



## Editorial

### En bonne voie !

Ca y est. Depuis le 30 juin dernier le tramway nouvelle génération circule sur les voies marseillaises. Les premiers jours de découverte ont été un franc succès et l'ARTM, à sa manière, a fêté ce retour. Vous trouverez dans ce numéro un compte rendu de ces journées.

Concernant notre association et ses différents projets, certains indices nous laissent espérer que nous serions en bonne voie, mais l'important est d'arriver au terminus !

Bonne lecture ...

Daniel AUGEROLLE



### Inauguration du Tramway

Jean-Louis Kersten nous raconte ce week-end de fête pour les Marseillais.

Pages 3, 4, 5 et 6



△ Fresque réalisée le week-end de l'inauguration par le collectif Artmada.

### Rencontre avec Josiane Beaud

Le jeudi 23 août, la délégation de l'ARTM a été reçue par la nouvelle Directrice de la Régie des Transports de Marseille.

Page 3

### Journées du Patrimoine 2007

Le troisième week-end de septembre s'est tenu les Journées Européenne du Patrimoine, à cet occasion l'ARTM a ouvert son grenier au public. Cet événement fut un succès

Page 7

### Les tramways d'Oran

Une présentation du réseau des tramways Oranais qui était exploité par les TEO (Tramways Electriques d'Oran). Ces derniers étaient une filiale de la CGFT (Compagnie Générale Française de Tramways) qui a notamment exploité le réseau de Marseille jusqu'en 1950, d'où parfois certaines ressemblances.

Pages 8, 9 et 10

### Heuliez Bus : le retour

Une présentation du nouvel autobus de la RTM

Page 13

## La 201 nous a quitté...

De la série des trolleybus ER 100 marseillais nous avons récupéré 2 unités, la 201 et la 213. Dans le but de rationaliser notre collection il paraissait nécessaire de ne garder qu'un seul véhicule ; il a donc été choisi la 213, qui a été repeinte aux couleurs « bleu et crème » d'origine. Quant à la 201 elle a été recueillie par TBFP et a donc rejoint le site des Pennes Mirabeau dans le courant du mois de juillet.

Daniel AUGEROLLE



## ...et les 104 et 265 bientôt nous rejoindre

Tels sont les matricules que nous avons demandés. La 104 est un GX 113 de 1985, toujours aux couleurs d'origine (livrée flèche). Il va bientôt terminer sa carrière après plus de 20 ans au dépôt de la Rose et une année à la Capelette.

La 265 est un GX 77 de 1991 appartenant au dépôt St Pierre il aura fait toute sa carrière sur les lignes de la Colline (55, 57, 60, 61, 73, 74) et doit être réformé avec l'arrivée des GX 127.

Daniel AUGEROLLE



## Tramways : location prolongée

Depuis décembre 2005 les 5 tramways historiques sont hébergés à l'intérieur d'un hangar situé sur le port autonome de Marseille ; la location en étant réglée par la CUM et devant s'achever en juin dernier. Lors de la présentation de la première rame de tramway le 30 novembre 2006 j'avais donc interpellé le Maire sur ce sujet, puis lui avait adressé un courrier au mois de janvier.

Au mois d'avril ce dernier nous a fait savoir qu'il prolongeait la location de 12 à 18 mois supplémentaires (soit jusqu' fin juin ou fin décembre 2008) afin que « ce délai doive permettre la mise en œuvre d'une solution pérenne de conservation de ces biens »

Pour mémoire diverses pistes sont possibles dont l'une pourrait être la remise à niveau technique d'une ou deux voitures pouvant permettre d'envisager une circulation épisodique sur le nouveau réseau. Cette opération dépassant le cadre de nos compétences, il est difficile de savoir qui suit ce dossier « en haut lieu ». Cette question a été évoquée lors de notre entrevue avec Mme Beaud, qui nous a assuré de sa prise en compte. Quelque soit la décision finale concernant ces matériels, il est nécessaire que ce temps supplémentaire soit utilisé au mieux afin d'explorer toutes les pistes.

Daniel AUGEROLLE

## L'ARTM sur LCM

L'équipe de l'émission « Tranches de vie » diffusée sur LCM (La Chaîne Marseille) est venue tourner au grenier le vendredi 27 juillet. Une manière originale de présenter notre association.

La diffusion est prévue pour octobre / novembre prochains.

Daniel AUGEROLLE

## **Restauration véhicules du Grenier : vers un partenariat avec ARFADES, la fondation Véolia et la RTM ?**

Bien que des avancées notables aient été réalisées sur la restauration de nos véhicules (p.m. ils ont été vandalisés en 1998) il reste encore des travaux à effectuer, notamment les vitres (et les châssis correspondants) pour le 316 et le 728, mais aussi de la menuiserie, de la carrosserie et un rafraîchissement de la peinture.

