



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 12 - Mai 2011

L'Edito à la Une

30 ans et des incertitudes

Notre association a 30 ans cette année. C'est déjà un bel âge. Mais c'est aussi une année d'incertitudes. En effet il faudrait libérer « Le Grenier » pour le 30 novembre prochain (encore un 30 !!!), les tramways sont aussi dans un hébergement provisoire sur le port. Quel avenir pour notre collection et donc pour notre association ? Des questions qu'il faut se poser malgré cet anniversaire. Chacun d'entre nous doit se sentir concerné afin d'assurer la pérennité. Bonne lecture...

**Le Président,
Daniel AUGEROLLE**

Association cherche toit pour s'abriter



Le hangar 12 doit abriter nos Tramways en remplacement du 14, pourquoi ne pas abriter le reste de notre collection dans ce hangar !

Retrouvez l'actualité à la page 4 de ce journal.

Le Sommaire

Hommage à René

- René THOMAS

Page 2

l'Actualité

- Assemblée Générale 2011
- Association cherche toit pour s'abriter
- Patrimonium Tram Bus

Page 3

nos Activités

- Visite du CSR

Page 5

le Réseau, son Histoire

- Le bonheur... c'est simple comme un coup de fil
- Le 40 ne va plus à Aubagne
- Les PH10/100 l'autobus typiquement années 60 !
- Mise en service progressive de tramways rallongés

Page 6

Divers

- Prolongement du 44

Page 12

Assemblée Générale 2011

Retrouvez l'actualité à la page 3 de ce journal.



un Hommage à René

René THOMAS

Le 20 février dernier, René THOMAS, qui avait été un des membres fondateurs de l'ARTM, nous quittait. René avait notamment été le pilier de la restauration de la motrice 1258 et des véhicules du Grenier. Nous avons demandé à Emilienne THOMAS, qui l'accompagna pendant 60 ans, de raviver nos souvenirs.



↑ René Thomas devant « sa » 1258 en 1994.

« René était initialement boulanger, mais il avait également été mineur de fond avant d'entrer à la RATVM en 1956.

Affecté au dépôt des Chartreux en qualité de receveur, une de ses tâches était d'annoncer aux passagers les changements de section en annonçant « Section ». Mais, on n'a jamais su pourquoi, il s'est toujours contenté de crier « Tion ». Il s'était fait sanctionner une fois car il était venu travailler en sandales, sans chaussettes.

Il fut ensuite chauffeur, surtout sur le 41, on l'appelait d'ailleurs le « casse c..... du 41 ». Passionné par la mécanique, il passa un concours pour être affecté aux ateliers, bien que cela corresponde à une rétrogradation. Il fut ainsi amené à assurer le graissage des lignes aériennes, tout d'abord sur la 304, qui

devint le plus ancien trolleybus de France, puis sur la motrice 1265 pour traiter la caténaire du 68. Il sortait ainsi tous les lundis à 9h00 du dépôt St Pierre au manche de « sa » motrice pour effectuer un tour de graissage sur la ligne. Affecté également à la conduite de la motrice 1258, il participa aux travaux de modernisation de la voie du tunnel Noailles et fut ainsi le dernier vrai wattman de la Régie lors de son départ en retraite en 1983.



↑ Tournée de graissage avec la 1265 en 1980.

Membre fondateur de l'ARTM avec Bernard Métais et Ange Girod, il travailla ardemment à la mise en place du grenier. Le saccage de celui-ci en 1998 l'anéantit, lui qui rêvait de préserver ce beau matériel pour les jeunes générations.

Il y eut heureusement de grands moments. Dès 1981, René avait entrepris, avec quelques courageux, la restauration de la 1258. Tout y passa, la mécanique, l'intérieur, l'extérieur.

Il fit refaire, à nos frais, les poignées de maintien par un artisan. Il ramena les sièges un par un à la maison pour les repeindre dans la salle à manger.

Enfin, en 1993, la 1258 était réceptionnée par le service des Mines et autorisée par la DDE à circuler avec des voyageurs. Grâce à la persévérance de Jean-Noël Jaugéy alors président de l'ARTM et du soutien du maire de secteur Bruno Gilles, la 1258 put assurer « le 68 fête Noël » pour le plus grand bonheur de René. Seul à être habilité par la Régie, il n'aurait donné les manettes à personne.

Pour René, une parole donnée comptait par-dessus tout. C'était un ours au grand cœur ! » ■

David PESCE

Assemblée Générale 2011

Le Samedi 12 Février a eu lieu notre assemblée générale annuelle, elle s'est tenue au Centre d'animation de quartier Saint Pierre. Clin d'œil à notre association ce centre est situé près du dépôt du même nom, siège de l'ARTM et au pied de la voie ferrée du Prado qui dans son temps desservait la gare de marchandises aujourd'hui remplacée par un parc public ainsi que celle du Vieux Port par l'intermédiaire du tunnel du Carénage transformé en tunnel routier.

