



Editorial

En cette année 2007 la question du devenir de notre collection de véhicules reste pleinement d'actualité. Il semble que la perspective de la création d'un musée, dans sa version classique, s'éloigne ; la ville de Marseille n'y étant pas favorable. Alors à moins de trouver des investisseurs privés. Mais entre un musée et rien du tout il y a des pistes à explorer. Celle du cinéma, certains metteurs en scène pouvant être intéressés par tel ou tel véhicule, pourrait en être une ; ce qui justifierait de conserver et d'entretenir certains de nos véhicules. Faire du tri dans la collection va peut-être aussi s'imposer ; c'est le sujet des lignes qui suivent. Bonne lecture...

Daniel AUGEROLLE



Quel avenir pour notre collection

Notre collection de véhicules est actuellement composée de 17 unités ; cela peut être à la fois une richesse et un handicap. Une richesse parce que plus une collection comporte d'éléments plus elle peut-être attractive. Un handicap car dans notre cas nous n'avons pas les effectifs suffisant pour tout entretenir...

Page 2

Expo sur les transports de la Colline Notre Dame de la Garde

En collaboration avec le Club des Cartophiles Marseillais, une exposition sur le thème de l'histoire des transports en commun de la colline Notre Dame de la Garde, incluant l'ascenseur s'est tenue à la Salle Saint Georges...

Page 3

Entretien de nos véhicules au Dépôt La Rose

L'équipe de La Rose travaille sans relache pour l'entretien des véhicules stockés dans ce dépôt. Bien qu'elle rencontre parfois des difficultés comme des pannes difficiles à résoudre.

Page 6

Visite à nos Tramways

Grace au tournage d'un documentaire qui sera diffusé sur France 3 au mois de juin, Frédéric DURANTE a pu voir nos tramways sur le Port Autonome de Marseille.

Figés dans le temps depuis leur départ de la Station de métro Noailles avec la poussière en plus ils sont toujours intact.

Page 7

L'ascenseur de Notre-Dame de La Garde

Le haut de la colline où était érigée la chapelle fut longtemps difficilement accessible. Les pèlerins empruntaient à pied la rue Fort Notre Dame, la place de la Corderie, la rue des Brusques, puis l'escalier menant au sommet...

Page 4

Quel avenir pour notre collection

Notre collection de véhicules est actuellement composée de 17 unités ; cela peut être à la fois une richesse et un handicap. Une richesse parce que plus une collection comporte d'éléments plus elle peut être attractive. Un handicap car dans notre cas nous n'avons pas les effectifs suffisants pour tout entretenir. Les véhicules du Grenier vandalisés en 1998 qui demandent une restauration et certains véhicules sur le site de La Rose dont l'état s'est dégradé en raison notamment d'un stationnement prolongé à l'extérieur. A cela s'ajoute la présence, toujours sur le site de la Rose, de GX 113 retirés du service par la RTM l'été dernier et auxquels va s'ajouter prochainement une nouvelle vague d'autobus réformés. Tout cela doit nous amener à réfléchir sur les véhicules que nous possédons sur ce site.

6 autobus PR 100

- 2 PR 100 MI n° 356 et 370. Concernant le 356, sur celui-ci ont été récupérées des pièces détachées et il est actuellement à l'état d'épave. Il ne nous reste plus qu'à programmer son ferrailage.

- 1 PR 100 transformé au gaz n° 386. C'est le seul exemplaire d'autobus au gaz ayant circulé à Marseille. Même s'il peut représenter un certain intérêt, c'est aujourd'hui un véhicule inerte.



△ Peut-être protégé par les GX 113 garés à ses côtés, le PR100 au gaz n'as pas souffert énormément du temps bien qu'il soit resté inactif depuis sa réforme.

- 1 PR 100 n° 760. Ce dernier fait partie des véhicules dont l'état s'est fortement dégradé et dont la remise en état nécessiterait un travail important.

- 1 PR 100 « Allo Mairie » (ex n° 718). Cet autobus nous sert aujourd'hui de véhicule atelier, notamment pour entreposer des pièces détachées.

- 1 PR 100 n° 831. C'est le dernier arrivé et il nous sert aujourd'hui de vitrine.

Si le sort du 356 est scellé, il semble aujourd'hui aussi opportun de nous séparer du 760 et du 386. Nous conserverions le 718 tant qu'il nous est utile en tant que véhicule atelier pour ensuite nous en séparer aussi. Il resterait donc à terme 2 PR 100, le 831 et le 370.