Il y a quelques mois nous avons donc déposé un dossier auprès de la fondation Véolia. Aujourd'hui ce dossier semble en bonne voie et pourrait débou-

cher sur un partenariat qui intégrerait l'ARFADES, association qui œuvre dans le domaine de l'insertion. A l'heure où nous écrivons ces lignes il se peut que la RTM y participe également. Le premier véhicule choisi devrait être l'autobus PBR n° 728, au lieu du trolleybus n° 304. En effet « l'avantage » du 728 est qu'il est autonome et ainsi une fois restauré il pourra plus facilement être déplacé afin d'être présenté ou participer à des manifestations.

*Daniel AUGEROLLE*

## **Rencontre avec Josiane Beaud, nouvelle directrice de la RTM**

Jeudi 23 août dernier Denis Garel, Claude Solari et moi-même avons été reçus par Madame Josiane Beaud, qui a pris ses fonctions à la tête de la RTM au mois de mai dernier. Le but de cette rencontre était dans un premier temps de présenter l'ARTM, son histoire, ses structures et ses relations privilégiées avec la Régie. Puis ensuite nous avons évoqué les dossiers en cours, ainsi que les projets. Ont ainsi été notamment évoqués le devenir de nos tramways,

notre situation au dépôt de La Rose et les véhicules qui s'y trouvent, le dossier restauration des véhicules du Grenier. Sur tous les sujets nous avons eu une écoute attentive et la promesse qu'ils seront examinés. Enfin, de par nos statuts Mme Beaud étant membre de droit de notre association nous avons eu le plaisir de lui remettre sa carte de l'ARTM.

*Daniel AUGEROLLE*

## **Marseille fête la mise en service de son nouveau Tramway**

Rendez-vous « Station Saint-Pierre ».

Départ à bord d'une rame : petite clochette...

Embarqués gratuitement dans le mouvement de l'affluence, nous apprécions la douceur du roulement. Mais nous reprochons déjà le manque de barres pour se tenir debout !

Le nouveau paysage défile lentement...

Descente à la « Station Garibaldi ».

La caméra de France 2 s'approche, filme Réglisse en gros plan. Je fais les présentations :

- C'est un chien traminot !

Et me voilà attrapé au jeu télévisé des questions – réponses, qui me permet d'abord de complimenter le nouveau tramway, sa silhouette unique au monde, bien dessinée et déjà typiquement intégré dans Marseille. J'en profite pour aiguiller la discussion en présentant l'ARTM et son patrimoine dont nous déplorons l'absence en ces jours de fête... souhaitant que bientôt, comme dans d'autres cités de France et d'ailleurs, nos vieux tramways pourront défiler sur la Canebière en service touristique. Je souligne que le remède n'est pas loin : « Cannes La Bocca Industrie » a été capable de remettre à niveau technique de vieux tramways bruxellois qui circulent en service spécial sur le réseau de la Capitale de l'Europe...

L'Exposition des Cartophiles.

Classées numériquement ligne par ligne, les cartes postales déploient l'histoire des transports à Marseille, un merveilleux voyage dans l'espace et dans le temps.

Aujourd'hui, l'émotion est vive de retrouver un tram sur la Canebière !



Reprise d'une rame, en direction d' « Euroméditerranée – Gantès ».

Nous sommes un peu serrés, certes : 200.000 Marseillais vont baptiser leur nouveau tram !

Philippe s'inquiète de la lenteur du tramway :

- Ce n'est pas du tourisme... il y a des gens qui vont

aller travailler avec ça !

Les Marseillais doivent reprendre l'habitude d'un tramway...

Le wattman annonce :

- Terminus : tout le monde descend !

Sur le trajet retour, quelques privilégiés ont déniché une place assise, savourant à travers les vitres teintées bleues la douce remontée de la Canebière...

« Cinq Avenues – Foch »

Animations et apéritif offert par la Mairie de Secteur.

Rue Georges, dans un petit resto, un menu très sympathique nous est servi avec le sourire.

Nous nous dispersons Boulevard Chave sur la ligne 68 présente dans nos mémoires, en plein chantier du

tramway réhabilité.

Après la Blancarde, le nouveau tramway plonge dans sa tranchée élargie.

Au Dépôt Saint-Pierre, le mur métallique est destiné à porter une parure de verdure.

Nous profitons de ce quartier libre pour nous installer à l'hôtel sur la Corniche, au bord de la ligne 83, face aux Iles du Frioul et au légendaire Château d'If.

17h30 Dépôt Saint-Pierre.

Rendez-vous au local de l'ARTM pour un goûter pétillant servi attentivement par Marcel, tout en visionnant le documentaire diffusé sur France 3 le 23 juin dernier : « Marseille et son Tram ».

Jean Louis KERSTEN

## L'ARTM fête la mise en service du nouveau Tramway de Marseille

Un dimanche à ne pas flâner : il s'agit de ne pas rater le 83 de 9h27 pour arriver avant 10h00 à la Joliette, point de départ de notre programme. Les premiers arrivés sont récompensés : ils peuvent prendre le temps de regarder passer les nouveaux trams et les artistes citadins qui vont mettre la main à une fresque étendue sur trois générations de tramways.

Soudain, un ronronnement nostalgique surgit d'une autre époque : le Saviem S53R de 1978, dédié à l'ARTM par Jean-Daniel Basset. Receveur très attentif, Cédric accueille les voyageurs contre remise de 5 Euros pour le ticket souvenir.

