur de Saint-Barnabé. Puis c'est notre trésorier Claude SOLARI qui nous a rappelé l'histoire de notre métro avant de nous présenter le prolongement de La Timone à La Fourragère. D'autres événements ont également été organisés durant cette période. Nous n'oublions pas de citer la tenue de notre Assemblée Générale le samedi 6 mars.

Depuis le début du mois de juin l'expo est installée au 2^{ème} étage du centre Madon. Elle restera visible plusieurs mois encore mais seulement sur rendez-vous.

Au-delà de cet événement, toujours en partenariat avec l'association GAIA mais aussi d'autres dont notamment LA PLA.ZE (les amis de Sébastopol) l'objectif est la présentation de la motrice de tramway 1291 au public en profitant de l'évènement qu'est « Marseille 2013, capitale européenne de la culture ». Une présentation statique serait déjà un petit événement (mais cela c'est bien produit l'automne dernier à Aubagne), la circulation épisodique sur le réseau semblant à ce jour un objectif encore hors de portée. Il faudra d'abord bâtir un projet et ensuite convaincre les différents interlocuteurs qui pourraient nous aider dans la concrétisation de ce dernier (RTM, Ville de Marseille, MPM, privés ...). ■

Daniel AUGEROLLE

27 mars 2010 : le prolongement du tramway à Marseille !

Ce samedi un jour comme les autres ?

Pas tout à fait pour notre ville, car ce jour-là a été inauguré un prolongement de 740 mètres de notre cher tramway entre les stations Euroméditerranée-Gantès et Euroméditerranée-Arenc, afin de desservir la tour CMA-CGM, les « Docks des Suds » et les Archives et Bibliothèque Départementales.

Certes modeste, mais significative du développement du quartier Euroméditerranée (20 chantiers en cours), dont on espère que sa croissance dynamisera un peu notre économie locale qui en a bien besoin, cette prolongation s'ajoute aux 11,2 km du réseau tramway déjà en exploitation et préfigure un futur pôle d'échanges avec les cars du Conseil général (vers Aix et Marignane) et d'une future gare SNCF.

Ce matin là il fait beau, et j'arrive au dépôt de bonne humeur, content d'inaugurer ce nouveau tronçon. A vrai dire c'est moi qui ai demandé à le faire, à la suite logique d'avoir eu le privilège d'avoir conduit le premier tramway à passer sur ce tronçon, à la très modeste vitesse de 2,5 km/h pour la réception du chantier. Tous les élus et les représentants des

entreprises concernées sont présents, je ne les amène que sur le nouveau tronçon. La rame est pleine, le parcours se passe sans problème, des journalistes en profitent pour prendre des photos et m'interviewer dans la loge. Je leurs dis que j'espère que ce n'est qu'un premier pas et que d'autres prolongations verront le jour. ■

Denis GAREL



↑ Rame Inaugurale en station d'Euroméditerranée-Arenc.

La 831 fait la Belle !

En ce dimanche quelque peu nuageux, la 831 s'est faite une petite cure de jouvence sur le réseau de la cité phocéenne. Et oui les adhérents avaient rendez-vous avec elle au terminus « Canebière (Bourse) » pour son départ à 10 heures. Effectivement peu de présent, il est vrai que l'annonce de la sortie a été un peu tardive.



↑ La 831 stationné au terminus du 21 à Canebière (Rue des Fabres).

10 heures précises, nous sommes 11 à l'appel, le moteur ronronne, la première est enclenché, le départ est donné par Jacques notre chauffeur.

Direction la place de l'Hélice sur la Corniche Kennedy, premier arrêt photo et à notre surprise, nous y croisons, en plein footing le Président de la RTM Monsieur Karim ZERIBI nous encourageant à continuer nos actions.



↑ Place de l'Hélice, en arrière plan l'hôtel « Carlton Beach » en cours de démolition.

