



Can'ARTM



Le journal de l'association « les Amis du Rail et des Transports de Marseille »

Septembre 2006 N°4



Dans ce numéro vous trouverez :

- ❖ **L'Edito du Président**
- ❖ **Nouvelles de l'association**
 - **Ange GIROD nous a quitté**
 - **Que deviennent nos tramways ?**
 - **Grenier : où en est-on ?**
 - **Musée : ça ne devrait pas être Rivoire & Carret**
 - **Chez nos amis niçois pour les 30 ans des TCA**
 - **L'équipe de la Rose et les véhicules en cours de restauration**
 - **Journée des associations du 9 septembre 2006 aux Pennes Mirabeau**
 - **Un petit tour à Grenoble**
- ❖ **Hommage à ... René et Emilienne THOMAS, par Danielle SERRA-JOULIN**
- ❖ **Technique L'amiante dans les tramways et les trolleybus, par Jean KERSTEN**
- ❖ **Histoire... La ligne n°74, par Michel DUPONT-CAZON**
- ❖ **Poème... Le tramway, par Jean COUTAREL †**

L'Edito du Président

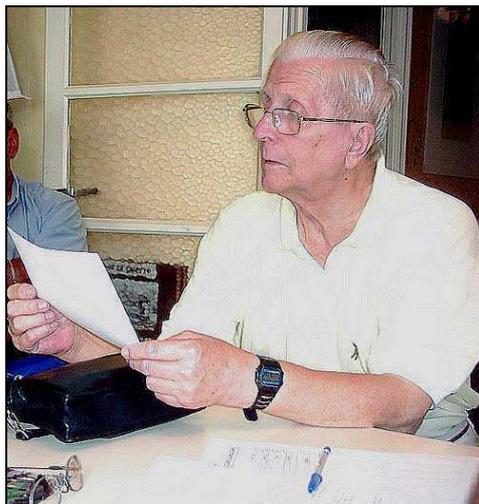
« Bonne mauvaise année 2006 » écrivais-je dans le précédent édito. Comme pour ne pas me faire mentir, début mai nous apprenions le décès de notre Président d'Honneur, cofondateur de l'association. Fin juin s'est tenu le premier comité de pilotage sur l'aménagement du site Rivoire & Carret; après quelques espoirs il semble que ce n'est pas sur ce lieu que s'érigera notre musée des transports. Heureusement tout n'est pas noir dans le ciel de l'ARTM ; en une petite année l'équipe de la Rose, composée de quelques adhérents motivés et efficaces, a redonné vie à certains de nos véhicules. Le réaménagement et la remise en livrée bleu et crème du PR 100 n°831 en est l'exemple le plus éclatant. Gardons donc des raisons d'espérer. Bonne lecture ...

Ange GIROD nous a quitté

Après Rolland MARTIN, Ange GIROD est décédé suite à une brève maladie, le 2 mai dernier.

Président d'Honneur de l'ARTM, il en était, avec Bernard METAIS et René THOMAS, le cofondateur. Ils étaient quelques passionnés du transport sur rail à s'être réunis pour l'Assemblée Générale constituante du 15 janvier 1981.

En 1945, juste à la fin de la guerre, Ange entre en qualité de receveur à la Compagnie Générale Française de Tramways (CGFT).



Puis reçu à l'examen de wattman il occupe cette fonction au dépôt de Saint Pierre. Dans les années 50, il rejoint le Service de la Comptabilité où il gravira tous les échelons, jusqu'à sa retraite en 1986.

Mais dès 1981, il a participé à la création de l'ARTM. Il en aura occupé presque tous les postes (Président, Vice Président, Trésorier, Secrétaire) avec toujours la même motivation et la même passion.

Il restera aussi dans les mémoires l'organisateur dévoué des excursions et des sorties thématiques de l'association. En mars 2006 il avait repris le poste de trésorier, son domaine de prédilection. Hélas, il nous a quitté « pour solde de tout compte ».

L'année 2006 nous laissera un souvenir bien amer !

Que deviennent nos tramways ?

Cela fait maintenant 10 mois que nos tramways historiques ont quitté le terminus Noailles et rejoint le port autonome de Marseille, où ils sont abrités à l'intérieur d'un hangar, dont la location est payée par la Communauté Urbaine. Cette location doit normalement s'achever à la fin du mois de novembre. A la suite d'une conversation téléphonique que j'ai eue courant juillet avec Mr TERRIER, de la Mission Métro - Tramway en charge du dossier, on peut résumer la situation de la façon suivante :

- la Mission Métro - Tramway est d'accord pour financer un nouveau transfert des motrices ; le tout est de savoir vers où ?
- la location pourrait être prolongée de quelques mois (janvier - février 2007).
- Le coût de la location est de 7000 € annuel. Il faut cependant savoir qu'il s'agit là d'un tarif préférentiel ne prenant en compte que la superficie réellement occupée.

J'ai eu l'occasion de remercier, au nom des associations qui œuvrent dans le domaine de la conservation du patrimoine, Mr TERRIER pour le soin apporté à ces matériels depuis le début des travaux.

Un courrier en co-signature avec TBFP, la FACS/UNECTO et le Comité du Vieux Marseille a été adressé à Jean-Louis TIXIER qui est le Président de la RTM afin d'étudier les pistes possibles de sauvegarde de façon pérenne de ces véhicules et pourquoi pas la possibilité, après remise à niveau technique, d'en faire circuler quelques uns sur le nouveau réseau.

Grenier : où en est-on ?

Depuis que des vandales s'étaient introduits à l'intérieur du Grenier en 1998, brisant toutes les vitres des véhicules entreposés, leur causant également d'autres dégradations et ruinant ainsi plusieurs années de travail, le temps y était resté comme figé. Quelques uns d'entre nous avons déjà procédé à un premier nettoyage consistant à évacuer le plus gros des bris de verre. Il convient désormais de réparer les outrages. La journée du 1^{er} juillet a été l'occasion de remettre en place une première vitre sur le trolleybus 304. L'ELR n'a pas été en reste puisqu'il a retrouvé ses deux rétroviseurs extérieurs et a fait l'objet d'un grand balayage intérieur mais aussi en toiture grâce à Didier et Nicolas.