1 autobus articulé Mercedes O 305 G n° 14. Seul une quinzaine de véhicules de ce type ont circulé à Mar-

seille sur les lignes 26 et 97 entre 1983 et 1996. Son état s'est fortement dégradé car il est stationné à l'extérieur depuis une dizaine d'années.



△ Le O 305 G n°14 dans la partie arrière du Dépôt La Rose.

1 autobus PH12/100 n° D7. Véhicule des années 70 son remisage sous le hall lui a épargné les outrages du temps.

2 trolleybus ER 100 n° 201 et 213. Concernant le 201, il est historiquement le dernier trolleybus sorti sous la marque Berliet, les suivants portant la marque Renault. Cependant son état de carrosserie n'est pas très bon et son moteur thermique auxiliaire plutôt poussif.



△ La 760 attendant son sort sous la fenêtre du chef de garage.

A ces considérations d'ordre technique s'ajoute le problème de l'assurance, car la propriété des véhicules nous a été transférée. Or les premiers devis demandés font état de sommes peu compatibles avec notre budget. Nous devons donc recentrer nos efforts sur un nombre réduit de véhicules, le reste devant être cédé ou ferrailé. Seraient donc ainsi conservés les autobus D7, 831 et 370 ainsi que le trolleybus 213. Nous aurions ainsi un véhicule représentatif des années 70 (D7), un des années 80 (831), un des années 80/90 (370), le trolleybus 213 couvrant les années 80 à 2000. Ce dernier serait remis dans sa livrée d'origine, bleu et crème.

Daniel AUGEROLLE

Expo sur les transports de la Colline Notre Dame de la Garde

Il y a 3 ans nous avons organisé à la salle Saint Georges aux Catalans une exposition sur le thème général de l'histoire des transports en commun à Marseille. Cette exposition, qui avait duré 15 jours, avait rencontré un certain succès de fréquentation. Fort de cette expérience nous avons donc organisé, du 15 au 22 février, en collaboration avec le Club des Cartophiles Marseillais, une exposition sur le thème de l'histoire des transports en commun de la colline Notre Dame de la Garde, incluant l'ascenseur qui permettait de se rendre à la basilique. Si le jour du vernissage pas mal de visiteurs se sont dérangés, la fréquentation des autres jours (notamment du samedi 17) a été plutôt décevante. Il est vrai qu'à l'inverse de la précédente exposition celle-ci n'a pas bénéficié d'un article de presse qui en général dynamise la fréquentation. La durée (1 semaine) était-elle aussi peut-être trop réduite pour que le « bouche à oreille » fonctionne. Mais alors se pose le problème d'avoir l'effectif suffisant pour « tenir la distance ».

Daniel AUGEROLLE



△ Discours du Président le 15 février le jour du vernissage.

▽ Pendant que la foule écoute attentivement.



Le Grenier

Nous avons repris contact avec l'association d'insertion ARFADES en vue d'un partenariat pour la restauration d'un des véhicules du Grenier. Une première réunion s'est tenu le 24 janvier à laquelle participait aussi Isabelle GUILLON de l'association CEIVE. Il est apparu au cours de la discussion qu'il serait plus pertinent de choisir l'autobus PBR n° 728 plutôt que l'un des 2 trolleybus. En effet ce dernier étant autonome il pourrait se déplacer afin d'être présenté au cours de différentes manifestations. Avant d'aller plus loin un rendez-vous a été demandé à Jean-Claude GONDARD, Secrétaire Général de la Ville de Marseille, afin de lui exposer ce projet. Mais au cours de ce rendez-vous il est prévu d'évoquer le devenir de notre collection de véhicules.

Daniel AUGEROLLE



△ Autobus à trois essieux de 1960, Berliet PBR.

Section modélisme

Une section modélisme s'est montée récemment, laquelle sont invités à se joindre les membres de la FACS. Deux maquettes de dépôt ont été réalisées par Didier RECEVEUR. Elles sont exposées au local de l'ARTM (Dépôt Saint-Pierre), une du Dépôt Capelette et une seconde des Catalans.