Le moteur tourne comme une horloge, direction l'un des terminus banlieue le plus fréquenté de Marseille : Luminy en passant par l'Escale Borely (19), place Bonnefon (44 ; 47), avenue Haïfa (23/45), avenue de Mazargues (22/22^S), boulevard Luce,

Michelet (21/21/21^S ; 47) et l'Obélisque. Après un petit arrêt aux coté des GX327, direction Vaufrèges (24^T) l'un des terminus les plus calme de Marseille et ancien terminus de la ligne 21 ! Une photo de groupe s'y impose avec l'indice de ligne de l'époque.

Il est bientôt l'heure du déjeuner, Jacques reprend les commandes de notre PR100 et direction la Valentine au Restaurant O-Zen par l'itinéraire du 24^T et 15^S et un crochet par le terminus du 46^S.

A la Valentine, pendant que la 831 se repose de ses exploits du matin, au restaurant nous sommes rapidement installés, l'apéro aussitôt servi (un cocktail sans alcool pour le chauffeur !), le buffet est ouvert.



↓ La gare d'échange de Métro La Fourragère, à gauche le Citaro 886.



↑ La Panouse, terminus de la nouvelle ligne 46s.

Il est temps de reprendre la route, des passagers semblent s'assoupir bercé par le moteur MI. Eoures terminus du 12, la Treille 12^S, Les Caillols 9/T1 et la nouvelle gare d'échange toute fraîche avec sa station de Métro récemment inaugurée : La Fourragère.

La journée étant bien entamée, nous retournons donc à la rue des Fabres déposer nos voyageurs. Une sortie qui s'est déroulée dans la bonne humeur et la convivialité, nos passagers sont impatients de renouveler cette première expérience. ■

Cédric GARNIER



Merci papa, merci maman, merci l'ARTM... le S53 dans un tournage !

Tout a commencé par un appel téléphonique de Jean-Daniel BASSET : une société de production cinéma recherche un S53R.

Contact pris, le car souhaité doit avoir une grande surface vitrée non teintée et un petit air rétro rappelant à beaucoup d'entre nous les colonies de vacances à, même si l'action se passe de nos jours. Ce car est la trame de fond de ce téléfilm tourné pour TF1 par « Aube Productions » dont le titre évocateur est « Merci Papa, Merci Maman », dont l'histoire se passe effectivement dans une colonie de vacances.

Notre S53 répond aux critères recherchés, rendez-vous est donc pris pour un premier contact avec Sébastien le régisseur.



Je le retrouve à Fabrégoules, lieu où est garé le véhicule. Cette rencontre est sympathique, le « courant » passe bien, Sébastien me donne toutes les explications sur le déroulement prévu du film et le rôle du car, important car plusieurs scènes sont tournées avec, et il sert aussi de décors.

Quelques jours après, un nouveau rendez-vous est fixé à Fabrégoules avec une bonne partie du personnel de la production. Le véhicule les intéresse, mais un modèle un peu plus moderne (S53RX) aurait été préféré.

Je leur propose alors d'éventuellement repeindre le car d'une couleur plus claire, dans mon esprit je pensais à une simple couche provisoire, à l'eau.

Après avoir envisagé un autre car (SETRA) vu chez SUMIAN, le choix de notre S53 a été fait, mais dans l'urgence car le tournage devait commencer rapidement (et le car de SUMIAN n'était pas passé au contrôle technique !)

La décoratrice a préféré un orange bien vif avec la partie supérieure en gris plus soutenu que celui d'origine.

Un carrossier de Fos s/Mer pouvait faire ce travail en une semaine, je mène le car à sa destination, sans problème particulier, si ce n'est de se familiariser avec la boîte de vitesses bien particulière, façon 4L !

En fait c'est la première fois que je vais si loin avec un car, ayant juste travaillé à la RTM comme conducteur, donc en trajets urbains, mais je me « régale » de conduire ce car à la sonorité bien marquée, mais agréable.

Lorsque je retourne chercher le car, la surprise est totale, il est métamorphosé, presque comme neuf !