Didier et Nicolas nettoient la toiture du trolleybus ELR



Cédric et Denis maintiennent la vitre le temps que Marc la fixe



Après l'effort, le réconfort, apéritif dînatoire en plein air

Surprise : les vitres de retour arrière gauche et droite du trolleybus ELR et de l'autobus PBR sont de dimension différente (10 cm de plus pour l'ELR). Du coup si la vitre récupérée au musée de la Barque peut se monter sur l'ELR il n'a pas été possible de le faire avec le joint en bon état récupéré sur le PBR.

Un grand merci à Marcel COSTE qui a assuré l'autre volet « restauration » de la journée et signalons la visite amicale que nous a rendue Jean-Daniel BASSET (autocars BASSET) qui a découvert avec plaisir nos véhicules.

Musée : ça ne devrait pas être Rivoire & Carret

Le couperet est plus ou moins tombé lors de la 1^{ère} réunion du comité de pilotage sur l'aménagement du site Rivoire & Carret qui s'est tenue dans les locaux de la mairie des 11^{ème} et 12^{ème} arrondissement le 29 juin dernier : il n'est pas prévu la création d'un musée des transports sur le site, malgré un courrier de M. GONDARD (Secrétaire Général de la ville) datant de janvier et laissant entrevoir une possibilité. En gros hormis la médiathèque et la caserne des Marins Pompiers, le reste du site semble dévolu à devenir le 4^{ème} garage des véhicules de la Communauté urbaine et principalement les bennes à ordures. En ce qui concerne la médiathèque, celle-ci est prévue pour ...2011, ce qui correspond à 2 fois la durée des travaux du tram pour aménager un bâtiment existant !!! Serge BOTEY (adjoint à la culture) qui était présent à cette réunion, ne s'est pas déclaré favorable à l'implantation du musée sur le site. Il nous a informé que la Ville était à la recherche d'un terrain afin de créer un « lieu de mémoire » regroupant divers objets faisant partie de l'histoire de Marseille et qui sont actuellement éparpillés. C'est dans ce cadre que certains de nos véhicules pourraient trouver « refuge ». Cependant ce projet n'émergerait que vers 2008.....

Chez nos amis niçois pour les 30 ans des TCA

Nos amis des TCA fêtaient cette année leur 30ème anniversaire, au travers de 3 journées, les 6, 7 et 8 mai. Une délégation de l'ARTM a participé à la journée du 6. Après une prise en charge devant la gare de Nice, nous avons rejoint le dépôt de Drap, qui est le dépôt de la ST2N à bord d'un Agora S (n° 177) arborant la nouvelle livrée du réseau. L'accueil à bord était assuré par Frédéric GIANA (Président des TCA) et Franck RAINART au volant. A Drap nous avons été fort bien accueillis par Mr Philippe PERTIN, Responsable des services techniques, qui nous a fait une visite complète du dépôt. Puis à bord du SC10 des TCA nous avons rejoint le restaurant Le Sextant pour un repas pris en accéléré car nous avons pris du retard.

L'après-midi Denis GAREL et votre serviteur avons choisi l'escapade en Italie avec un aller-retour San Remo – Vintimille à bord d'un trolleybus historique FIAT/CANSA 2411 (n°29) de 1958. De nombreux arrêts photos sous un ciel plus que menaçant. Une journée fort sympathique. Un grand merci aux organisateurs.



Le SC10 superbement restauré avec l'aide de la SEMIACS.



Vue plongeante du trolleybus Fiat-CGE-CANSA de 1958 en circulation sur la ligne San Remo – Vintimiglia.

Présentation de l'équipe de la Rose et des véhicules en cours de restauration



Photo ci-dessus, de gauche à droite :

- Michel : 53 ans, pâtissier demandeur d'emploi
- Claude : 50 ans, dessinateur projeteur ingénierie transports à la SEMALY
- Denis : 46 ans, conducteur receveur RTM ligne 44
- Didier : 31 ans, professeur de Français, histoire et géographie au lycée Colbert
- Nicolas : 16 ans, étudiant
- Cédric : 20 ans, étudiant

L'équipe tient encore à remercier Marcel (retraité RTM), Jean-Louis (48 ans, consultant en management des entreprises et organisations) et toutes les autres personnes non présentes sur la photo, qui ont participé à la restauration du matériel de la Rose.

Le matériel de La Rose se présente...



PH12 n°D7

Je suis le plus vieux du dépôt de la Rose, je suis né en 1971.

J'ai eu du changement dans ma vie, car après avoir transporté des milliers de Marseillais, on m'a transformé en auto école, avec la particularité d'avoir non seulement des commandes en double, mais aussi de deux volants !

C'est ce qui m'a permis de rester en activité plus longtemps.

Puis d'être gardé comme un des premiers bus Musée.

Et j'ai le privilège de dormir à l'abri !

PR100 n°760

J'ai vu le jour en 1976.

Hélas depuis ma retraite, pendant longtemps, personne ne s'est occupé de moi. Tout seul dans mon coin, la maladie m'a rongé.

Mais depuis peu, un petit groupe s'est mis en tête de me guérir !

Vont-ils y arriver, vu l'état avancé de ma maladie ?

Si j'avais une maison, je me remettrais sans doute plus vite !



PR100 n°718

Moi aussi j'ai vu le jour en 1976.

J'ai eu plus de chance que mon collègue 760, puisque j'ai eu une deuxième vie comme bureau d'information « Allo Mairie »

Remplacé par un plus jeune, je me reposais quand un petit groupe a décidé de me faire « bouger ». Hélas, je suis un peu rouillé !

Pour l'instant je sers de véhicule atelier.



PR100 n°831

Je suis né en 1979.

J'ai servi à transporter de nombreux marseillais, qui ne m'ont pas toujours bien traité !

Mais j'ai eu de la chance, car je suis un des seuls survivants de ma génération.

Il faut dire que l'on m'a bien gâté, vu que j'étais en forme, j'ai eu une seconde vie comme véhicule école.

Et j'ai failli vous quitter définitivement si une poignée de « fadas » ne s'étaient décidés à m'offrir une troisième vie.

Ils ont décidés de me redonner ma jeunesse d'antan, avec ma livrée d'origine, à nouveau tous mes sièges et mes accessoires d'époque.