Départ vers le terminus actuel du nouveau tramway : « Euroméditerranée – Gantès » et on pousse au-delà sur le prolongement envisagé dans une zone en voie de définition.

Avec une extraordinaire dextérité, notre ancêtre évolue dans le mouvement de la circulation contemporaine : il frôle la queue d'une procession, contourne le Vieux Port et s'élanche à l'assaut de la colline. Une main de maître manie le changement de vitesses caractéristique de l'engin, oh ! Bonne Mère, qui se hisse entre façades jusqu'à Notre Dame de la Garde.

Arrêt photos et quelques instants de recueillement...

Descente vertigineuse, accrochant nos regards à la toile d'araignée du trolleybus abandonné...

Quatre Septembre, Catalans, voici la Corniche.

Nous rattrapons le 83 qui tourne derrière David avenue du Prado.

Arrivée à Saint-Giniez : rapide débarquement des voyageurs qui pénètrent au « Grenier »



Ici sommeille un patrimoine dont la volonté, le courage et la ténacité de quelques-uns effacent les traces de vandalisme :

- le plus vieux trolleybus de France
- le tracteur Latil
- la voiture échelle
- le trolleybus Berliet – Vetra
- et la même version à moteur thermique

Marcel Coste a entrepris toutes les démarches auprès du Comité d'Entreprise pour nous permettre l'accès aux jardins secrets de la RTM, où sera servi l'apéritif à l'ombre bienfaisante du bâtiment le long de l'Huveaune.

Au cours des présentations, Daniel me définit « ...d'origine Belge, mais devenu entièrement Français, grand amateur de tramways devant l'Eternel » (j'apprécie beaucoup !)



Sortant des coulisses en multiples navettes, Marcel, son épouse, sa fille et quelques mains anonymes garnissent copieusement la table.

Buffet à volonté ! Anchoïade, rôti,... Vin rouge, vin rosé bien frais, glaçons en abondance...



Le tout, ponctué par des coupes de fruits qui défilent rapidement dans l'assistance : nous avons un horaire à respecter !

15h30 : départ pour le nouveau Dépôt Saint-Pierre, un centre névralgique pour l'exploitation, la maintenance et le remisage de 26 rames (42 dans le futur). Cet univers de haute technologie nous est présenté par Monsieur Serge Girard, clair et précis, d'une passion communicative à nous exposer son métier.

L'atelier de maintenance comprend :

- 3 postes sur fosses avec passerelles pour les échanges de tous les équipements de la rame
- 1 poste de lavage pour l'échange des bogies
- 1 voie dédiée au reprofilage des roues
- 1 voie carrosserie et retouches peinture
- des ateliers : mécanique, électromécanique, électronique, batteries, locaux techniques...



Chaque soir en rentrant au Dépôt, toutes les rames passent par la station-service où s'effectue

- le remplissage des boîtes à sable
- le remplissage des réservoirs de lave-glaces
- l'appoint de graisse pour les graisseurs de boudins
- le nettoyage intérieur par aspiration totale
- la machine à laver la carrosserie extérieure des véhicules

En sortie, un auvent couvre 14 voies de remisage. Par hasard, nous y rencontrons Madame Josiane Beaud, Directrice Générale de la RTM.

Nous aurons le privilège de découvrir le PCC, Poste de Commande Centralisé,

(à ne pas confondre avec la PCC, motrice de conception américaine !)



Le PCC gère l'exploitation du réseau 20h sur 24, avec la régulation du trafic, la commande des itinéraires, des aiguillages, des feux de signalisation...

C'est ici que sont recueillies et centralisées toutes les informations en provenance des lignes grâce à la visualisation des caméras installées dans toutes les rames et à toutes les stations.

C'est d'ici que peuvent être dépêchées des équipes d'intervention.

Côté Bus, Marcel Coste nous attend avec une délicate attention : le coffre de sa voiture est rempli de boissons glacées !

Après avoir été bridé dans son élan derrière le Bus 14/54 à son dernier jour de circulation (puisque le tram va aux Caillols), le Saviem S53R ronronne à fond la caisse sur la voie rapide. Destination : La Rose.

Dans un domaine bien gardé de la RTM, il va décrire rapidement le tour des installations de surface avec quelques arrêts :

- au 213, l'ER100 sauvegardé par l'ARTM
- au 14, l'articulé, avec une pensée dubitative quant à son avenir incertain...
- au 831 qui démontre le savoir-faire de l'ARTM dans la remise à niveau technique et la conservation des véhicules anciens.

Pendant quelques instants, Jean-Daniel Basset cède le volant à Denis, fier et tout heureux de se voir confier l'ancêtre au farouche changement de vitesses...

A la traversée de La Rose Village, notre Saviem suit la ligne 41, suscitant l'indifférence au passage d'un banal autobus... ou bien au contraire, le regard intrigué par quelque chose d'inhabituel dans le quartier, sortant d'un passé proche... jusqu'au vigile de

la gare Saint-Charles qui protège notre manœuvre comme pour un bus de ligne régulière !