Je m'arrête à la station service où sera tournée une des séquences, ouf, ce n'est pas évident de faire le plein d'un tel véhicule (et oui à la RTM on est servi aux petit oignons... le conducteur ne s'occupe que de conduire)

Je me rends chez BASSET mais je laisse Jean-Daniel effectuer la manœuvre pour rentrer dans le dépôt en marche arrière. Il appose son « autocollant » Autocars Basset, obligatoire car le véhicule lui appartient toujours.

Je repars pour le dépôt de la Rose, où le car sera garé. En attendant au feu du boulevard Chave, je klaxonne un copain qui conduit le tramway, surpris de me voir dans ce véhicule rétro mais rutilant.



↑ Le S53 R sur l'esplanade de l'Abbaye de Saint-Victor en plein tournage.

La veille du premier jour de tournage, c'est Christophe PIEDFORT-DELAHAYE qui amène le car à Saint-Victor, sans encombre sauf pour les manœuvres de garage sur place, car malgré les multiples panneaux et marquages d'interdiction de stationner, quelques « clampins » ont laissé leur voiture ...

Le lendemain je suis à 7 heures sur place, le tournage commence, je n'ai pas grand-chose à faire, mais la présence d'un conducteur de l'ARTM est souhaitée, en cas où...

Il est intéressant de voir comment se passe un tournage, le seul problème est de pouvoir s'organiser entre nous (Jacques ALTOBELLI, Christophe PIEDFORT-DELAHAYE, Dominique PFLIEGER et moi) selon nos activités, et à supporter le froid !!!



Au tournage à la station service, j'ai obtenu un rôle de figurant : en tee-shirt et short dehors alors qu'il faisait très froid avec un gros Mistral, eh oui l'action est censée se passer l'été ! Surtout qu'en plus on risque de ne voir que des ombres passer derrière les vitres lors de la scène filmée à l'intérieur !

Dominique PFLIEGER sera présent pour les tournages effectués à Sambuc, à proximité de Vauvenargues, avec des manœuvres difficiles sur la route étroite, qu'il maîtrise particulièrement bien, j'ai eu les félicitations du régisseur. Nous faisons tous les quatre la connaissance de Joël PYRENE, qui est l'acteur jouant le rôle du conducteur de car, ayant tous les permis Poids Lourds, un monsieur très sympathique.



↑ Joël PYRENE, le chauffeur-acteur et notre adhérent Christophe PIEDFORT-DELAHAYE, chauffeur pour l'ARTM.

Les jours de tournage se suivent et se ressemblent, Jean-Daniel BASSET participe aussi un samedi après midi comme « doublure » pour effectuer des passages au Vieux-Port.

En sa compagnie, ce soir là j'amène le car à Sambuc, par une petite route bien étroite !

La fin du film est tournée au lac de Sainte-Croix, à côté de Moustier Sainte-Marie, j'y amène le car en partant de Sambuc (sans les enfants figurants, le car n'ayant pas de ceintures, les parents ont préféré les emmener eux-mêmes), mais vers 20 heures, la nuit tombe et l'éclairage très faible du car ne m'aide pas beaucoup à franchir les quelques difficultés de passage pour arriver à Moustiers.



↑ Le S53 R à Sambuc, à l'arrière plan on peut distinguer le château.

Tant bien que mal je rejoins l'hôtel où un bon repas et une chambre très confortable m'attendent.

Le lendemain pour la première fois les enfants prennent le car en tant que transport, pour les quelques kilomètres séparant l'hôtel du lieu de tournage.

Le jour suivant Jacques ALTOBELLI amène Christophe PIEDFORT-DELAHAYE pour me relayer : c'est lui qui ramènera le car, certes avant la nuit, mais avec plus d'embouteillage !

En conclusion une expérience intéressante, une location qui rapporte 1500 Euros, le car repeint (et les tôles froissées redressées), mais tout de même assez contraignante, en temps de présence. ■

Denis GAREL

Diffusion :

Le téléfilm a été diffusé le **23 août 2010** à **21h45** sur la chaîne privée **TF1**.

Audience : (source Première.fr)

5 204 000 personnes soit une part d'audience de **24,1%**.