Alors je leurs donne beaucoup de plaisir d'abord visuellement, mais aussi quand ils me conduisent, même le son de ma voix leur ravit !!!

Mais qui pourra me donner une habitation correcte,



ER100 n°201

Moi aussi je suis né en 1979.

Je fais partie des 4 survivants de Marseille de mon espèce. Je tiens compagnie à mon copain 213, 211 s'offrant une retraite paisible au musée de la Barque (hélas complet !) et 202 a quitté sa terre natale pour Sandtoft en Angleterre.

Je suis encore assez en forme, mais un peu moins dynamique. J'aimerais surtout retrouver ma livrée d'origine, avec les logos de mes créateurs.

Il me faudrait aussi un abri, car comme tous les véhicules électriques, je suis fragile.

ER100 n°213

Moi, je suis né en 1980.

Un peu plus jeune que mon collègue, je suis un peu plus en forme.

Il me faudrait juste un petit maquillage pour retrouver mon l'aspect de ma deuxième livrée.

Moi aussi je suis fragile.



Photo Michaël Dietrich



PR100 n°370

Moi, je suis né en 1983.

J'ai aussi de la chance d'être encore en vie mais je ne suis pas le seul, d'autres contemporains survivent encore.

Mais je suis sans doute le plus bichonné, les autres étant pour la plupart en service dans la chaleur et la poussière d'Afrique !

Hélas, je ne suis plus tout à fait en forme, à mon âge, j'ai quelques « fuites » !

J'aimerais moi aussi dormir à l'abri ...

MERCEDES HEULIEZ O305G n°14

Je suis né en 1982.

C'est moi le plus grand !

Marseille n'ayant plus de bus articulés, je suis le seul de cette catégorie conservé.

Depuis ma retraite, la maladie m'a rongé, mais un petit groupe de passionnés ont décidé de me guérir. Ils leurs en faudra du courage, car certaines personnes peu recommandables se sont permis de me prélever des organes !!!

Je n'en peux plus de subir tous ces assauts ainsi que la pluie et le vent ! Quand pourrais-je dormir dans un lieu tranquille ?



PR100 n°386

Je suis né en 1983.

Ma vie est un peu différente de mes contemporains car on a décidé en 1993 que je fonctionnerais au gaz.

L'expérience n'a pas été renouvelée à Marseille, je suis donc le seul bus de ma catégorie dans cette ville.

Malheureusement, je ne roulerai plus jamais, n'étant plus homologué, mais on a décidé de me montrer comme témoignage de cette expérience.

Pour être en état impeccable, j'aimerais moi aussi dormir à l'abri ...



Journée des associations du 9 septembre 2006 aux Pennes Mirabeau

Hourra victoire. Incroyable le PR100 n°624 (de l'association TBFP) qui a « traîné » pendant quelques années au dépôt de la Rose a passé avec succès le contrôle technique le jeudi 7 septembre et a donc pu sortir le vendredi soir pour la journée des associations du samedi 9 aux Pennes Mirabeau. Et depuis, même si cela fait un peu mal au coeur qu'il ne soit plus à Marseille, ce bus dort en toute sécurité dans sa nouvelle ville d'accueil.

Auparavant, il a quand même fallu passer un peu de temps pour les papiers, puis effectuer les vérifications d'usage (feux, niveaux, pression pneumatiques etc....) et monter un éclairage de plaque minéralogique arrière, qui manquait. Le plus long a été de démonter une roue car le jumelé arrière gauche n'avait pas de prolongateur de valve !

Bien évidemment un nettoyage a été effectué.

Remercions particulièrement Cédric pour son précieux concours.



Il est 18 heures précises, la 624 sort du dépôt de la Rose



Le stand aux Pennes Mirabeau

Marc BARGIER nous livre ses impressions sur cette journée du 9 :

« C'est avec un GROS pincement au coeur, que j'ai vu apparaître la veille la 624, avec les drapeaux à l'effigie de la Ville de Marseille, flanqués de part et d'autre de la girouette. Comme à la parade.

Cette nuit-là elle a dormi au frais au gymnase des Pennes Mirabeau, surveillée par des rondes de la Police Municipale.

Pour agrémenter le tout j'ai eu l'accord de mettre ma SIMCA SOLARA de 1981, aux côtés de la 624, ce qui rappellera bien des souvenirs sur les années 80. Déjà des exposants se rappelaient la ligne 26 et les PR100...

Comme quoi.

Sacré journée !

Fatigué, mais heureux. Tant d'attention des badauds sur le problème de l'environnement donc du trolleybus, de la conservation du patrimoine, donc du Musée, bref, même aux Pennes Mirabeau, il est réclamé de meilleurs transports et de meilleurs véhicules.



ASPTUIT

Après TBFP et les TCA, l'ARTM resserre ses liens avec nos amis de l'ASPTUIT à Toulouse, sous la forme d'une adhésion réciproque. Un grand bonjour à Jérôme BONATO son trésorier et aussi à Michaël DIETRICH son secrétaire, qui fut l'un des notre avant de regagner la ville Rose.

Un petit tour à Grenoble

Tout commença par un contact entre Jean Marie GUETAT, de l'association **Standard 216** (association créée en mars 1989 qui a pour but de sauvegarder les bus, cars et trolleybus ayant circulés sur les réseaux Grenoblois) et Cédric GARNIER, le premier nous invitant à venir récupérer un pare choc de PR100R dont l'association n'avait plus usage, et que nous souhaitions remonter sur notre PR100 n°386 au gaz, qui en était muni à l'origine.

Claude, Cédric, Nicolas et moi-même sommes donc partis le vendredi 25 août avec un minibus spécialement loué pour l'occasion

Nous nous sommes d'abord arrêtés aux Ets BIERON à Montélimar, spécialiste de pièces détachées d'autocars depuis 1964, afin de faire « les courses ». Nous avons trouvé un portillon avec tablette en bois pour le PR100 n°370 (sur un ancien bus de la RTM !), un éclairage de plaque arrière en plastique moulé pour le PR100 n°831, afin de lui redonner son réel aspect d'origine, des poignées en plastique gris ou blanc pour le trolleybus ELR et le bus PBR du Grenier, et diverses pièces.



Le bus PR100 RTM n°323, qui avait été reconstruit



Car qui a servi dans le tournage du film « le Cerveau »

Inutile de dire que de nombreuses photos de cars et bus ont été prises, dont certaines de modèles peu courants !