Jean-Daniel Basset évite un gabarit limité, non signalé sur notre itinéraire qui nous ramène Place de la Joliette... fin des festivités !

Les Festivités de l'ARTM à la mise en service du nouveau Tramway de Marseille resteront gravées dans nos meilleurs souvenirs.

Le partage de cette passion nous rassemble, Amis du Rail et des Transports de Marseille, mais surtout la

qualité d'une franche et sincère amitié qui unit tous les membres participants.

Cette belle réussite, nous la devons à Daniel Augerolle par l'énergie qu'il a déployée, ses compétences et sa diplomatie qui ont permis de suivre le programme au-delà des espérances, ainsi qu'à Marcel Coste, à son Epouse et à sa Fille qui ont mis leur savoir faire et tout leur coeur pour que chacune et chacun garde de ces festivités le meilleur souvenir.

Jean Louis KERSTEN



△ Les participants a cette sympathique journée.

### **3 juillet 2007 : Inauguration du Tramway**



△ Arrivée du tram spécial



△ Nicolas SARKOZY avec D. BUSSEAUD et R. MUSELIER l'opiniâtre artisan du tramway.



△ Discours du Maire de Marseille ; Jean Claude GAUDIN.



△ Discours du Président de la République Nicolas SARKOZY



△ Départ de la tribune



△ Immédiatement noyé dans la foule

## Journées du Patrimoine 2007

A l'occasion des journées du patrimoine qui ce sont déroulées le week-end des 15-16 Septembre les Amis du Rail avaient décidé d'ouvrir au public « le Grenier de Saint-Giniez » l'après midi du samedi. Affichage dans les commerces, annonce sur le site Internet et sur le forum Lineoz, en très peu de temps nous avons essayé de faire circuler au maximum l'information.

Il est vrai que la décision d'ouvrir le Grenier avait été prise très rapidement, partant du constat que chaque fois que nous bricolons dans ce local et que le rideau est ouvert, des curieux s'arrêtent pour voir ce qu'il y a dans le bâtiment.

L'après midi du samedi une bonne vingtaine de personnes nous ont rendu visite, bien qu'il était très difficile de se garer dans l'avenue Alexandre Dumas, match au Vélodrome oblige.

Le soir sous l'impulsion des jeunes de l'équipe nous décidions d'ouvrir aussi le dimanche après-midi.

Là une bonne trentaine de personnes environ sont venues admirer ces véhicules en cours de restauration, certains évoquant pour eux des souvenirs de jeunesse aux visiteurs.

Le soir alors que l'on était en train descendre le ri-

deau, un jeune couple a eu droit à la dernière visite, il était 19h.

Le bilan a été positif et surtout encourageant pour une première, car l'on voit que les Marseillais sont intéressés par l'histoire de nos transports en commun. De plus ils nous ont apporté leurs félicitations pour le travail que nous accomplissons, et la plupart regrettent qu'il n'existe pas de musée.

*Claude SOLARI*



### Les tramways d'Oran

Grâce à la documentation de notre Ami Henri MARTIN, voici une présentation du réseau des tramways Oranais qui était exploité par les TEO (Tramways Electriques d'Oran). Ces derniers étaient une filiale de la CGFT (Compagnie Générale Française de Tramways) qui a notamment exploité le réseau de Marseille jusqu'en 1950, d'où parfois certaines ressemblances.

Oran, ville d'Algérie, est située sur la Méditerranée non loin de la frontière avec le Maroc. Sur la période qui nous intéresse l'Algérie fait partie de la France ; c'est donc un réseau de tramways français.

#### La création du réseau.

C'est le décret d'utilité publique du 5 juin 1898 qui constitue l'acte de naissance du réseau oranais.

L'exploitation démarre le 3 février 1899 avec 8 lignes qui ont pour terminus commun la place d'Armes qui deviendra plus tard la place Foch :

**1** en direction du quai Lamoune (Marine Nationale)

**1bis** en direction de la Jetée Ste Thérèse (Gare Maritime)

**2** en direction d'Eckmülh-Noizieux

**3** en direction du Cimetière européen

**4** en direction de la gare de Karguentah (PLMA)

**5** en direction de St Eugène

**6** en direction de Gambetta

**x** en direction de la gare d'Hamman-Bou-Hadjar (a vraisemblablement pris le n°8 dans la fin des années 20, lors du prolongement à Boulanger).

Ce premier réseau est exploité à l'aide de :

- 36 motrices à plates-formes ouvertes (26 Fives Lille avec deux moteurs de 25 CV, 12 Steel Motor avec deux moteurs de 30 CV)

- 43 remorques ouvertes utilisées principalement l'été.



△ Le terminus de la place d'Armes en 1919 (vue vers le bd Seguin). On peut remarquer les remorques d'été, semblables à celles du réseau marseillais. Collection Jean-Claude Pillon

#### Les installations fixes

Les tramways oranais circulaient sur une voie à l'écartement de 1,055, tout comme ceux d'Alger.

Le courant de traction était du 600v continu. La captation se faisait par perches, remplacées par des archets Siemens vers 1925.