Le Dossier à suivre

Le point sur HISTRAM

Conçu et développé par l'ATTS (Association Turinoise des Tramways Historiques), « Histram » est un merveilleux projet dont le but est d'inscrire les tramways historiques au Patrimoine Culturel de l'Europe.

Les Conventions Européennes imposent qu'au moins 6 pays de l'Union adhèrent au projet pour recevoir le soutien de l'Europe.

Depuis 2005, 4 Pays seulement ont signé la « Charte Histram » : l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et la Suède.

L'Autriche et la République Tchèque restent hésitants.

Désignée pour représenter la Belgique, Bruxelles, Capitale de l'Europe (!), n'a pas répondu à l'appel d'Histram...

Contactée à la suite de cet échec, l'ASVi (Association pour la Sauvegarde du Vicinal) de Charleroi, n'a plus donné suite... Dans les échanges prévus de matériel roulant, cette Association posait pour la première fois le problème de la voie métrique, alors que les signataires fondateurs travaillent sur des réseaux à voie normale.

Désignée pour représenter la France, l'ARTM ne peut malheureusement pas s'engager, car elle ne répond pas à une des conditions d'adhésion : faire circuler un tramway historique sur le réseau ou sur une ligne musée.

La première édition de la « Charte Histram », qui imposait des échanges de matériel roulant lors des journées de rencontre dans les Pays membres, en a finalement dissuadé plus d'un :

- les tramways historiques sont fragiles et nécessitent beaucoup de précautions pour supporter un transport exceptionnel sur de longues distances

- ils doivent être conduits par des titulaires habilités aux particularités spécifiques du matériel sur un réseau méconnu

- tout matériel roulant n'est pas nécessairement compatible avec le réseau d'accueil (tension de service, écartement de la voie, gabarit, configuration du réseau,...)

C'est pourquoi l'ARTM avait suggéré aux concepteurs d'Histram un allègement de la « Charte » en n'imposant plus nécessairement les échanges de matériel roulant lors des journées d'échanges culturels.

Néanmoins, le nombre de signataires de la « Charte » stagne à 4...

Aussi, l'ARTM a proposé un nouvel allègement à la « Charte » en adressant aux concepteurs du projet le message suivant dont voici quelques extraits :

Au stade actuel de la Charte Histram, ni l'ARTM, ni les TCA ne remplissent les conditions d'adhésion à Histram. En effet, ces deux Associations sont inaptes à faire circuler un tramway historique.

En France, l'AMITRAM (Lille) possède une intéressante

collection avec circulation touristique régulière.

Le moment serait peut-être opportun de les contacter ?

Cependant en Belgique, le Tramway Côtier a organisé en juin dernier une fête grandiose pour le 125^{ème} Anniversaire de la ligne. Il faudrait prendre contact avec cette Association dont vous pourriez recevoir des retombées positives.

Pour sortir du blocage actuel, nous nous permettons de vous suggérer d'établir une nouvelle édition de la Charte Histram, encore allégée, dans le but d'estomper les inquiétudes des membres éventuels qui hésitent à s'engager.

Dans cette nouvelle version, il ne serait plus indispensable de faire rouler un tramway historique. Aux critères d'adhésion s'ajouterait un nouveau paragraphe :

« Toute Association possédant un tramway historique présentable statiquement au public peut adhérer au Projet Histram »

Ce projet d'un nouvel allègement à la « Charte Histram » reçoit le soutien des TCA.

Au Musée de Breyll-sur-Roya, ils exposent statiquement :

- une motrice marseillaise transformée en « fausse » niçoise
- la TB18, une PCC type Marseille, la dernière PCC construite en Europe

L'ARTM projette, avec le soutien des autorités marseillaises, d'exposer statiquement la motrice 1291 dans le cadre des festivités de « Marseille 2013, Capitale Européenne de la Culture ».

Ainsi, avec l'adhésion (possible ?) de la France et de la Belgique, le nombre d'adhérents à « Histram » atteindrait (enfin) le chiffre 6 !

Le 19 septembre 2010 est la Journée Européenne des Transports Publics !

A cette occasion, de grandes festivités sont organisées à Bruxelles !