A notre arrivée à Grenoble, nous avons visité l'**Espace Musée à Pont de Claix** ; un local de 2600 m² abritant une partie de la collection, obtenu grâce au SMTC et à La Métro (Communauté de Communes de l'Agglomération Grenobloise).



Nos amis grenoblois arborent fièrement notre tee-shirt !



Belle prise de vue de Cédric sur les « Cito »

Le lendemain matin, Claude, Cédric, Nicolas et Jean Marie sont allés visiter le dépôt de Sassenage. L'après midi a été consacrée à une nouvelle visite du musée, puis du dépôt d'Eybens, où d'autres véhicules de **Standard 216** ont été provisoirement conservés, puis à faire des photos des nouveaux tramways « Citadis », et enfin visite du dépôt VFD de Saint Martin d'Hères.



Ces vues nous montrent le vaste local de 2600 m² et ses anciens bureaux rénovés : il y aura de la place pour les archives.

Quelques photos prises au dépôt d'Eybens



Chausson



Berliet PCMU



Irisbus Citelis



Durisotti PMR



Le nouveau tramway Alstom Citadis



Un minicar des VFD

Après avoir dîné chez Jean Marie GUETAT, nous avons fait un tour de tramway « by night ».



Avant de partir, le dimanche matin, on a récupéré quelques pièces sur des bus réformés au dépôt de Sassenage. Ce fut vraiment un séjour très agréable et nous remercions de tout cœur nos amis grenoblois.

Hommage à ...René et Emilienne THOMAS

L'Histoire, celle que l'on dit « grande », est une dame armée d'une hache redoutable. Elle tranche, non la tête des « Grands », dotée d'un brillant panache, mais celle des « petits », dont le nom est trop vite oublié. Et pourtant... Pourtant, ce sont ces « petits » qui en réalité font souvent l'Histoire.

Je me suis ainsi aperçu que depuis que notre association a été entièrement renouvelée avec de nouveaux membres particulièrement dynamiques, mais avec un nombre réduit « d'anciens », le nom de René et Emilienne THOMAS était quasiment inconnu. Les générations futures – car je compte bien que Les Amis du Rail nous survivent encore longtemps – pourront consulter les archives et se familiariseront vite avec les noms des présidents, MM. JAUGEY, GIROD, AUGEROLLE... On retiendra certainement le nom du regretté Jacques LAUPIES, mémoire des transports de Marseille. Mais on ne saura plus pourquoi René THOMAS était devenu président d'honneur, après avoir été vice-président délégué à la section technique, ni le rôle qu'Emilienne, son épouse, a joué dans l'ARTM ; Emilienne qui fut longtemps secrétaire adjointe. Or il est incontestable que, si l'ARTM fut un temps ce qu'elle fut, si elle remplit alors véritablement son rôle dans la conservation du patrimoine des transports de notre ville, c'est aussi couple Thomas qu'elle le doit.

Quel est donc ce couple qui, pendant plus de vingt ans, fit partie du cœur et de l'âme de l'ARTM ? C'est toujours avec beaucoup de respect et de tendresse que je pense à ceux qui restent mes amis et que j'ai tenté d'immortaliser dans ma nouvelle franco-provençale, « Le dernier wattman », semi-fiction tramophile primée par la mairie des 4^e-5^e arrondissements. Qui sont les Thomas ?

René, originaire du Sud-Ouest, exerça plusieurs métiers, entre autre mineur de fond à Alès et conducteur de locomotives à vapeur, avant de se retrouver à Marseille. La deuxième guerre mondiale venait de se terminer. C'est là qu'il rencontra Emilienne, alors ouvrière en usine. Il l'épousa. A Marseille, il devint conducteur de tramway; il fut l'un des derniers à conduire les bonnes vieilles motrices « 1200 » de notre « 68 ». Peut-être le dernier wattman.

René THOMAS connut l'ARTM alors qu'elle en était à ses premières années. Il en devint vite l'un des piliers, un personnage incontournable. Sa connaissance approfondie des fameuses motrices « 1200 » lui permettait, non seulement de les conduire à chaque manifestation importante – Téléthon, collecte des jouets à Noël pour les enfants déshérités – mais encore de les entretenir et de les réparer. Il fut l'âme du « Grenier », ancienne sous-station électrique sise rue Alexandre Dumas, où l'ARTM conservait et conserve, pour peu de temps encore, ses anciens véhicules, ainsi qu'une importante quantité de matériels et de documents. Ce lieu était devenu pour lui, sinon une résidence secondaire, du moins l'endroit où il aimait passer ses week-ends. Comme d'autres passent tous leurs dimanches à jardiner, lui il les passait au Grenier. Quant à Emilienne, elle avait, en épousant René, épousé du même coup les « 1200 ». C'est ainsi que pendant vingt ans de leur retraite, les Thomas passèrent tous leurs dimanches au Grenier. Pendant que René s'affairait amoureusement autour du matériel, graissant, brossant, vérifiant, changeant une pièce par-ci, resserrant un boulon par-là, Emilienne assurait le ménage, ce qui n'était pas une mince affaire. Pour le déjeuner, elle dressait le pique-nique sur une table de camping. L'entretien du Grenier, voilà en quoi consistait leur sortie dominicale. En particulier René qui était très attaché au trolleybus « 304 », le plus ancien de France, qu'il avait conduit, et qui avait circulé sur la ligne Aubagne – Gémenos – Cuges. Aussi n'étaient-ils pas peu fiers lorsque, chaque année, l'ARTM organisait une journée « portes ouvertes » au Grenier. Un apéritif réunissait les membres, alors très nombreux, on passait des films et des diapositives dans l'un des trolleybus, transformé pour l'occasion en salle de projection, l'installation des spectateurs sur ces sièges d'une époque révolue ajoutant au charme du spectacle. Dans cette tâche de restauration, René fut parfois aidé par M. JAUGEY, qui lui répéta plus d'une fois qu'il s'épuisait à ce « travail » et qu'il lui fallait conserver quelques forces pour lui-même.