Après l'accueil des participants par quelques viennoiseries et boissons chaudes, le Président Daniel AUGEROLLE ouvre l'assemblée par quelques mots de bienvenue et de remerciement.

Les participants présents représentent environ un peu plus de la moitié des adhérents.

Hélas les élus et les dirigeants de la RTM invités n'ont pu être présent et se sont fait excuser.

Le Président donne lecture du rapport moral et d'activité 2010. Cette année 2010 a été marquée par plusieurs événements majeurs pour notre association, notamment l'exposition « Un tramway pour Madon » qui a été un véritable succès. Nous avons participé aussi dans le cadre des soixante ans de la régie à une exposition de matériel avec le PR 100 n° 831 et le PH 12 n° D7. De plus au mois de Mai a été organisé pour les adhérents la première sortie dans Marseille avec la 831. L'autocar SAVIEM S53 R a participé pendant plus d'un mois au tournage d'un téléfilm pour TF1, un remerciement est adressé aux différents chauffeurs qui ont du être présents pendant cette période.

Hélas des nouvelles moins bonnes sont venu entacher cette année. Tout d'abord l'accident du PR 100 n° 370 lors de son remorquage par la Régie pour sa participation à l'expo des soixante ans de la régie. Ensuite l'avenir du « Grenier de Saint Giniez » une fois de plus remis en cause par un projet immobilier. Des incertitudes planent aussi sur l'avenir du stockage des tramways dans le hangar 14 du port.

Suite à la disparition de Frédéric DURANTE qui animait le site Internet, un nouveau site a été mis en place.

Après mise au vote du rapport moral, le Trésorier Claude SOLARI donne lecture du rapport financier. Les deux rapports sont adoptés.

Une information sur les avantages pour les adhérents du fait que notre association vient d'être reconnue d'intérêt général est donnée par David PESCE.

Un moment fort de cette assemblée générale est la remise par Jean Daniel BASSET (adhérent de l'ARTM et gérant des Autocars Basset) des différents documents

administratifs officialisant le don de l'autocar SAVIEM S53R à notre association. Il est vivement remercié par l'assistance car avec ce véhicule l'ARTM pourra envisager des ballades hors Marseille.



Chacun ayant pu s'exprimer et débattre il est procédé à l'élection des membres renouvelables au conseil d'administration. L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

C'est le moment de se retrouver autour d'un copieux apéritif dejeunatoire préparé par Marie Laurence et Muriel COSTE que le Président Daniel AUGEROLLE remercie pour leur dévouement. ■

Claude SOLARI



Association cherche toit pour s'abriter

C'est un peu la petite annonce que nous pourrions passer. Plusieurs fois évoquée la reprise par la ville du terrain sur lequel est situé Le Grenier est à nouveau à l'ordre du jour. Cette fois-ci une date est même évoquée : le 30 novembre 2011. Où transférer les matériels qui s'y trouvent ? Le souhait de la régie serait de profiter de cette occasion afin de tout regrouper, mais en dehors des dépôts. Il faut donc trouver un hangar de 2000 m² environ sur Marseille ou sa proche périphérie. Cela n'est pas facile à trouver. Quant au prix de la location pour cette superficie il avoisine les 100.000 euros annuels. Qui finance ? C'est la communauté urbaine MPM qui par le biais d'une subvention qui nous serait octroyée assurerait ce financement. Cependant cela peut poser problème. En effet un bailleur hésiterait à louer à une association qui ne peut assumer sur ses fonds propres le montant du loyer. Et d'après les premiers retours que nous avons MPM trouverait cette somme plutôt élevée. Autre piste possible : la construction. Mais là le coût s'élèverait à 3 millions d'euros hors foncier soit 30 années de location, peut-être à Fabrégoules. Comme

on peut le voir il s'agit de sommes importantes. Des solutions en interne ne seraient-elles envisageables ? Beaucoup d'incertitudes existent à ce jour. MPM de son côté doit aussi trouver des solutions. Des contacts sont pris également avec l'Agglo d'Aubagne. La direction de la RTM suit également ce dossier.

Autre problème d'hébergement : celui des tramways. Là aussi il faut déménager. Passer d'un hangar à l'autre. C'est en avril/mai qu'il s'effectue. En effet le hangar actuel de fort grande superficie a trouvé un nouvel occupant. Le nouveau hangar attribué aux tramways est de dimension plus modeste (un peu moins de 1000 m²) mais suffisant. Il est clair et ensoleillé et dispose de l'eau et de l'électricité. MPM finance le déplacement et continue de régler le loyer (7500 euros/an). On aurait pu envisager d'y installer aussi les véhicules du Grenier. Mais si nous utilisons la totalité de la superficie le montant s'élèverait alors à presque 50.000/an, soit au prix du marché. Et donc retour à la case départ. ■

Daniel AUGEROLLE

Patrimonium Tram Bus

L'impuissance de nos Associations n'est pas due au manque de passionnés ni à leur dispersion, mais à la faiblesse de la « Culture Transports » en France. Trop peu de décideurs et trop peu de politiciens s'intéressent à nous.