L'UITP (Union Internationale des Transports Publics) dont le Siège est à Bruxelles, fête en même temps son 125^{ème} anniversaire !

Le MTUB (Musée des Transports Urbains de Bruxelles) a mis au point une circulation de tramways historiques sur les lignes 39 et 44 de la STIB (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles) : en plus du matériel bruxellois, figure au programme des motrices historiques d'Amsterdam, Liège, Milan, Munich, Nantes, Paris et Rotterdam !

Cette manifestation rassemble l'Allemagne, la Belgique, la France, l'Italie et les Pays-Bas !

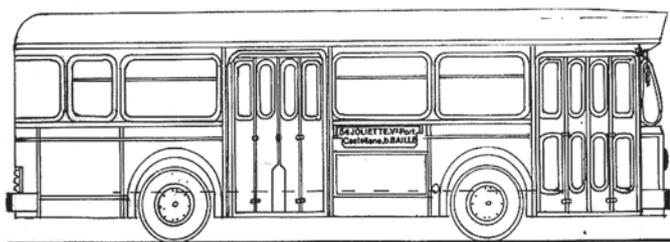
Gardons confiance en l'avenir d'« Histram » et portons lui notre soutien, que ce beau rêve devienne réalité Européenne... ■

Jean-Louis KERSTEN

notre Réseau, son Histoire...

Le minibus des années 70 : le PGR !

Imaginez-vous dans les rues de Marseille dans les années 60, vous auriez pris un PBR ou un PH10 pour effectuer un déplacement. Seul problème rencontré à cette époque, les aléas de la circulation et les embouteillages à répétition dès les premiers tours de roue ces mastodontes se retrouvaient piégés aux départs des terminus de ville. En effet, notre agglomération souffrait comme toutes les grandes villes à cette époque de graves problèmes de circulation, mais à cela s'ajoutait l'étroitesse des rues de certains quartiers de Marseille, si caractéristiques de notre cité phocéenne.



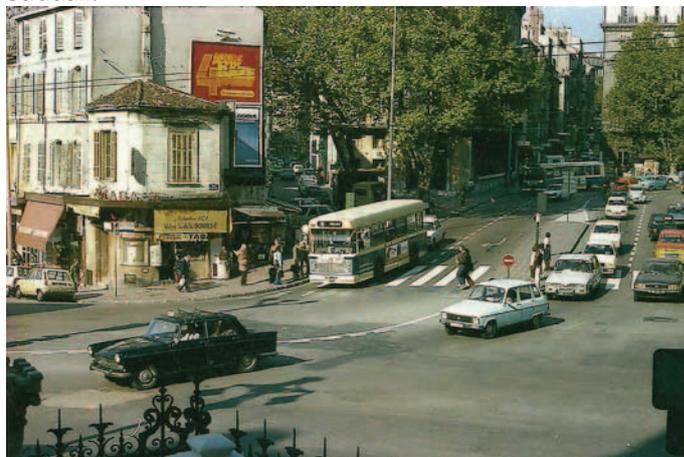
La RATVM va donc chercher une solution du côté des gabarits des bus en commandant le minibus de chez Berliet en 1968 le PGR. C'est un autobus de 9m et seulement large de 2,25, ce qui en fait un autobus parfaitement maniable pour les rues étroites. Le 8 Mai 1970, le PGR est présenté à la presse devant la mairie de Marseille.



↑ Berliet PGR n°375 au Dépôt Saint-Pierre.

Deux séries de cet autobus vont être livrées : en Avril et Mai 1970 (N° 351 à 365) une première série arrive, elle est identique aux PGR livrés à la RATP. Un an après, en Octobre et Novembre 1971, la deuxième série pointe son nez (N° 366 à 377) avec un aménagement des banquettes totalement modifié pour faciliter la circulation des usagers. La RATVM reçoit au total 27 PGR. Le PGR est équipé d'un moteur M420/30 (4 cylindres) et d'une boîte de vitesse Wilson avec sélecteur. Son moteur est placé sous le siège du chauffeur sur le modèle des SC10 conçus à cette époque. Le PGR est monté sur coussin d'air. Coté design, il emprunte une partie de sa ligne au PH12/100 puisqu'il hérite de la même face avant (calandre grill avec sigle Berliet, deux phares ronds et un pare brise bombé pour limiter les reflets).