Le courant était produit par une usine thermique à vapeur située rue de Mostaganem. En 1925 elle a été remplacée par une sous-station équipée de 3 commutatrices de 220 Kw. A partir de 1953, cette sous-station sera la propriété de la Société de l'Electricité et Gaz d'Algérie.

Le dépôt était situé rue du Colonel Ben Daoud.

#### Les évolutions

##### Le réseau

En 1920 mise en service d'une ligne départementale électrique d'Oran à Aïn el Turck indépendante du réseau urbain, exploitée aussi par les TEO.

En 1926 une nouvelle Convention prévoit la construction des voies sur le bd du 2ème Zouave permettant la création de la ligne 7 ( Place Foch - Delmonte Bastié) et l'électrification entre Oran et le kilomètre 3 + 500 de la RN6 de la ligne d'Hamman-Bou-Hadjar afin de desservir le faubourg Boulanger (ligne 8). En contrepartie les voies de la rue Marceau sont déclassées, entraînant la suppression de la ligne 4.

Le 5 janvier 1936 un avenant prévoit le prolongement des lignes 2, 6 et 7.

##### Le matériel roulant

Une partie du parc primitif est déjà réformé en 1915, laissant la place à 20 motrices Ragheno plus puissantes, avec plates formes fermées, mues par 2 moteurs de 50 ch. Certaines motrices du parc primitif seront aussi vestibulées à cette époque.

Vers 1925 mise en service de motrices Carel et Fouché, à grand empattement sur truck Brill, ainsi que de nouvelles motrices Ragheno.



△ Motrice type Ragheno (1914). Document Philippe-Guillaume Pister



△ Place Foch.. A gauche une motrice Ragheno.  
A droite la motrice vestibulée est vraisemblablement une Carel et Fouché. Les 2 motrices et 2 remorques sont vraisemblablement en réserve.  
Collection Jean-Claude Pillon

Pour la ligne d'Aïn el Turck exploitation au moyen de 4 motrices Ragheno-SEM à boggies et de 4 à 5 remorques Nivelles à plates formes ouvertes

## Déclin et fermeture

C'est le 1er juillet 1939, 2 mois avant le début de la seconde guerre mondiale, qu'a lieu la première grande fermeture de ligne. Il s'agit de la ligne départementale d'Aïn el Turck, seulement 19 ans après sa mise en service. L'itinéraire sera désormais assuré par des autobus de la SOTAC (Société Oranaise de Transports Automobiles de la Corniche) et intégré à la ligne Oran – El Ançor.

Le 12 décembre 1940, un avenant prévoit le déplacement du terminus central de la place Foch à la place Karguentah

En 1942, les premiers trolleybus sont engagés sur les lignes 1 et 1 bis (devenant ligne 0).

En 1943 est créée la ligne de trolleybus C vers Choupot et en 1944 la ligne Cp vers la Cité Petit.

En 1947, la ligne 2 est aussi convertie au trolleybus.



△ Trolleybus Vétra VA 3 ex-Alger, arrivant place Foch en juin 1966.  
Photo Jean Capolini

En 1949 c'est la ligne 6.

En 1951 des autobus prennent la relève des tramways sur les lignes 3, 5 et 8.

Enfin le 2 décembre 1951 c'est l'ultime ligne encore exploitée en tramway, la ligne n° 7 qui est désormais assurée en autobus.

Le réseau des tramways oranais aura donc vécu 52 ans.

Les trolleybus disparaîtront eux en 1969, malgré l'apport après l'Indépendance d'une quinzaine de VA 3 d'Alger.

## Exploitation et billetterie

Dans les années 50 le service était effectué avec 2 agents (receveur assis) sur l'essentiel du réseau.

La billetterie était composée de tickets à lamelles Klein Massot et de cartes hebdomadaires, à l'image de ce qui se faisait à Marseille. Tout comme à Marseille la perception s'effectuait au moyen des machines oblitératrices CAMP (dites aussi « moulinettes »).

## Le moineau d'Oran, d'après Roger ORTEGA, webmaster du site « Delmonte Mon Quartier ».

Une petite anecdote sur le bus de la ligne N° 7.

Il y avait un arrêt devant le Bar Lillo, avenue de Sidi Chami.

Dans ce bar un moineau nichait au-dessus du comptoir. Chaque fois que le bus arrivait, le moineau y entrait par la porte du milieu et ressortait par la porte avant.

Il faisait ainsi sa visite du bus à chaque arrêt devant le bar.

Les chauffeurs étaient habitués et ils attendaient qu'il ressorte, avant de démarrer.