Le Patrimoine sauvegardé par l'AMTUIR en une vaste et riche collection centralisée est menacé de se disperser dans ses Régions d'origine, comme si l'Histoire des Transports Urbains et Interurbains en France ne méritait pas un Musée unique.

Des technocrates français vont exiger des autobus historiques que leur motorisation réponde aux normes Euro 1 et qu'ils soient équipés d'une rampe pour PMR, alors même qu'un seul passager convoyeur sera toléré à bord ! Ce serait aussi stupide que d'exiger l'installation d'ascenseurs dans nos Châteaux Féodaux qui seraient ensuite interdits aux visiteurs !

Je doute qu'une Fédération Française puisse nous apporter une solution miracle.

La « Culture Transports »

- privilégie les transports publics dans la mobilité urbaine
- sauvegarde le Patrimoine, véhicules et objets, qui ont marqué l'Histoire des Transports
- cultive l'Histoire des Transports par devoir de mémoire

Pour être forte et crédible, la Fédération à construire doit prendre une dimension Européenne.

Elle doit faire référence à des partenaires qui ont la «

Culture Transports », qui la rayonnent, qui animent des véhicules historiques pour le bonheur des voyageurs embarqués en toute sécurité. Elle doit rassembler au moins six Pays membres de l'Union.

Je propose aux instigateurs Français de cette future Fédération d'entrer en contact avec Bruxelles et avec les Associations signataires de la « Charte Histram ».

Il faut convaincre des Associations en Allemagne, Belgique, France, Italie, Pays-Bas et Suède pour devenir partenaires de ce projet, un rapprochement qui permettrait de confronter nos pratiques, d'unir nos expériences et d'échanger nos « Cultures Transports » avec des subsides qui seront accordés par l'Europe dans le cadre d'échanges culturels.

Des Directives Européennes pourront protéger et promouvoir nos tramways, nos autobus, nos trolleybus (... et bientôt nos métros !) historiques inscrits au patrimoine Culturel de l'Europe.

Cette Fédération devra trouver une appellation universelle, plaisante et significative à toutes les communautés linguistiques.

Pourquoi pas une racine latine : « patrimonium » ?

En Anglais, « patrimoine » se dit « patrimony »... et en Flamand, « patrimonium » (!)...

Que pensez-vous de « Patrimonium Tram Bus » ? (à discuter...) ■

Jean-Louis KERSTEN

Nos Activités

Visite du CSR



Faisant suite à la visite du PCC de St Charles que nous avons effectuée au mois de juin 2009 nous étions une trentaine ce samedi 22 janvier à nous rendre dans les nouveaux locaux de ce que l'on appelle désormais le Centre de Supervision des Réseaux (CSR) situé à La Rose et qui regroupe le PCC métro et la Permanence Générale de la RTM.



↑ Monsieur Jacques PEDESPAN, notre hôte de cette visite du CSR, devant les écrans de suivi des rames de métros en exploitation.

Une matinée fort intéressante grâce à la gentillesse et la disponibilité de Jacques PEDESPAN qui a eu à cœur de nous expliquer les nouveaux équipements. Puis ensuite direction le restaurant « la Diligence »

situé à côté de la gare St Charles que nous avons rejoint en métro.



Cela a été l'occasion pour les participants de pouvoir monter en loge de conduite, ce qui a toujours un côté un peu magique même si aujourd'hui les métros sans conducteur ont démystifié la chose. Puis retour à La Rose où nous attendait la 831.



Après avoir parcouru l'itinéraire de la ligne 11 dans le technopole de Château Gombert nous avons fini la journée sur les hauteurs de La Parade au terminus de la ligne 5, le soleil commençant à se coucher. Ce fut une excellente journée, simple et sympathique. ■

Daniel AUGEROLLE

notre Réseau, son Histoire...

Le bonheur... c'est simple comme un coup de fil !

Tout a commencé un matin du mois de mai par un appel du Président, Daniel Augerolle, sur mon lieu de travail. Ce n'est pourtant pas son habitude. La conversation fut brève « *La Régie a été contactée par un antiquaire qui vendait une collection de tickets, j'ai tout de suite pensé à toi, si tu es intéressé, rappelle le gars rapidement, je t'envoie par mail quelques photos* ».