Les motrices « 1200 » sortaient au moins deux fois l'an, notamment pour le Téléthon. René, fièrement vêtu de son costume de wattman et coiffé de sa casquette de service, conduisait ces ancêtres roulants toute la journée, pour la plus grande joie des Marseillais qui se croyaient pour un temps revenus à l'époque de Marcel Pagnol. Il avait vraiment fière allure et semblait rajeunir. C'était également la consécration de tout son travail.

Les Thomas étaient quasiment les seuls « manuels » à s'occuper des anciens véhicules. Il est aujourd'hui difficile, alors que nous disposons d'une équipe dynamique et dévouée, constituée de jeunes et de moins jeunes passionnés, pugnaces quant à la préservation de notre patrimoine et à la création d'un musée digne de ce nom, d'imaginer ce que fut ce travail solitaire, dans l'ombre. Difficile d'imaginer que toute la partie technique reposait alors sur les épaules de deux personnes.

Par ailleurs, Emilienne assurait le côté « convivialité » de l'ARTM. C'est souvent elle qui prenait en charge l'organisation des cérémonies. Beaucoup de réunions se tenaient au siège de l'association, au deuxième étage d'un vieux bâtiment au dépôt de Saint-Pierre, où nous nous trouvons encore aujourd'hui. C'était Emilienne, assistée de Marius BARRET, qui assurait les « permanences du jeudi ». Elle réunissait les épouses des passionnés de tramways, qui pour la plupart manifestaient moins d'ardeur pour la technique que leurs hommes. Ces dames jouaient aux cartes, au scrabble et à d'autres jeux de société ; une petite collation était offerte. Ces permanences, connues de tous, permettaient d'accueillir d'éventuels nouveaux adhérents. Périodiquement, une après-midi réunissait tous les membres qui le désiraient pour des projections ferroviaires ou de mini conférences, où s'illustra entre autres Michel DUPONT-CAZON. Elles attiraient nombre d'amateurs. La séance se clôturait, comme il se doit, par un petit apéritif.

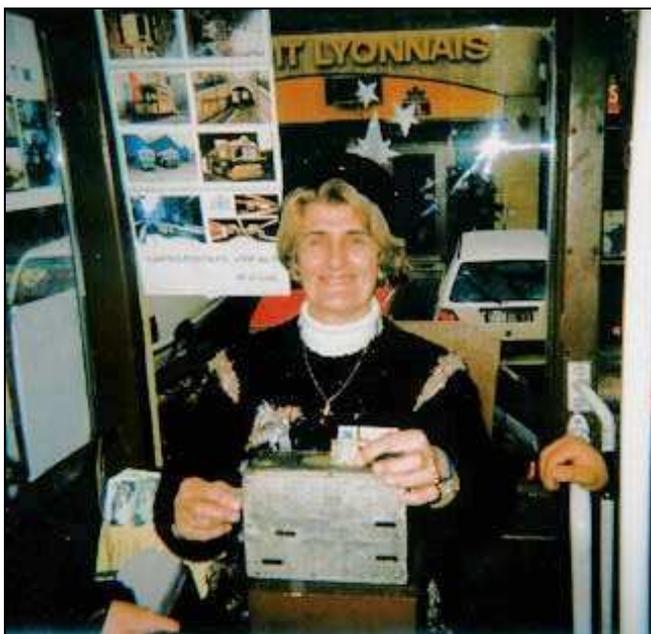
Le couple Thomas était légendaire à l'ARTM. Lorsqu'il arrivait, on l'entendait avant de le voir. C'était la voix de soprano d'Emilienne dans le couloir qui l'annonçait, tandis que l'entrée en scène de René se remarquait par sa voix forte et rocailleuse. Selon une loi qui veut que les contraires s'attirent, les deux compères étaient aussi dissemblables que possible. René, trapu, sa casquette immanquablement vissée sur le crâne, emplissait une pièce dès qu'il entrait. Quant on le saluait par son prénom, il précisait d'un air solennel : « MONSIEUR René ». Emilienne était aussi menue et mince que René paraissait solide, toujours riante et semblant veiller sur son homme comme sur un gamin prêt à commettre une farce irréparable. Une réunion paraissait inévitablement incomplète tant que les Thomas n'étaient pas arrivés.

Mais, pour passionné qu'il fût, René commença inévitablement à prendre de l'âge. Il commençait à manquer de souplesse pour passer sous les véhicules ; la fatigue se faisait sentir. A quatre reprises, le Grenier fut vandalisé : pneus crevés ou volontairement dégonflés, véhicules et matériels saccagés, volants tordus, vitres brisées, plans déchirés, éparpillés sur le sol. Les vandales vinrent, non par la porte, mais en pratiquant un trou dans le mur, chaque fois rebouché soigneusement, chaque fois rouvert !

Ce fut un choc terrible pour les Thomas. Vingt ans de travail acharné pour en arriver là ! Ils devinrent profondément amers. Le maintien du matériel dans son état dégradé ne fit qu'aggraver le désespoir de René. Il se mit soudain à décliner. Ses jambes commencèrent à se paralyser, au point qu'il ne lui fut plus possible de monter les deux étages qui mènent au local. Tel un chêne touché par la foudre, René avait été abattu par le saccage de ses chers véhicules. L'une des dernières fois où l'on vit les Thomas fut la célébration, à La Rose, des vingt ans de l'association, en 2001.

Aujourd'hui, notre dynamique équipe restaure enfin les véhicules chers aux Thomas, quelque peu consolés en apprenant que l'on s'occupe enfin de leur remise en état. Nous pourrons, je l'espère, les revoir bientôt dans toute leur splendeur. C'est ainsi que, prophétiquement, finissait ma nouvelle. S'il est peu probable que René puisse à nouveau conduire une « 1200 », du moins serait-il merveilleux d'inviter nos deux passionnés, lorsque tout sera terminé, afin qu'ils puissent assister à cette résurrection. Ils auront alors le sentiment que ces vingt années de leur vie qu'ils ont consacrées au patrimoine de l'ARTM avait un sens.

Danielle SERRA JOULIN



Emilienne THOMAS



René THOMAS

L'amiante dans les tramways et les trolleybus

L'amiante (du Grec *amiantos*, incorruptible) est un silicate naturel hydraté de calcium et de magnésium à texture fibreuse. Ces fibres sont réfractaires et ne fondent qu'au chalumeau. On en fait des fils pour la confection de tissus incombustibles... dicit Larousse.