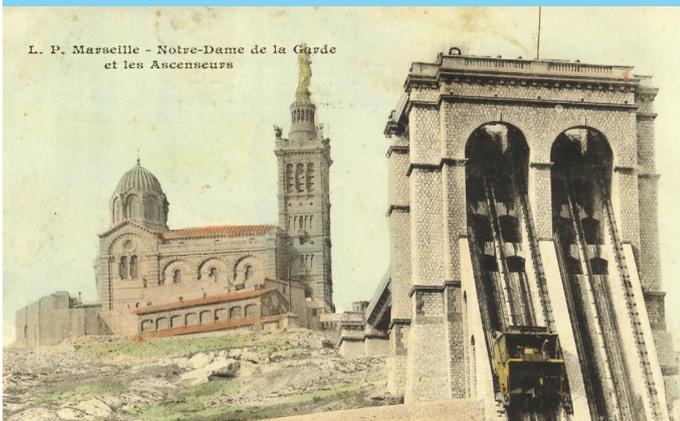
D'autre part la vétuste maquette de Jacques LAUPIES a été démontée, son fonctionnement était quasi impossible sans les schémas de câblage. Une

nouvelle maquette sera reconstruite en plusieurs modules transportables, plus fonctionnelle.

Cédric GARNIER



L'ascenseur de Notre Dame de la Garde



△ L'ascenseur a marqué le paysage marseillais pendant plus de 75 ans.

Le haut de la colline où était érigée la chapelle fut longtemps difficilement accessible. Les pèlerins empruntaient à pied la rue Fort Notre Dame, la place de la Corderie, la rue des Brusques, puis l'escalier menant au sommet, qui constituera l'itinéraire historique et que l'on peut encore emprunter de nos jours. Dans les années 1850 le secteur va s'urbaniser et de nouvelles voies vont être créées (bd Vauban, bd Notre Dame, bd A. Aune...) qui vont faciliter les déplacements ; cependant l'ouverture de la basilique en 1864 va drainer un nombre de plus en plus important de visiteurs et l'organisation du transport va rapidement se poser. Une ligne d'omnibus va être créée entre le cours St Louis et Notre Dame de la Garde, qui se révélera nettement insuffisante ; de nombreux projets de funiculaires (voire d'aérostat) vont apparaître. C'est celui présenté par Emile Maslin, ingénieur aux Forges et Chantiers de la Méditerranée qui va être retenu par le Conseil Municipal en 1889. Avec Jean-Elie Dussaud, propriétaire du terrain de la rue Jules Moulet (à hauteur de la rue Dragon) où sera implantée la gare de départ, il va fonder la Société des Ascenseurs de Notre Dame de la Garde. Ayant eu l'autorisation du recteur de la basilique pour l'implantation de la gare supérieure, les travaux de construction débutent en janvier 1890 et l'Ascenseur est inauguré le 30 juillet 1892.



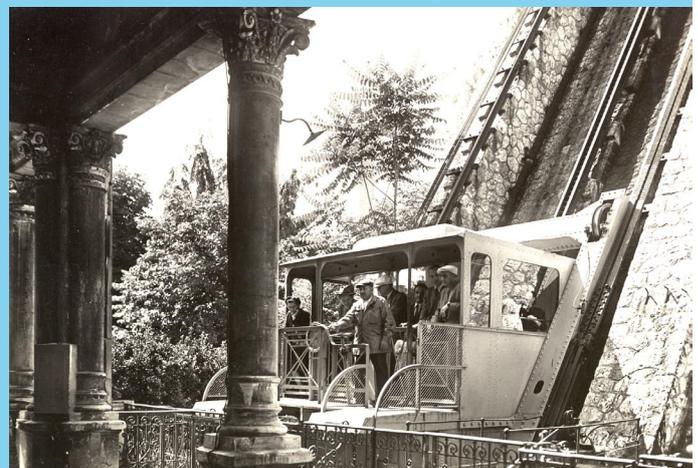
△ La gare de départ située rue Jules Moulet.



△ La gare supérieure.

Jusqu'à la deuxième guerre mondiale environ 600.000 personnes l'emprunteront chaque année. A partir de 1895 un service d'omnibus est créé au départ du Chapitre pour amener les voyageurs à la gare de départ et en 1906 une voie sera implantée dans la rue Dragon pour la mise en service d'une ligne de tramway au départ du Chapitre (l'été seulement); cette ligne sera supprimée dès 1910, la desserte étant assurée « au plus près » par ceux de la ligne 59 sur le bd Notre Dame.

Malgré des travaux de rénovation et le remplacement des cabines en 1945/1946 la situation de l'ascenseur va commencer à se dégrader, au début des années 50, avec notamment le développement de l'automobile et l'aménagement de parkings au pied de la basilique. Les autocars de touristes mèneront de plus en plus souvent leurs passagers directement à ces parkings au lieu de les déposer à la gare de départ de l'ascenseur, d'ailleurs de plus en plus difficilement accessible en raison du stationnement dans la rue Dragon. Commence alors la spirale infernale de la chute régulière de la fréquentation et de la nécessaire rénovation de l'ouvrage.