Difficile de résister à pareille proposition, je compose le numéro communiqué et, loin de tomber sur un commerçant pédant et acariâtre, je converse pendant une vingtaine de minutes avec un amateur bordelais de documents anciens qui me décrit longuement le rêve de tout ésitériophile : un album de 1600 tickets (certes collés à la colle de farine) recensant la billetterie des omnibus et premiers tramways marseillais. Le billet le plus récent est daté de ... 1901 !

Le prix est malheureusement plus que conséquent mais un tel document ne resterait pas longtemps sur certains sites d'enchères en ligne ...

Le marché est donc conclu (avec la bénédiction de mon épouse, garante du budget familial) et le chèque sera envoyé le jour même.

Quelques jours plus tard le facteur sonne à la porte et le « trésor » tant désiré est là.

Délicate attention de mon vendeur, une planche de receveur CGFT d'époque est jointe au colis.



Bien sûr la couverture est quelque peu passée et les pages sont jaunies et gondolées. Les exemplaires les plus anciens ont hélas entamé une lente décomposition due à la colle employée. Cent trente années sont passées par là. Mais sur la reliure cartonnée figurent encore les lettres dorées « Tickets de tramways et omnibus – Marseille »
Parcourant l'intérieur, je méprise les piqûres dues à l'humidité et découvre avec émerveillement le contenu. Sur la première page, une mention à la plume : « Les tramways ont été inaugurés à Marseille le 21 juillet 1876 »

Ils sont tous là : les premiers billets de la CGFT, les tickets de la deuxième série de 1878 ...

Les billets de 1884 soigneusement classés à raison d'une page par ligne :

A : Chartreux – Abattoir, B : Place Neuve - Abattoir, etc.

La série complète des titres de la Compagnie des Tramways Marseillais (concession Poncy) qui exploitait l'éphémère ligne de 700 mètres reliant les allées de Meilhan à la gare. Je m'étais toujours demandé pourquoi les billets, de même valeur faciale, avaient des couleurs différentes. La réponse est sous mes yeux, il y avait tout simplement une couleur par jour de semaine !

Les omnibus à chevaux au grand complet sont également présents : Gibassier, Lazare Barthélémy, Baude, Ricard, la CNO et bien sûr Décanis.



Surprise : un billet de l'éphémère « Omnibus Chemin de fer – Cannebière » qui reliait la place Castellane à la Gare St Charles. Inauguré en juin 1894... il disparut 15 jours plus tard !

La compagnie de l'Est Marseille (dont l'ARTM occupe, plus de 110 ans après, les locaux) est également bien représentée avec ses billets de première classe, de même que sa concurrente : la Compagnie de Traction Mécanique. L'ascenseur de Notre Dame de la Garde est bien entendu représenté, une page recense les billets d'ascenseur proprement dits, la deuxième les billets de correspondance ascenseur avec la ligne d'omnibus Bounaud.

Dès demain l'album ira séjourner chez un relieur de livres anciens et retrouvera ainsi une nouvelle jeunesse.

Alors, quand on est à la fois passionné par les titres de transport, l'histoire de sa ville et surtout celle de ses transports en commun, une telle acquisition représente ... le bonheur tout simplement.

Ah j'oubliais : sitôt la transaction conclue, je me suis empressé, tout reconnaissant, de rappeler Daniel. Nullement surpris de l'aboutissement de la négociation, sa réponse fut simple : « Tu vas être obligé de faire un article dans Can'ARTM... ». ■

David PESCE

Le 40 ne va plus à Aubagne

Mine de rien c'est un évènement un peu particulier qui c'est produit ce samedi 1er janvier. En effet après la disparition du célèbre « tour de Corniche » (le 82^A/82^B) au début des années 80, du tram 68 en janvier 2004 c'est une autre ligne mythique du réseau marseillais qui est modifiée.

Après 106 années le 40 ne va plus à Aubagne mais s'arrête désormais à la frontière de Marseille au lieu-dit « La Solitude » faisant ainsi mentir la chanson de Gilbert Bécaud qui dit que la solitude ça n'existe pas !!!! C'est le 15 janvier 1905 que fut inaugurée en grandes pompes la ligne de tramway entre la Préfecture et Aubagne.

Quelques mois plus tard, le 10 juin, la compagnie exploitante (CGFT) ayant récupéré le tunnel Noailles la moitié des départs s'effectuèrent alors de ce qu'on appelait la « gare de l'Est ». Dès 1909 quasiment tous les départs depuis Marseille s'y effectuèrent.

En 1958 les autobus qui ont remplacé les tramways y feront aussi leur terminus. C'est l'ouverture de la 2ème ligne de métro en 1984 qui fera déplacer le terminus à Castellane avant d'être ramené à La Timone le 5 septembre 1992 suite au prolongement de la ligne 1 de Castellane à La Timone.