Cet autobus est construit à partir du châssis du camion Stradair.



↑ Un Berliet PGR de la ligne 8 aux Réformés.

Coté équipements, ils sont peints en livrée « crème bleu foncé. Il est à signaler que les PGR ne seront jamais repeints en livrée crème type PR100 avec un bleu plus clair. Ils conserveront le bleu hérités des PBR et PLR. Ces minibus sont équipés d'une girouette à film à l'avant et de plaques amovibles pour l'indicateur d'itinéraire sur le flanc et l'indice de ligne à l'arrière. Ces autobus sont affectés aux lignes du dépôt Saint Pierre (20 – 60 – 73) pour les lignes à faible trafic puis (46 – 52 – 54 – 74 – 91) pour les lignes de centre ville. Entre 1980 et 1983, 4 PGR seront hébergés au dépôt des Catalans (N° 374 à 377) pour la ligne 60.



↑ Berliet PR 100 PA n°487 sur la 6 et le PGR n°353 sur la 74 au cours Joseph Thierry.

Tous les PGR sont retirés en 1983. Ces véhicules ne seront guère appréciés, bruyants, peu fiables mécaniquement, au confort relatif et peu puissants, ils quitteront le réseau après 13 ans de service.

Peu de PGR sont conservés en France, il semblerait qu'il n'en reste plus que trois : un exemplaire de la RATP à l'AMTUIR, un autre à l'écomusée d'Alsace (ex-RATP) et un exemplaire à Bourg en Bresse qui circule encore de nos jours (véhicule utilisé pour des mariages et des événements exceptionnels). ■

Didier RECEVEUR

nos Activités

Quelques nouvelles du « Grenier »

Il y a un peu plus d'un an nous nous étions fixé d'ouvrir régulièrement le « Grenier » afin d'avancer de façon plus efficace sur la restauration des véhicules. Jusqu'à présent le troisième samedi du mois avait été retenu comme rendez vous de l'équipe, mais depuis le mois de Février y est venu se rajouter le premier samedi du mois, cela permettant à tous de participer à cette activité en fonction de nos obligations personnelles. Nos efforts ont porté sur le trolleybus OTM 304, un travail en profondeur du traitement de la corrosion du pare-brise a été entrepris, les patrons pour les vitres manquantes ont été réalisés et dès que les montants du pare-brise auront été traités nous allons pouvoir envisager une commande de vitres.



Le trolleybus BERLIET VETRA ELR 316 a vu sa face avant nettoyée de plus il a été calé afin qu'il soit présenté d'une façon plus horizontale. L'autobus BERLIET PBR a retrouvé son rétroviseur extérieur et les sièges qui étaient déchirés ont été remplacés.

Le 1er Mai nous avons organisé la vente de muguet, malgré un temps épouvantable à 14h il ne restait plus rien des 100 brins que nous avons achetés.



Pendant que certains s'occupaient de la vente, d'autres

on déplacé la voiture échelle RENAULT GALION afin de pouvoir la poncer et plus tard la remettre en peinture de façon correcte. Toujours le 1er Mai nous avons vendu des sièges « cinéma » ce qui nous a permis avec la recette de la vente du muguet d'investir dans de l'outillage. Par la suite d'autres sièges « cinéma » ont trouvé également preneur dégageant de la place dans le local.



Un devis pour le remplacement des pneus de l'OTM, du GALION et du PBR a été établi par Euromaster. Pour les deux premiers véhicules il semble que les pneus n'existent plus. Le « Grenier » est aussi la vitrine de l'association, et attire toujours autant l'attention des passants.