La situation financière ne s'arrangeant pas et l'ouvrage se dégradant de plus en plus, la décision d'arrêter l'exploitation est prise et c'est ainsi que le 11 septembre 1967

les cabines feront leur dernière ascension. Les travaux de démolition commenceront en mars 1974 et dureront quelques mois.



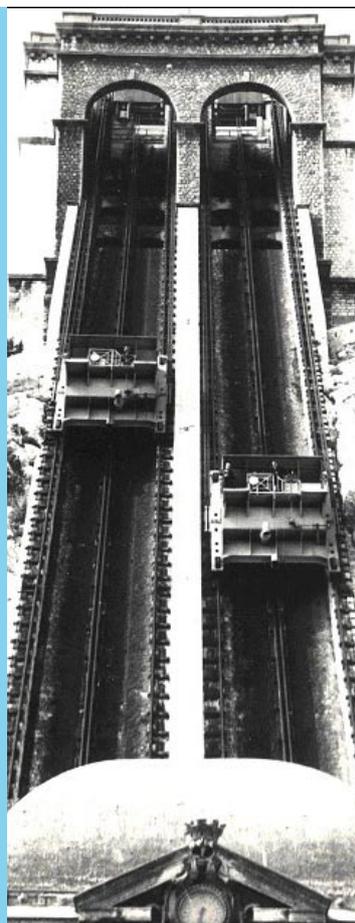
MARSEILLE — Passerelle des Ascenseurs de N. D. de la Garde

△ La passerelle menant de la gare supérieure à la basilique

1974 : de la passerelle il ne reste plus que les piliers qui vont à leur tour être démolis.



▽ démolis.



△ Les deux cabines circulant sur deux voies parallèles

Comment fonctionnait l'ascenseur

Deux cabines pesant 13 tonnes à vide chacune circulent sur deux voies parallèles munies de crémaillère. La propulsion est « à balance d'eau ». A la base de chaque cabine un réservoir de 12 m³. Le réservoir de la cabine se trouvant à la gare supérieure est alors rempli d'eau. Les deux cabines étant reliées l'une à l'autre par un câble, la descente de cette dernière entraîne la montée de l'autre. Une fois en bas le réservoir est vidé et c'est celui de l'autre cabine qui est rempli et ainsi de suite.

Daniel AUGEROLLE

Nouveau matériel sur les lignes 142 et 143

Depuis le 1er novembre 2006 les lignes 142, ~~142~~ et 143 sont exploitées par la Compagnie des autocars de Provence (CAP) filiale de Transdev.

De ce fait, d'autres autobus ont été mis en service sur ces lignes : des O 405N rachetés à des réseaux allemands et des GX107 provenant d'Angoulême. Bien que les premières semaines ces bus ont roulé sans livrée (peint en blanc), ils en ont adopté une dans le mois qui suivit : la fameuse livrée Fusion de la RTM.

Un Heuliez GX217 ex : Menton (06) en service sur le réseau de Ouest-Provence a fait une apparition éphémère sur les lignes de la CAP les

premières semaines.

Ci-dessous le récapitulatif du parc de la CAP (exploitant des lignes 142, ~~142~~, 143 et 144).

Cédric GARNIER



△ Heuliez GX 217 en renfort des O 405 N et GX 107



△ Heuliez GX 107 sur le 143 à la sortie de la gare du Métro La Rose

	Mercedes O 405	Mercedes O 405 N	Heuliez GX 107
21	288 ARN 13	26	797 AHA 13
22	670 ARQ 13	27	340 AYD 13
23	666 ARQ 13	28	901 AYC 13
24	671 ARQ 13	29	892 AYC 13
25	489 AHD 13	30	346 AYD 13
		31	325 AYD 13
		32	438 AZS 13
		33	439 AZS 13

Heuliez à la RTM : le retour

Après plus de 10 ans d'approvisionnement d'autobus chez Mercedes, Heuliez Bus a obtenu un contrat pour la livraison de 120 véhicules standard de type GX 327 et 45 midibus GX 127.

Parmi les particularités du GX 327 on note un poste de conduite plus en hauteur par rapport au Citaro et

une porte centrale coulissante au fonctionnement identique au métro. Les girouettes électroniques de ces véhicules seront à LED oranges identiques à celles déjà expérimentées sur certains autobus et qui leur confèrent une bonne lisibilité.