Daniel AUGEROLLE

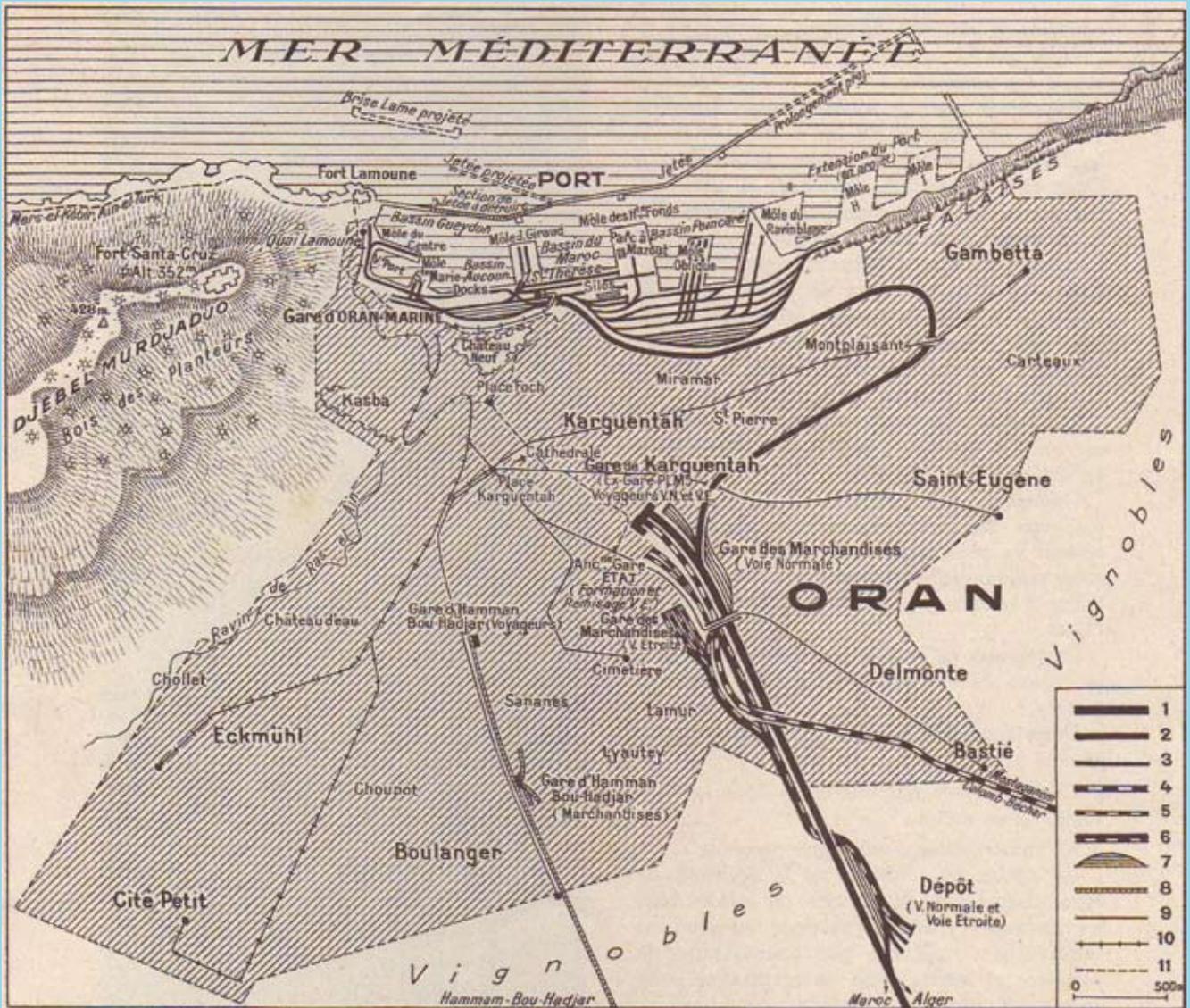


△ Autobus Berliet PH 10/100 acheté après l'Indépendance.  
Photo Jean Capolini

## Pour en savoir plus :

<http://home.nordnet.fr/jcpillon/piedgris/pienoirB.html>

# Plan d'Oran



1. Ligne à double voie normale des Chemins de fer algériens (C.F.A.). — 2. Ligne à voie unique normale des C.F.A. — 3. Voie normale de service des C.F.A. — 4. Ligne à voie de 1,055 mètre des C.F.A. — 5. Voie de service à l'écartement de 1,055 mètre des C.F.A. — 6. Voie de service à trois files de rails (voie normale et voie de 1,055 m) des C.F.A. — 7. Faisceau de voies de service à l'écartement normal des C.F.A. — 8. Ligne de tramway à vapeur à l'écartement de 1,055 mètre exploitée par les C.F.A. — 9. Ligne de tramway électrique à voie de 1,055 mètre. — 10. Ligne de trolleybus. — 11. Ancienne ligne de tramway électrique.

N. - B. — Des extensions du port sont prévues à l'Est du môle du Ravin blanc; ces extensions comportent l'agrandissement de ce môle et la construction de deux autres môles obliques nouveaux; les travaux projetés sont indiqués en pointillé. Des voies de service desserviront ces nouveaux môles.

## Tickets



## Impressions Auvergnates

Profitant d'un rapide aller retour dans le Puy de Dôme, la tentation été trop grande d'aller voir le fameux "Tramway sur pneus" de Clermont Ferrand.



Ce dimanche d'Août le thermomètre affiche plus de 35° il est près de 12h30 lorsque j'arrive au terminus du CHU Gabriel Montpied (terminus provisoire pour encore quelques semaines).