L'amiante mélangé au ciment produit un composé appelé « asbeste ciment » qui entre dans la construction sous divers aspects : plaques isolantes, plaques ondulées, tuyaux,...

L'amiante, produit naturel, a été utilisé en abondance... mais répand sournoisement dans l'air des fibres microscopiques qui s'incrustent dans les poumons et provoquent des cancers !

La législation en interdit l'usage et impose le désamiantage : entreprises délicates qui ont alerté les médias (« le Bâtiment de l'Europe » à Bruxelles, « la Tour Montparnasse » à Paris... nos motrices PCC à Marseille !)

Pour ses qualités d'isolant thermique et électrique, l'amiante a été utilisé dans la construction des tramways et des trolleybus jusqu'à nos motrices PCC de 1984.

Rassurez-vous ! Ni les voyageurs, ni le personnel de conduite ne sont exposés à l'amiante...

Seul le personnel de maintenance en court le risque !

Pour l'éviter, de nouvelles procédures doivent être strictement appliquées : si des travaux abordent des organes susceptibles de contenir de l'amiante, seul un personnel agréé peut intervenir avec tous les moyens de protection requis et en prenant toutes les dispositions pour que les fibres ne se répandent dans l'air ambiant.

Rudi Haemers et Samuel Schalckens, tous deux Ingénieurs à la STIB (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles) ont défini 4 phases d'actions à entreprendre :

1. Rédiger l'inventaire par véhicule de tous les organes contenant de l'amiante
2. Rédiger une procédure spécifique par organe
3. Informer le personnel directement concerné
4. Démarrer des campagnes pour le remplacement de ces organes spécifiques

Les véhicules se répartissent en 2 groupes distincts :

1. Le matériel roulant en état de marche (qui nécessite des opérations d'entretien)
2. Le matériel statique exposé au Musée (qui ne nécessite pas d'entretien)
Toutefois, un examen minutieux devra déterminer au cas par cas qu'il n'existe aucun danger de contamination.

Où doit-on s'attendre à trouver de l'amiante ?

1. Câblage : des fibres d'amiante peuvent avoir été utilisées pour constituer le diélectrique près de sources importantes de chaleur, au niveau des résistances de démarrage.
2. Contrôler : à l'intérieur des couvercles
3. Line-breaker, boîtes à feu et autres coffrets de contacteurs...
4. Protections au niveau des résistances de démarrage et de freinage
5. Protections du compresseur
6. Protections thermiques locales
7. Plaques chauffantes destinées au chauffage hivernal de l'habitacle

Il est préconisé un inventaire par véhicule qui définit les procédures pour les opérations d'entretien prévisible et les interventions en cas de panne ou d'accident.

La règle à observer est d'empêcher à tout moment qu'un ouvrier ou toute autre personne ne soit mis en contact direct avec l'amiante, de quelque façon que ce soit !

Pour les PCC Marseillaises conservées, le désamiantage a été effectué.

Jean-Louis KERSTEN

SOUVENIRS... SOUVENIRS...

La ligne 74 en tramways et trolleybus

Lorsque mes parents et moi-même sommes arrivés à Marseille vers le début des années 30, quel ne fut pas l'étonnement du petit garçon que j'étais, de voir passer devant notre maison de la rue Paradis... des tramways ! De plus, la présence toute proche du terminus de deux lignes, le 43 et le 74, fut un ravissement supplémentaire.

Il est inutile de dire (je ne sais ce qu'en pensaient, à l'époque, les habitants du quartier) que les bruits de roulement des véhicules et du passage des aiguillages m'étaient pour moi fort agréables. Déjà, mon goût prononcé pour les véhicules sur rails se manifestait. D'ailleurs, étaient venus à mes oreilles les propos d'une jeune fille qui empruntait les tramways, et qui disait que la circulation de ceux-ci, le soir, lui permettait de s'endormir...

Et comment décrire le ravissement que le « voyage » sur les motrices à plateformes ouvertes pouvait produire sur ma jeune personne !

L'itinéraire de la ligne 74 était le suivant (tiré du « Guide de Marseille en tramway » de 1928 dans son style quelque peu laconique) :

Traverse des Chartreux, Boulevard Banon, Boulevard Rougier, Boulevard de la Blancarde, Quatre-Chemins, Boulevard de la Madeleine, Rue Saint-Savournin, Place Jean-Jaurès, Rue des Minimes, Place Notre-Dame du Mont, Rue de Lodi, Boulevard Baille, Place Castellane, Avenue du Prado, Boulevard Périer, Place Delibes.

Au retour, même itinéraire.

Le parcours entre les Quatre-Chemins et la Place Castellane était commun avec celui de la ligne 72 « Chartreux – Capelette ».

On notera que depuis cette époque quelques noms ont changé : les Quatre-Chemins sont devenus les Cinq-Avenues et le Boulevard de la Madeleine se nomme actuellement Boulevard de la Libération. Quant à la Rue des Minimes, c'est maintenant la rue des Trois Frères Barthélemy. A titre documentaire, il faut savoir que les Quatre-Chemins étaient cinq et que les Cinq Avenues sont six : on avait oublié le Boulevard du Jardin Zoologique !

Les documents de l'époque indiquaient, comme « points intéressants » à ne pas manquer : la Fontaine Cantini de la Place Castellane et les marchés provençaux que l'on pouvait rencontrer sur le parcours : Place Notre-Dame du Mont, Cours Julien et Place Jean-Jaurès.

La longueur de la ligne était de 5,450 km et la durée du trajet de 31 minutes. Les horaires étaient les suivants:

De l'église des Chartreux : premier départ : 5 heures 30 ; dernier départ : 21 heures ;

De la Place Delibes : premier départ : 6 heures 06 ; dernier départ : 21 heures.

Passage des voitures aux 8 minutes (ce qui signifie en langage d'aujourd'hui : fréquence 8 minutes).

Mais voilà... le 9 août 1934, je n'ai plus entendu le bruit caractéristique du passage aux aiguillages au terminus de la ligne 74. La ligne venait d'être supprimée (la ligne 43, elle, l'était déjà depuis le 15 septembre 1933). Pour autant que je me souvienne, la veille de cette suppression, j'avais vu un des derniers tramways au bas de la rue Saint-Savournin. Cependant, il était toujours possible de percevoir le bruit de roulement tramways des autres lignes qui parcouraient la rue Paradis.