Denis GAREL



△ Contrairement au modèle de démonstration le numéro de ligne sera affiché en diodes orange.



△ Détail du mécanisme de la porte centrale coulissante « style » métro.

Qu'est-ce qui se tram ici ?

Atmosphère plutôt fébrile dans le nouveau dépôt Saint Pierre en ce jeudi 30 novembre 2006. De nombreuses personnalités, dont notre Maire et son premier Adjoint, ont fait le déplacement. Mais que ce prépare t-il donc ?



La réponse ne tarde pas à venir. Dans un halo de fumée la première rame de notre nouveau tramway apparaît.

C'est un Bombardier, de la gamme Flexity Outlook spécialement dessiné pour Marseille.

Ils seront en tout 26 à sillonner le nouveau réseau à partir du mois de juin 2007. Bien qu'elle ne l'avait jamais vraiment quitté, Marseille va donc entrer à nouveau dans le club des villes tramophiles.

Daniel AUGEROLLE



Les Esitériophiles

Les Esitériophiles sont les collectionneurs de titres de transport.

Notre ami Marcel Albrecht à Bruxelles gère une impressionnante collection universelle qui s'étend des billets « papier » oblitérés au crayon puis à la machine, jusqu'aux cartes magnétiques, de toutes villes, de toutes lignes et de toutes époques... Papiers de couleurs, carton ou papier chimique, même des pièces de monnaie !

En effet, le 16 août 1914 en France, le Ministère des Finances autorise l'émission des « monnaies de nécessité » pour pallier au manque de petites espèces et satisfaire ainsi aux besoins de la circulation.

Tramways de Calais, La Rochelle, Nantes, Rouen etc. frappent des jetons donnant droit au voyage.

A leur tour, les Tramways de Marseille proposent des jetons à 15 ou 25 centimes selon la longueur du trajet, valables pour un parcours et non remboursables en espèces. Ces jetons sont vendus en séries aux Bureaux des Tramways. Les receveurs rentrent ces jetons avec leur caisse au dépôt. Après comptabilisation, ces jetons sont remis en vente...

Ne jetez plus votre ticket à la corbeille, encore moins sur la voie publique ! Offrez-le à un esitériophile...

Jean Louis KERSTEN

Entretien véhicules de La Rose

L'équipe de la Rose continue à entretenir le matériel, un coussin pneumatique de suspension et une roue ont été changés sur la 370.

Suite à un problème de TELMA sur la 831, le boîtier de commande a été échangé contre un neuf offert par la compagnie d'autocar PROTOUR grâce à Stéphane DUMARTIN qui y travaille. Hélas le problème n'était pas imputable à ce boîtier. Après bien des difficultés, Cédric GARNIER a fini par déceler l'anomalie : un faux contact sous la pédale de frein.

De la documentation technique de l'Atelier Central ainsi que du service technique Matériel Roulant a été récupérée pour faciliter des diagnostics de pannes.

Denis GAREL



△ La 370 se refait une bauté par Didier RECEVEUR après qu'une roue et un coussin pneumatique de suspension ont été changés.

L'ARTM à la télévision

La société de production Seafilms prépare un documentaire qui sera diffusé sur France 3 en juin prochain à l'occasion de la mise en service du nouveau tramway marseillais. Quelques images ont été tournées dans nos locaux et l'activité de notre association évoquée. Alors rendez-vous en juin !

Daniel AUGEROLLE

Visite à nos Tramways



On avait perdu l'habitude de les voir depuis leur exil forcé sur le port de Marseille. A l'occasion du tournage de quelques images pour un documentaire sur le tramway à Marseille, Frédéric DURANTE a pu les photographier.

Certaines pistes sont évoquées au sujet de leur devenir : exposition dans le hall du futur siège

de la RTM, faire partie d'une exposition permanente à caractère scientifique dans la futur médiathèque Rivoire & Carret, circuler sur le nouveau réseau après remise à niveau technique. Une inquiétude malgré tout : la location du hangar arrive à son terme au mois de juin. Alors ensuite...

Daniel AUGEROLLE

Can'ARTM N°5 - Mars 2007
Semestriel gratuit

Rédaction :
Daniel AUGEROLLE
Denis GAREL

Réalisation :
Cédric GARNIER

Photos et illustrations :
Frédéric DURANTE
Daniel AUGEROLLE
Denis GAREL
Nicolas HIESZLER
Roland MARTIN
Henri TENOUX
Jean-Louis KERSTEN
Cédric GARNIER
Club des Cartophiles Marseillais

Prochain numéro :
Second semestre 2007