Le prochain challenge c'est la remise en état de la voiture échelle avec notamment la restauration des barrières de la nacelle, et poursuite de la restauration de l'OTM, le chantier du PBR devra probablement mobiliser des moyens plus importants et aussi extérieurs. Afin d'avancer de façon plus efficace il a été proposé de constituer des équipes de travail par véhicules à l'instar de ce qui se fait dans d'autres associations. ■

Claude SOLARI

Divers

Commandes d'autobus

Les candidatures des constructeurs retenus par la RTM pour les futures livraisons d'autobus sont pour les standards Evobus avec le Mercedes-Benz Citaro et pour les gabarits réduits HeuliezBus avec le GX127.

Une première livraison devait avoir lieu avant la fin de l'année. ■

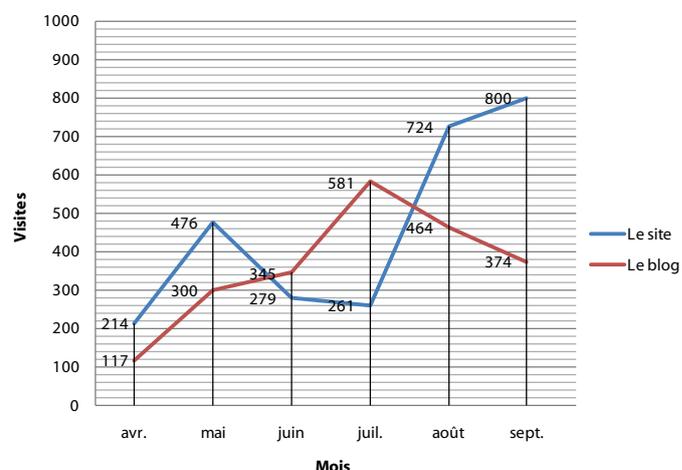
Cédric GARNIER

➔ Le GX 127 n°230, les véhicules commandés sont identiques.

⬇ Aperçu des futurs Citaro qui devraient circuler dans nos rues, ici un Citaro de la ville de Recklinghausen en Allemagne.



Statistiques du site Internet



Nouveaux adhérents

Au 30 septembre 2010

CASCIANO	Brandon	
COUFFIGNAL	Bernard	
COUFFIGNAL	Michelle	
BLAREZ	Félix	
DESLESTRADE	Christian	
BERTOLINI	Charleyne	
LEBERT	Christophe	
LE MORVAN	Jean-Marie	
PIEDFORT-DELAHAYE	Christophe	
FACS	(Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires)	

Mois	Le site*	Le Blog**
Avril (depuis le 22)	214	117
Mai	476	300
Juin	279	345
Juillet	261	581
Août	724	464
Septembre	800	374
TOTAL	2754	2181

* Nombre de visites du site Internet (hors blog),

** Nombre de visites du blog.

Can'ARTM n°11 - Septembre 2010

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, Denis GAREL, Cédric GARNIER, Jean-Louis KERSTEN, Didier RECEVEUR, Claude SOLARI

Réalisation : Cédric GARNIER

Photos et illustrations : Daniel AUGEROLLE, Cédric GARNIER, Nicolas HEINTRE, Roland MARTIN, Yves NORRY, Claude SOLARI

Le Can'ARTM est distribué aux membres de l'association aux Musées et Associations suivantes :

ASPTUIT - Association pour la Sauvegarde du Patrimoine des Transports Urbains & Interurbains Toulousains (Toulouse), **CHB** - Car-Histo-Bus (Caen), **CPPVA** - Conservatoire Provençal du Patrimoine de Véhicules Anciens (La Barque-Fuveau), **FACS** - Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires (Paris), **FPTU** - France Passion des Transports Urbains (Paris), **Standard216** Histo-Bus-Grenoblois (Grenoble), **RBL** - Rétro-Bus-Lyonnais (Lyon), **TBFP** - Trolleys et Bus France Provence (La Barque-Fuveau), **TCA** - Tramophiles de la Côte d'Azur (Nice).

Ce journal est également envoyé aux élus locaux de La Ville de Marseille, Communauté Urbaine Marseille-Provence-Métropole, Conseil Général des Bouches-du-Rhône, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ainsi qu'aux principaux responsables de la RTM.

Prochain numéro : Premier semestre 2011

Diffusé sur le site www.artm.asso.fr