



L'Edito du Président

Moins deux, plus deux : telle a été notre équation pour ce dernier semestre.

Moins deux car nous avons du faire procéder au ferrailage de 2 de nos véhicules (le 760 et l'articulé 14) trop abîmés pour espérer raisonnablement arriver à les restaurer. Plus deux car à la place nous accueillons deux nouvelles unités : un GX 113 et aussi un GX 77, dont ces derniers viennent de quitter les rues marseillaises.

On parle aussi beaucoup de trams dans ce numéro : des anciens, des modernes, des européens, des nord-africains. Mais quoi de plus normal quand on s'appelle les Amis du Rail. Bonne lecture...

Daniel AUGEROLLE



Nice, le Jour du Tram !

Le 24 novembre 2007, une délégation de l'ARTM a fait le voyage jusqu'à Nice pour fêter le retour du tramway avec nos amis niçois, de l'association des Tramophiles de la Côte d'Azur (TCA).

Page 3

Nouvelles de l'association

	Pages
<i>La 213 chez Ivéco</i>	2
<i>Certains s'en vont, d'autres arrivent...</i>	2
<i>Le projet Histram</i>	2
<i>Projet de restauration de l'autobus PBR 728</i>	4
<i>Lunch Conférence en Arles</i>	4

Histoire, réseaux, matériels...

		Pages
<i>Les tramways d'Alger</i>	<i>par Jean-Louis KERSTEN</i>	6
<i>Les lignes de tramways 51 et 52</i>	<i>par Michel DUPONT-CAZON</i>	8

Evènements

	Pages
<i>Le retour des bus articulés dans la capitale phocéenne ?</i>	10
<i>Nouveaux bus Mercedes à Martigues...</i>	10
<i>Le Boulevard Chave fête le Tram</i>	11
<i>Les 30 ans du Métro</i>	12

La 213 chez Ivéco

Le mercredi 7 novembre dernier notre trolleybus 213 a été victime d'une méprise de la part de l'entreprise chargée de ferrailer les autobus GX 113 sur le site du dépôt de la Rose. Bien qu'il n'y ait pas de doute sur la destination de notre véhicule (des pancartes « véhicule musée » étant apposées bien en évidence) il a été pris en remorque et déplacé sur 200 mètres environ avant qu'un gradé du garage ne fasse stopper le convoi; la 213 a ensuite été remise à son emplacement originel. Malheureusement ces opérations ont généré des dégâts sur notre véhicule : pare brise cassé, calandre enfoncée, pare choc avant abîmé et quelques légers dégâts au bas de caisse arrière.

Grâce au suivi apporté à ce dossier par un gradé du service du matériel roulant de la Régie que nous remercions, les choses ont avancé dans le bon sens. Ainsi le mercredi 6 février le garage Termine est



intervenu pour prendre en charge notre véhicule ; direction la société IVECO basée à Vitrolles pour réparations, ces dernières étant prises en charge par le responsable des dégâts.

Daniel AUGEROLLE

Certains s'en vont, d'autres arrivent...



Poursuivant la rationalisation de notre flotte de véhicules, ce dernier semestre nous nous sommes séparés de 2 unités supplémentaires : l'autobus Berliet PR 100 n° 760 et l'autobus articulé Mercedes

O 305G n° 014. L'état de ces deux véhicules s'était trop fortement dégradé pour espérer les sauver. Ils ont donc été intégrés au marché de ferrailage des autobus GX 113 de la RTM que nous remercions car cela nous évite des frais supplémentaires.

Comme cela avait été annoncé dans le dernier Can'ARTM l'autobus GX 113 n° 104 et l'autobus GX 77 n° 265 doivent prochainement rejoindre notre collection.

« Délestés » de ceux qui nous auraient demandé un très gros effort pour les restaurer nous allons désormais nous attacher au maintien à niveau mécanique et esthétique de nos véhicules.

Daniel AUGEROLLE

Le projet Histram

Une association turinoise, Associazione Torinese Tram Storici (ATTS) nous a contacté via notre adresse Internet, puis par courrier. Cette jeune association créée en 2005 restaure et fait circuler sur le réseau de Turin de vieilles motrices. Son président, Monsieur CAMBURSANO, est également le responsable d'exploitation du réseau turinois. L'ATTS a pour ambition de monter dans le cadre de l'Europe un projet de « Musées en mouvement » avec des échanges mutuels de voitures historiques et des activités de coopération culturelle et touristique. Pour cela il faut au minimum 6 partenaires dans 6 pays différents de la communauté européenne. L'Italie, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Suède

sont déjà en lice ; l'ATTS a pensé à l'ARTM pour la France. Si le projet est fort séduisant, en ce qui nous concerne il ne peut guère se faire sans l'appui à minima de la RTM et de la Communauté Urbaine. Un contact téléphonique a été établi avec Monsieur CAMBURSANO et le courrier qu'il nous a adressé transmis à Monsieur Jean-Claude GAUDIN. A la date du 31 décembre Monsieur ROCCA-SERRA adjoint à la RTM nous a fait savoir qu'il transmettait le courrier à la Direction de la RTM pour étude. Nous espérons que ce projet sera l'occasion de remettre nos tramways sur de bons rails.