Une rame est à quai il faut que je me dépêche car le dimanche, l'été la fréquence c'est presque 25 minutes pas très incitatif à l'utilisation des transports en commun.

Après quelques difficultés pour obtenir un ticket au distributeur automatique à croire que les concepteurs de ce genre d'appareil ne les utilisent jamais car cela devient de plus en plus complexe, je monte dans le tram.

Je profite au passage de saluer le conducteur qui a laissé la porte de sa cabine de conduite ouverte et je lui demande si je peux faire des photos car je suis un passionné de transports en commun.

Il me répond qu'il n'y a pas de problème et nous voilà parti, j'irai jusqu'à la place de Jaude au centre ville.

Nous attaquons la descente du viaduc Saint-Jacques qui n'est pas plus impressionnante que celle du boulevard Berthier. Là on s'aperçoit que le choix de la technologie pneus provient plus du lobby "Bibendum" que de la difficulté technique fer fer.

Le poste de conduite est vraiment celui d'un tram à part qu'il décalé vers la gauche, ici pas de volant la différence des TVR de Nancy ou de Caen, car le véhicule est toujours guidé y compris en atelier.

L'intérieur m'a beaucoup plus, les couleurs sont chaudes, des barres de maintiens disposés judicieusement, les annonces claires et audibles, en bref le must.

Hélas le confort de roulement et le bruit des moteurs roues (qui ressemble étrangement à celui des trolleybus "Iribus Critalis") rappelle que nous sommes dans un véhicule routier.

Un brin de discussion avec le conducteur (d'ailleurs doit t'on dire encore wattmen) pour parler des difficultés d'exploitation, en fait les mêmes qu'à Marseille, des piétons indisciplinés, des voitures qui grillent les feux, mais

cela va mieux maintenant les gens se sont habitués au tram.

Je le remercie de son accueil et je lui donne le "Canartm n°5", d'ailleurs il s'étonne que nous aillons pas encore de musée à la vue de tout le matériel que nous possédons. Un petit tour de la station place de Jaude avec des détails d'aménagement originaux, tel qu'une plaque en relief pour repère l'emplacement PMR.

J'effectue mon retour vers le CHU avec une rame qui avait la climatisation défaillante dans un de ces modules avec plus de 35° dehors c'est dur.

J'assiste au retournement de la rame comme un classique tramway puisque il y a deux postes de conduite et je laisse Clermont Ferrand pour partir en direction du Mont Dore le but de mon voyage, entre temps j'ai croisé des "Heuliez GX 327" comme ceux du 21 mais avec vitres triangulaires en bas de caisses.

Le Mont Dore, ses thermes, son casino d'architecture moderne, ces anciens grands hôtels transformés en résidence et son funiculaire du Capucin.



Celui-ci depuis 1898 gravit les 175m de dénivelé entre la ville et la forêt du capucin lieu de promenade des curistes à la belle époque.

Aujourd'hui classé à l'inventaire complémentaire des monuments historiques il emmène toujours une foule de promeneurs sur les hauteurs du Mont Dore

La gare de départ semble avoir été figé dans le temps ce qui lui donne un charme envoûtant.

Pour finir un petit tour à la gare SNCF, là énorme déception pas l'ombre d'un seul véhicule ferroviaire, que des voies vides. Qu'il est loin le temps où le "Thermal Express" venant de Paris venait faire son terminus au Mont Dore tout comme l'Autorail panoramique du "Cévenol" en provenance de Marseille.

Aujourd'hui la desserte ferroviaire est réduite à sa plus simple expression 2 TER assuré par fer tout le reste du trafic étant assuré par autocars semblables à "l'IRIBUS IL-LIADE" stationnant dans la cour de la gare.

Claude SOLARI

## Souvenir du Réseau

### LE SAVIEZ-VOUS ?

#### La nouvelle livrée en 1981



C'est en 1981 que la régie décide de modifier sa livrée. Plusieurs essais vont être conduits dont celui des photos ci-dessus. Elle cherche un logo plus moderne et des couleurs qui donnent une image plus dynamique de l'entreprise. Ce PR100 PA N°438 sert de prototype pour les essais. Cette livrée rappelle énormément la livrée de la RMTT. Finalement, la régie optera pour la livrée flèche qu'elle présentera sur son premier PR100 repeint la voiture 883. Les premiers autobus à porter la nouvelle livrée flèche furent la série 901 à 914, livrés en 1982 et présentés devant la Mairie avant leur mise en service.

Didier RECEVEUR

#### Les plaques latérales



Depuis le début les véhicules (trams, trolley, bus) ont porté des plaques latérales. Jusque vers 1955 je crois, les trolleys en portèrent des 2 côtés, comme à Paris. A l'époque, un employé dans chaque dépôt travaillait toute la nuit pour habiller chaque autobus qui devait sortir en ligne dans la journée. Les girouettes frontales et arrières ainsi que les plaques étaient sélectionnées et les chauffeurs n'avaient plus qu'à faire gonfler leurs bus et partir. Quand le bus rentrait au dépôt, l'employé responsable de ces plaques déséquipait chaque bus au poste de gazoil et recommençait l'opération selon le roulement des voitures qui sortaient en ligne.