La ligne appartenait au Conseil Général et c'est donc tout naturellement que ce dernier a confié la partie départementale à sa régie (la RDT13), exploitée sous le numéro 240 entre la gare d'échange d'Aubagne et la station de métro de... La Fourragère. Car fait nouveau les autocars du 240 ont le droit de prendre en charge des voyageurs « marseillo-marseillais » munis de leur carte Transpass. Sur Marseille le 240 dessert aussi le cinéma « Les 3 Palmes », le centre commercial de la Valentine et le terminus du tramway aux Caillols. Le 40 était la seule ligne exploitée par la régie qui sortait de façon significative du territoire marseillais.

En contrepartie la ligne 7 fait quelques incursions sur le territoire allaudien pour desservir « Barbaraou » sous le numéro 7^T. Maigre consolation. A quand des autobus de la RTM sur des lignes desservant les communes de MPM. ■

Daniel AUGEROLLE

2011 Terminus du 40 à La Solitude et création de la ligne 240 de la Fourragère à Aubagne



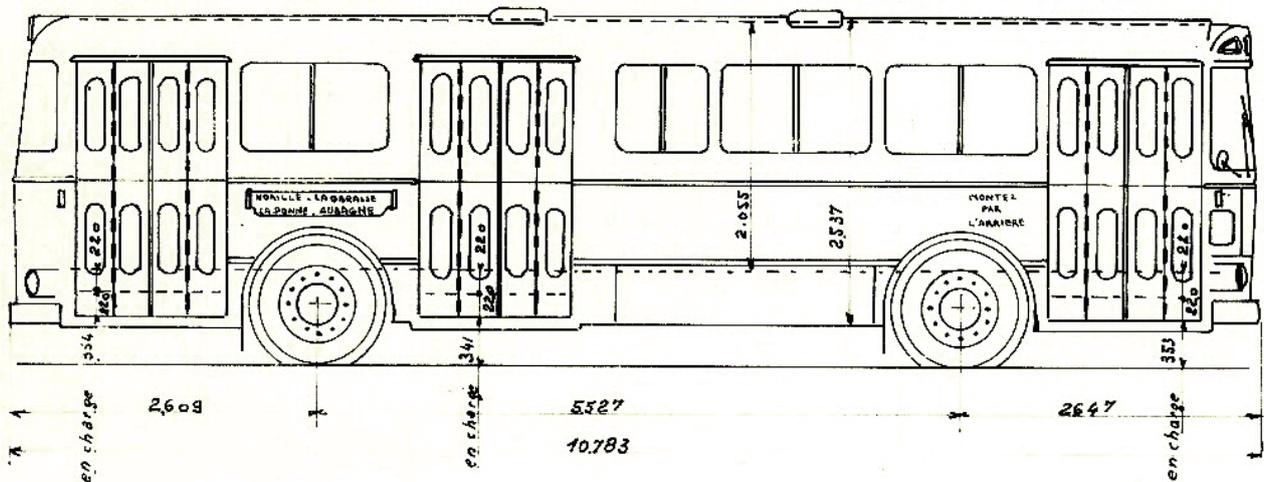
1905 Inauguration de la ligne



1950 Exploitation Bus



Les PH10/100 l'autobus typiquement années 60 !



Il faut se replonger 40 ans en arrière et imaginer Marseille avec ses Renault Dauphine et ses Citroën DS pour voir apparaître dans le paysage urbain ces autobus typiquement années 60.

C'est en 1962 que la RATVM va s'intéresser au PH10/100 un autobus standard qui va remplacer les PBR et PLR des usines BERLIET.



↑ PH10/100 N°888 de la ligne 80 entant sur le Cours Joseph Thierry.

Les premiers PH 10 équipent la ligne 54 pour remplacer les trolleybus. Ces autobus ont un moteur placé à plat dans l'empattement du véhicule. D'une longueur de 10,75m, sur deux essieux, ce bus a une capacité de 96 voyageurs (et non 100 comme le laisse supposer son nom). Il dispose de 3 portes doubles avec utilisation en deux agents. Leur embrayage est automatisé avec une boîte Wilson à 4 rapports, le moteur est un MH620 de 150 cv.

Le PH10/100 est réalisé à partir du PLH dont BERLIET a rallongé le porte à faux arrière pour obtenir un PH80. Le PH signifie P : pour transports de personnes et H : pour moteur positionné à l'horizontale.

La montée s'effectue toujours par l'arrière et la descente par le milieu et l'avant du bus. La RATVM

va commander durant 7 ans ce modèle de bus (133 véhicules au total - N° 873 à 950 - 961 à 1000 et pour le service du 40 ainsi que la ligne Aubagne Gémenos Cuges N° 501 à 508 et 533 à 539).

A l'époque , le PH est concurrencé par les SAVIEM SC2 et les SC4 CHAUSSON.