En 1937, mes parents et moi-même quittions cette rue pour emménager dans une rue perpendiculaire, non loin de là, la rue Daumier, qui aboutissait à l'avenue du Prado. L'appartement que nous occupions avait la particularité de permettre de voir, côté jardin, une partie de la ligne 74, qui n'avait pas été défermée. Je me souviens même du sectionneur sur la ligne aérienne à cet endroit-là.

Quelle ne fut pas ma surprise, le 23 juin 1939, en empruntant le boulevard Périer, de trouver, à l'arrêt, un véhicule de service ! Il s'agissait d'une raboteuse (la R.1) employée à meuler les rails. Etait-ce le prélude à un retour du tramway, comme ce fut le cas pendant la guerre de 1939/45 sur de nombreuses lignes, excepté malheureusement sur le 74 ? Hélas non.

Lors de la foire de Marseille de septembre 1941 fut exposé... un trolleybus, le n°1. Celui-ci devait circuler sur l'itinéraire de la ligne d'autobus substituée à celle du tramway le 9 août 1934 et supprimée le 2 septembre 1939 pour cause de réquisition des autobus en raison de la guerre.

Il était d'ailleurs possible de voir, notamment sur l'avenue du Prado, la pose, entre les poteaux métallique déjà existants, de poteaux en béton, prélude à la mise en service de cette ligne de trolleybus. Celle-ci eut lieu le 26 avril 1942... et fut remplacée par une ligne d'autobus le 7 mars 1962. Mais ceci est une autre histoire...

Michel DUPONT-CAZON

En matière de bibliographie, on citera le remarquable ouvrage de Jacques LAUPIES et Roland MARTIN : « Les tramways de Marseille ont cent ans ». Il est possible de se le procurer en contactant l'association ARTM.

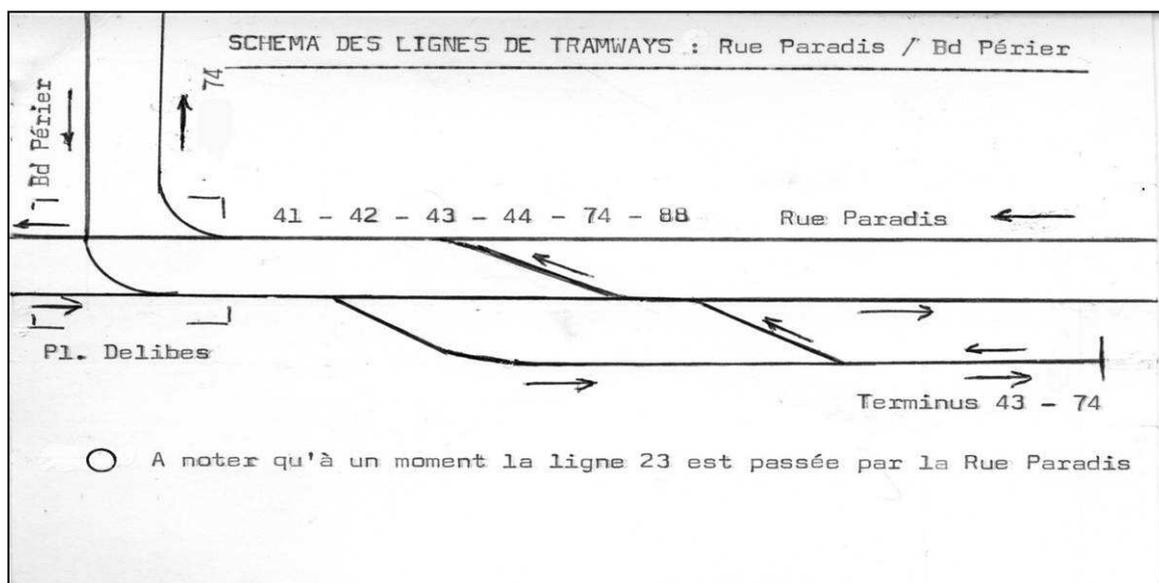
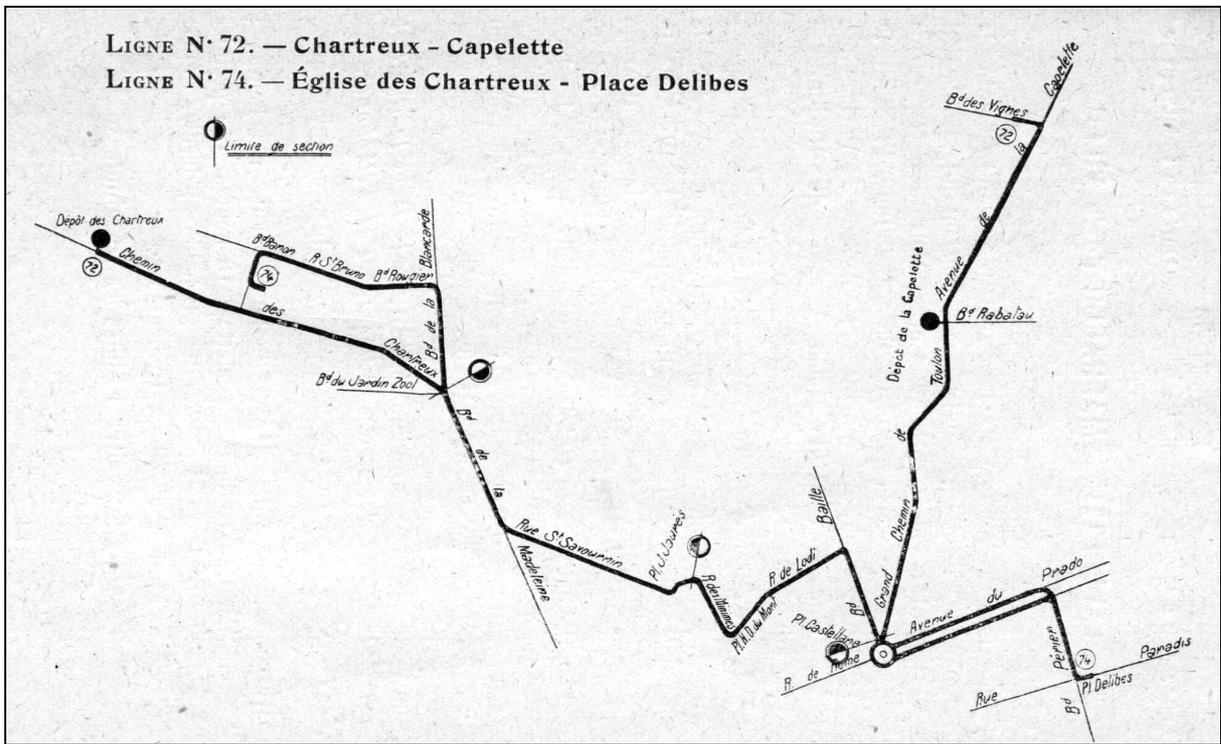