Didier RECEVEUR

#### Les essais de girouettes frontales



Quand la régie a reçu ses PR100 PA, elle décida d'améliorer la lisibilité des girouettes frontales.

Plusieurs essais furent entrepris comme le montrent les clichés ci-dessous.

Entre 1954 et 1975, la régie opta pour des destinations écrites en noir sur fond blanc. A partir de 1976, de nouveaux bandeaux apparurent, cette fois, destinations écrites en blanc sur fond noir. Le seul soucis c'est qu'à l'époque les destinations sont très peu lisibles. La mode était à la petite girouette... Aujourd'hui, nos girouettes de GX327 sont bien éloignées de ces PR100 PA

Didier RECEVEUR

## Heuliez Bus : le retour

Après avoir acheté pendant plus d'une décennie des Mercedes, Marseille se dote maintenant de nouveaux bus Heuliez.

Les numéros de parc 1101 à 1120 ont été donnés à cette série de 20 bus exclusivement en ligne sur la 21 (Canebière Bourse - Luminy / Valmante 21 et Jetbus).

L'autobus est monté en France, une partie des pièces provient de fournisseurs divers, principalement allemands.

Le véhicule est souple, puissant, mais le démarrage est jugé un peu « poussif » par rapport à la dernière génération de Citaros. Par contre le freinage est beaucoup plus souple.



△ L'arrière du GX 327 avec le moteur vertical, la 1113 à Luminy.



△ Nouveau GX 327 sous la passerelle du Redon, la 1102.

Le poste de conduite en hauteur a été choisi volontairement car cela permet au conducteur d'être au même niveau que les clients, ce qui est important psychologiquement lui rendant ainsi son autorité.

La porte de sortie coulissante est plus pratique et rapide que celle sur les Citaro à débattement extérieur. Elle permet de s'approcher contre un des innombrables piquets métalliques empêchant la stationnement sauvage sans risquer de briser la vitre d'un vantail.

En règle générale, le GX327 est apprécié par les chauffeurs, le seul petit reproche étant une visibilité réduite du champ de vision sur l'avant tout en bas, si par exemple un petit « gamin » traverse, à cause de l'encombrement du tableau de bord. Pour les voyageurs, le fait que la porte de sortie soit avancée d'un demi couple par rapport au Citaro ne va pas les inciter à aller vers l'arrière, d'autant que la position du moteur n'a permis que l'installation d'une lunette arrière de petite dimension, ce qui peut donner un sentiment de

claustrophobie (c'est en fait une question d'habitude, les bus des USA et du Canada sont pour la plupart dépourvus de vitre arrière, l'installation de climatisation étant montée sur le moteur, et non sur le toit comme ici).

Cette position du moteur est aussi un inconvénient pour la consommation qui risque d'être assez élevée, du fait d'un renvoi d'angle de la transmission.

Par contre ce bus est peu polluant, grâce à son moteur Euro 4, et possède un maximum de pièces recyclables.

La sécurité de l'habitacle est assurée par un système de vidéo surveillance

En conclusion, même si l'on n'est pas parvenu au bus idéal, ce modèle bénéficie de nombreuses améliorations et on espère donnera satisfaction aussi bien à la Régie, qu'aux conducteurs et aux clients.

Denis GAREL



△ L'intérieur du GX 327, avec le retour des sièges jaune pour les places réservées

## Le premier GX 127 fait ses essais sur la 60

Le premier GX 127 (petit frère du GX 327) est enfin arrivé dans la cité phocéenne, il fait ses premiers pas du côté de Notre Dame de la Garde. Il est numéroté 201.



A terme ces autobus à gabarit réduit devraient remplacer les GX 77 H à bout de souffle.

Cédric GARNIER

## Site de l'ARTM : le cap des 20.000 visites franchi !

20.000 ! Le cap des 20.000 visites a été franchi durant cet été. Un grand merci à notre « webmaster » Frédéric Durante qui s'efforce d'enrichir constamment le site. Parmi les dernières nouveautés une visite de la ligne de tram depuis la loge de conduite. Alors rendez-vous sur le <http://durante chez-alice.fr>

Daniel AUGEROLLE

## La photo du jour



Le GX 77 H numéro 254 au Cours Joseph Thierry sur la ligne 74 (Crs J.Thierry - Vallon Montébelllo).

## Bloc notes

Comme l'a décidé notre Assemblée Générale du 3 mars dernier, le montant des cotisations 2008 sera de 25 € et de 35 € pour le tarif couple.

*Can'ARTM* N°6 - Septembre 2007

Semestriel gratuit

**Directeur de la publication :**  
Daniel AUGEROLLE - Président

**Rédaction :**  
Daniel AUGEROLLE - Président  
Denis GAREL - Vice-Président

**Réalisation :**  
Cédric GARNIER

**Photos et illustrations :**  
Daniel AUGEROLLE  
Denis GAREL  
Cédric GARNIER  
Nicolas HESZLER  
Jacques LAUPIES  
Jean-Pierre LOPEZ  
Roland MARTIN  
Claude SOLARI

**Prochain numéro :**  
Premier semestre 2008