↑ PH10/100 N°929 en 1969 sur le 68 remplacé par des bus pendant la 1ere rénovation de la ligne du tram..

Les PH10/100 circulent donc aux cotés des PBR et PLR qu'ils remplacent peu à peu. C'est l'autobus typique des années 60, auquel il faut ajouter ses différentes versions (PH80, PH85 et PH8) mais dont Marseille n'a jamais passé commande, se limitant au modèle du PH10.

Ils circulent sur de nombreuses lignes mais on peut les voir affectés plus souvent sur : le 8, 12, 12', 40, 52, 54, 69, 74, 80 et 91 ; sur toutes les lignes du secteur Nord (Arenc). Ces autobus seront affectés en grande partie sur le Dépôt Arenç et sur St Pierre. Les dépôts Capelette et Chartreux ne compteront guère qu'une dizaine de voitures de ces modèles là préférant les PBR et les PH12/00 à partir de 1969.

Une partie de la série sera repeinte en livrée bleu clair/jaune paille (livrée PR100 PA).

Il seront exploités également en agent unique dès juillet 1969 sur les principales lignes du centre ville, puis de façon plus généralisée à partir de juillet 1971. Progressivement, ces véhicules sont utilisés en heure de pointe pour les renforts ou pour des services réservés.



Les PH10/100 sont retirés du service à partir de 1977, les derniers circuleront jusqu'en 1982, la Rose conservera en réserve du N°991 au 1000. On compte plus que 36 PH10/00 au parc de la RATVM en 1981 dont 13 en cours de réforme.



Pour aller plus loin...

Aujourd'hui, vous pouvez faire un tour de PH10/100 grâce à RETRO BUS LYONNAIS qui a en sa possession un de ces merveilleux véhicules dans un état concours !

Vous trouverez également toute la documentation nécessaire sur ces véhicules dans le livre BERLIET où toutes les versions vous sont proposées et détaillées.

Vous pouvez également vous replonger dans l'univers des années 60 avec le célèbre film de Jacques Tati « PLAY TIME » où vous découvrirez un superbe PH que l'on peut admirer sous différentes prises de vue.

Si vous souhaitez connaître la répartition de ces voitures dans les garages voici un état de parc en Janvier 1978 :

Dépôts	Voitures
La Rose	991 à 1000
Capelette	962, 963, 965 à 969
Arenc	501 à 504, 948 à 950, 970 à 990
Saint-Pierre	919, 920, 922 à 943, 945 à 947
Ligne 40	505 à 508

La 944 a été accidentée en 1978 et est donc retirée du service.

Les séries 965 à 969 et 991 à 1000 sont retirées du service en Juillet 1982 et vendues à RVI. ■

Didier RECEVEUR

← PH10/100 N°922 Dépôt Saint-Pierre.

↓ PH10/100 N°2502 sauvegardé par l'association Rétro Bus Lyonnais.



Mise en service progressive de tramways rallongés

Depuis mi-février certains ont remarqué qu'un tramway était plus long que les autres. S'ils l'ont utilisé, ils ont pu voir quelques changements aussi dans l'aménagement intérieur.



Il s'agit de la rame N°5, suivi depuis peu de la N°2, qui passent de 32,5 mètres à 42,5 mètres de longueur, soit deux modules supplémentaires, un avec bogie moteur, l'autre de type « portique » équipé d'une porte de chaque côté.

Des lettres ont été attribuées pour chaque module, afin de faciliter l'exploitation et la maintenance.

La tranche conditionnelle d'allongement des tramways faisait partie du marché de 2003 courant jusqu'à juin 2010.

Le choix d'opter soit pour cette transformation, soit pour l'achat de rames supplémentaires a été dicté par la nécessaire augmentation de capacité, certains voyages donnant lieu à des ruptures de charge.

Les prolongements de lignes et réorganisations étant pour le moment reportés, et comme on peut difficilement réduire l'intervalle entre chaque tramway en heure de pointe, c'est l'option d'allongement des trains qui a été retenue.

Comme pour toutes modification de véhicules, ferroviaires ou routiers, la première rame, la N°5, a du subir toute une batterie de tests avant d'être homologuée et autorisée à être en ligne.

Des essais intensifs de vitesse (jusqu'à 70 km/h), de freinage (normal, urgence, « coup de poing ») se

sont déroulés sur la portion de voie entre la Joliette et « Euromed », pendant la nuit, sécurisée par des barrières.