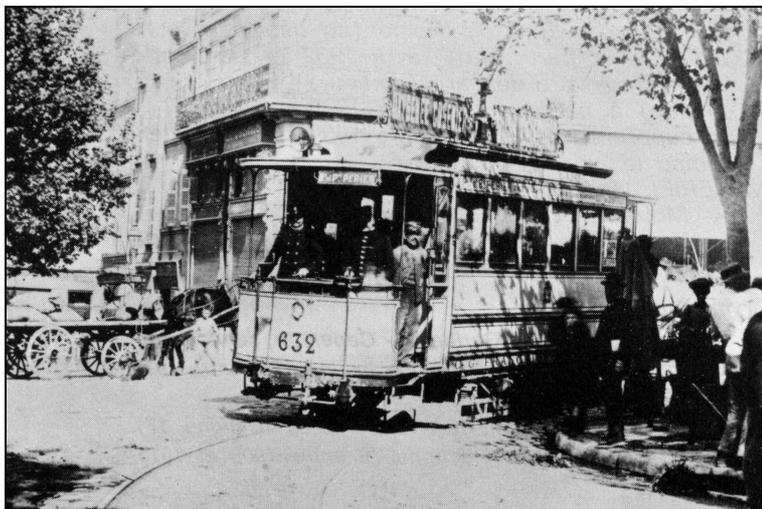
Schéma des lignes de tramways – Michel Dupont-Cazon



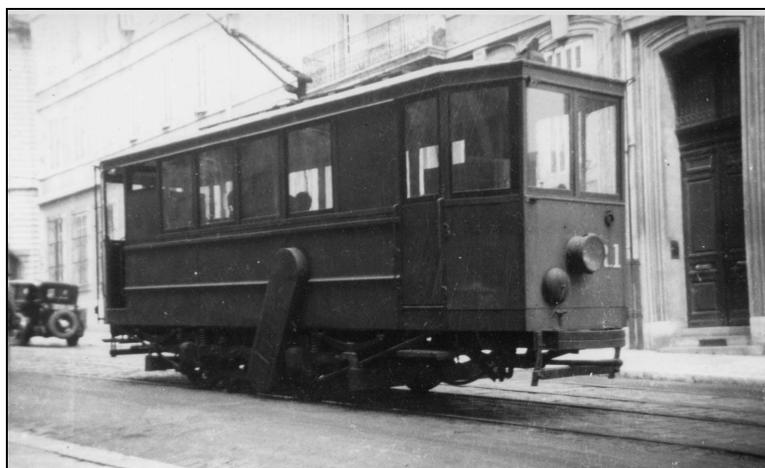
C.G.F.T. - Guide de Marseille en tramway – 1928 – p. 89



Motrice de la ligne 74 dans la rue des Minimes
 Cliché C.G.F.T. – Archives RATVM



*Motrice de la ligne 74 au débouché du Cours Julien
Cliché C.G.F.T. – Archives RATVM*



*Raboteuse type « Bordeaux » n°R.1 – vendredi 23 juin 1939 – Boulevard Périer
Cliché Michel Dupont-Cazon*



*Trolleybus Vetra – Berliet n°1 – ligne 74
Foire de Marseille – Parc Chanot – lundi 22 septembre 1941
Cliché Michel Dupont-Cazon*

LE TRAMWAY

*Il est né le divin enfant,
Enfant de mes rêves d'antan.
L'événement n'est pas banal :
Surgit d'un tunnel génital,
Conçu quelque part sous la terre
Le voila bien né au grand air
Issu du quartier de « La Plaine »,
Alors que la terre était pleine*

*Tout neuf, il est tout reluisant
Aussi joli qu'un ver luisant.
Il a la couleur de la vierge :
Le bleu et blanc, le blanc et bleu,
Et sur son dos se dresse un cierge
Comme une perche du Bon Dieu,
Qui lui impulse le courage
D'aller par vaux, et puis par monts
Transporter gens de tous les âges,
De l'aval jusques à l'amont,
Dans tous les coin de la cité,
Et même aussi dans la banlieue
Sans beaucoup se précipiter :
A l'heure, il fait bien ses cinq lieues.
Tout en brinquebalant sans cesse,
Louvoyant et se tortillant
Ondulant comme un gros serpent
Qui ne décrirait que des esses
Même avec son bruit de ferraille,
Il ne quitte jamais ses rails.*

*Ah! Le bon tramway que voilà!
Il nous « trainballe » pour voir la
Mer, arrivant à la corniche.
Il faut voir où les gens se nichent :
Sur les bancs, ou bien en dehors,
Bourrant les marchepieds de grappes
De voyageurs bravant la mort,
Car chacun à l'autre s'attrape.*

*Malgré le danger encouru
Il est toujours le bienvenu;
Le tramway jamais ne se lasse
De le transporter où il veut.
C'est un champion, et même un as
Vénééré comme le Bon Dieu.*

Jean Coutarel



Jean COUTAREL, né le 28 novembre 1914 à Istres, qui nous a quitté il y a déjà quelques années, était membre de notre association.

Ingénieur divisionnaire des Ponts et Chaussées, Jean avait une très grande ouverture d'esprit et s'intéressait à beaucoup de sujets. Il aimait beaucoup écrire et nous livre ci-dessus ses impressions sur le tramway.

Nous aurons l'occasion de reparler de lui prochainement en présentant le déplacement de l'Hôtel de Cabre sur des rails, dont Jean était l'ingénieur responsable.