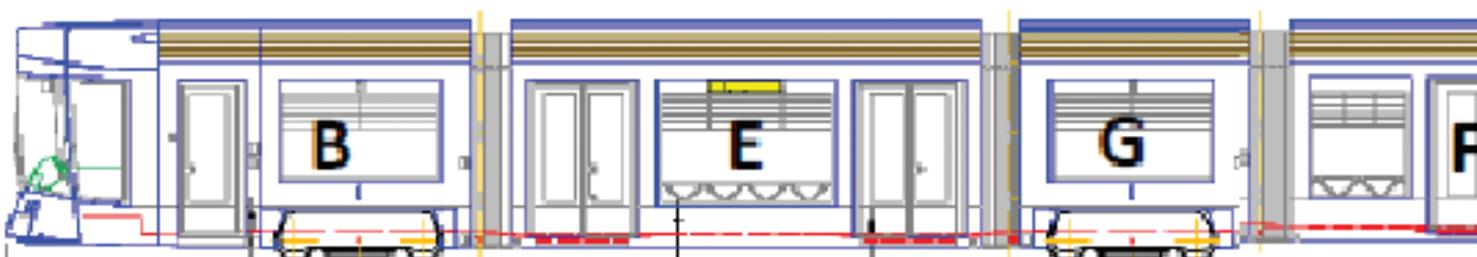
Pendant ce temps, le terminus de la ligne a dû être ramené à Belsunce, une navette par autobus assurant la suite du parcours. Quelques tests ont aussi été effectués au dépôt.

Le cahier d'essais a été transmis à un EQA (Expert Qualifié Agréé), le TÜV (Technischer Überwachungs-Verein), un organisme de contrôle et de normalisation allemand, puis au STMRTG (Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés) qui envoie un avis favorable au préfet pour le décret d'autorisation de mise en circulation. On ne badine pas avec la sécurité.

Pour les autres tramways transformés, la procédure est heureusement plus simple, les essais se font au dépôt (vitesse maximale 30 km/h), étalonnés sur les tests de la rame N°5. Dès l'avis du TÜV, la mise en circulation peut être effectuée.



Une formation complémentaire (obligatoire) a été dispensée à tous les wattmen.



Le calendrier des transformations est établi à une rame par mois jusqu'à fin juin, puis deux à partir de juillet. A la rentrée, l'exploitation de la ligne T2 se fera avec un tramway en moins (à cause de deux rames immobilisées), donc de 13 à 12, mais compensée par l'accroissement de capacité des 8 trains allongés terminés.

Seul bémol : le manque de confort et si on est de petite taille, dans les deux sièges juste à l'arrière de la loge, les pieds ne touchent plus le sol !



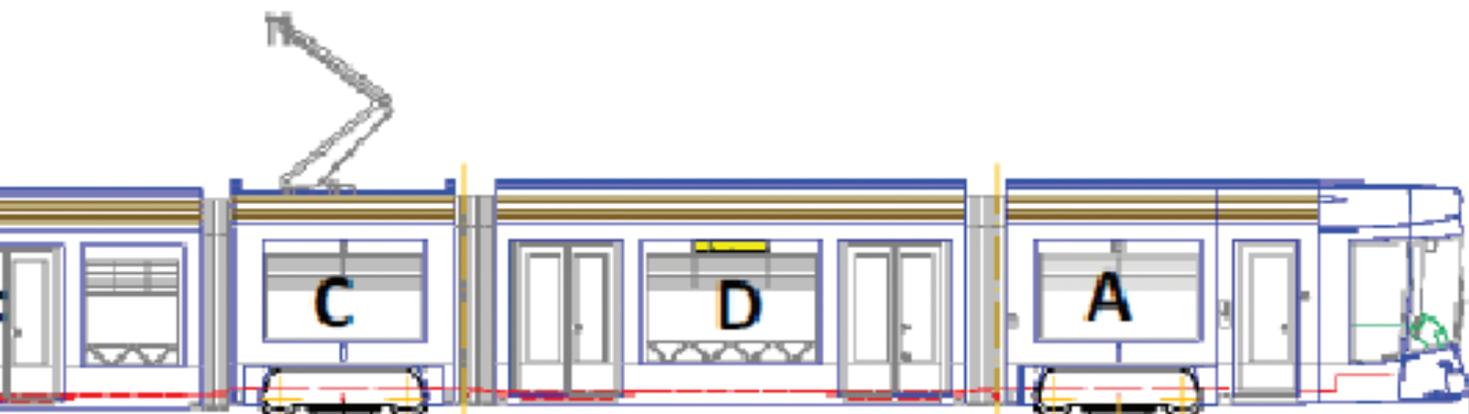
Au niveau de l'aménagement intérieur, on note une amélioration importante : l'installation de mains-courantes, ainsi que de colonnes de maintien. On a ainsi augmenté les moyens de préhension. La capacité passe de 42 à 62 places assises et de 158 à 199 places debout.

Au niveau des sièges, l'assise a été remplacée par un revêtement moins glissant, et avec un angle plus incliné, pour éviter les glissements en cas de freinage d'urgence.

La conduite est quasi identique, il faut juste penser à se positionner correctement aux arrêts, pour ne pas que la dernière porte ne s'ouvre en dehors du quai (mais un repère a été placé en tête de chaque station), et bien attendre la fin des courbes avant d'accélérer.

Article réalisé avec l'aide de Patrice Bouyx, responsable d'exploitation et Gilles Arnaudo, formateur. ■

Denis GAREL



Divers

Prolongement du 44

En ce lundi 7 mars 2011, le prolongement de la ligne 44 jusqu'au « Collège Roy d'Espagne », dans les cartons de la RTM depuis déjà plusieurs mois voir années, est enfin entré en vigueur !

En effet, à beaucoup plus petite échelle, ce prolongement est un peu « la L2 du Roy d'Espagne », on en entend parler depuis longtemps, mais on ne voit rien venir. Les habitants du quartier ainsi que les élèves du Collège Roy d'Espagne attendent ce prolongement, de 2 petits arrêts (« Floralia » à hauteur du rond-point de « La Poste Floralia », ainsi que le terminus « Collège Roy d'Espagne », avec un arrêt de descente côté droit pour que les élèves n'aient pas à traverser la route pour rejoindre le Collège, et le terminus-départ situé en face de l'arrêt de descente) depuis longtemps.



Ce prolongement a été rendu difficile et long à mettre en œuvre entre autres par la configuration de la partie haute de la rue Floralia, dont son rond-point, autour duquel un bus aurait eu beaucoup de mal à tourner sans monter sur les pavés centraux, voir s'abîmer les flancs avec les branches d'arbres... Mais, une fois la rue Floralia entièrement refaite du nouveau terminus du 44 jusqu'au croisement avec la rue Chiapale en passant par une cure d'amaigrissement du fameux rond-point, permettant entre autres la construction d'une piste cyclable protégée sur l'intégralité de la rue rejoignant celle du chemin du

Roy d'Espagne à l'angle de ces deux rues, la ligne de bus dessert désormais 3 établissements scolaires importants (le CES du Roy d'Espagne, le Lycée Leau et le Collège-Lycée Daumier. Elle permet aussi une correspondance avec la ligne 23 pour les gens du quartier désireux de se rendre plus haut vers les Calanques, le centre commercial de Sormiou ou encore les Baumettes, sans avoir à marcher ou descendre avec le 44 jusqu'au « Lapin Blanc » pour prendre le 45 et ainsi retrouver le 23 un peu plus loin sur l'avenue de Hambourg. Mais cette correspondance avec le 23 permet aussi de désengorger ce dernier, en récupérant une partie du flot des élèves du Collège Roy d'Espagne, tout en permettant aussi un trajet jusqu'au Rond-Point du Prado plus rapide qu'avec le 23, surtout le soir en cas d'embouteillage sur l'avenue de Mazargues. A noter tout-de-même que dans le même temps, la ligne 44 a perdu un arrêt, « Rimet Stade Lebert », ou il faisait une boucle avant de repartir vers le Rond-Point du Prado. En effet, la RTM a dû trouver que cet arrêt, dont même la ferme pédagogique situé dans le même bout de rue, ne voulait plus, était inutile et faisait perdre quelques précieuses secondes voir minutes sur le trajet de ce nouveau 44.

Par ailleurs, il est bon à noter que la RTM a décidé, en même temps qu'elle choisissait de prolonger la ligne en 2009, de la soumettre à toute une batterie de tests grandeur réelle afin de la soumettre à la certification « NF Service Bus », la première ligne de bus qui allait être certifiée, en plus des deux lignes de tram et de métro déjà certifiées. Hélas, l'insuffisance de ponctualité a été le point faible de la ligne, ne permettant pas à la RTM de la présenter en vue de la certification. En revanche, grâce à ces tests sur la ligne 44, la généralisation d'une telle démarche qualité à été mise en place à partir de janvier 2011. On apprend d'ailleurs que la certification NF Service sera étendue aux futures lignes BHNS à l'horizon 2013/2014. ■

Nicolas HEINTRE

Nouveaux adhérents

Au 31 mai 2011

BILLAULT
BALSAMO

Armand
Jonathan



Can'ARTM n°12 - Mai 2011

Semestriel gratuit

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

Directeur de la publication : Daniel AUGEROLLE

Rédaction : Daniel AUGEROLLE, Denis GAREL, Cédric GARNIER, Nicolas HEINTRE, Jean-Louis KERSTEN, David PESCE, Didier RECEVEUR, Claude SOLARI.

Réalisation : Cédric GARNIER

Photos et illustrations : Daniel AUGEROLLE, Cédric GARNIER, Roland MARTIN, David PESCE, Claude SOLARI, Emilienne et René THOMAS, RTM.

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 : Second semestre 2011

Diffusé sur le site www.artm.asso.fr