Daniel AUGEROLLE

Nice, le Jour du Tram !

Depuis le temps que les Niçois attendaient ce jour...

En 1953, Nice abandonnait ses tramways obsolètes comme toutes les villes de France en imitant Paris, toutes... sauf Lille, Marseille et Saint-Etienne.

De par le Monde, dans toutes les cités où ils ont été conservés, les tramways se sont dynamisés à la pointe du progrès, si bien que leurs incontestables mérites les réhabilitent partout en France !

A la fin du XXème siècle, la circulation urbaine est saturée : périmée la solution du « tout automobile ». Comme tant d'autres villes, Nice veut construire son tramway.

Elle hésite... sur pneus ?

Non ! Ce sera un vrai tramway !

Mais avant de construire le tram du XXIème siècle, Nice entreprend de grands chantiers, rénove tous les réseaux des impétrants du sous-sol, vétustes, dépassés et mal cartographiés.

Enfin, sur une base fiable s'implante la ligne 1 du Tramway de Nice.

Pour réussir sa mise en service de qualité, les machines et les hommes sont soumis à l'épreuve pendant la « marche à blanc ».

Le 24 novembre 2007, voici venu à Nice, le Jour du Tram !

Au petit matin, quatrième jour de pluie soutenue... La Région PACA reçoit l'eau qu'elle espère depuis quatre mois.

On devrait être content... mais pas aujourd'hui !

Enfin dans la matinée, quelques accalmies dissipent les nuages d'un ciel alourdi.

Rue de France, chez le libraire : « Nicematin – Edition spéciale – Le Jour du tram ».

Le client devant nous se réjouit :

- La Place Masséna est déjà noire de monde !

Place Masséna.

En toile de fond : Nice 1900, une image géante, tendue entre les façades à la sortie du goulet avenue Jean Médecin.



11h15 : la rame officielle perce l'écran, le tram surgit sur la Place comme s'il surgissait du passé pour mieux s'élancer vers l'avenir. Le Chœur de Nice accompagné par la Musique des Pompiers interprètent des chants grandioses... Explosions de confettis...



Une deuxième rame suit immédiatement...

L'émotion est intense dans la foule arrosée d'une pluie de confettis...

Nice vit un grand moment !

Par un heureux hasard, les membres de l'ARTM se retrouvent tous ensemble !

Par téléphone portable, Daniel communique avec les TCA regroupés à la fontaine.



« Le Tramway est à vous ! » Discours paternel du Maire de Nice, Jacques Peyrat.

Tandis que les deux rames inaugurales se sont éloignées de la cérémonie pour attendre sous tension, un arc-en-ciel se tend sur la Place Masséna, de bonne augure pour le tram...

ARTM et TCA tournent autour des deux Citadis, puis s'écartent vers le terminus des autobus, à la veille d'importantes modifications sur le réseau ST2N.

Un ancien articulé : 700.000 km sans panne ! Le nouveau Citelis prend la relève...

L'Unimog rail-route veille, pas très loin du tram...

Surgit un Van Hool de la SAM (Société des Autocars

Martin) : son attachante désuétude suscite l'intérêt général...

Franck nous invite à bord d'un autobus 17.

Cet assaut de tramophiles intimide une passagère qui farfouille dans son sac.

- Kestufais, Maman ? demande une petite fille,

- Je cherche mon ticket, mon ange... les contrôleurs vont me le demander...

Le 17 emprunte l'avenue Jean Médecin.

Lundi 26 novembre, c'est fini ! Il circulera par des rues parallèles...

Déjeuner « Au Voyageur Nissard ».

Spécialités niçoises jusque sur les murs : au temps du tramway sur voie métrique à caniveau...

Nous élevons nos pensées émues vers Rolland Martin qui de là-haut partage notre joie...

Nice, le Jour du Tram... le tram est imprenable !

Une foule heureuse de vivre l'événement après

quatre ans de chantiers...

Nice est fière de son beau tramway avec la particularité esthétique de pouvoir rouler en SAT (Système Autonome de Traction) sans LAC (Ligne Aérienne de Contact).

Nous quittons les festivités, déçus que la CANCA (Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur) n'ait pas réservé au programme une petite place pour évoquer le patrimoine de ses transports urbains, comme cela s'est pratiqué au cours d'inauguration dans d'autres cités.

Pourtant à Breil-sur-Roya, les TCA ont transformé une (vraie) motrice marseillaise de 1942 en (fausse) Niçoise !

Dans le prochain numéro du Can'ARTM, nous découvrirons ensemble la ligne 1 du Tramway de Nice, si vous le voulez bien...

Jean Louis KERSTEN

Projet de restauration de l'autobus PBR 728

Comme déjà évoqué lors du dernier Can'artm il s'agit d'assurer la restauration de notre PBR au travers d'un chantier d'insertion. Outre les partenaires déjà connus (Fondation Véolia, ARFADE, CEIVE, Mission Locale de Marseille, FRIPINSERTION) Michel MARTINO, agent RTM, nous a rejoint. Il a établi le devis pour les fournitures (hors mécanique) qui s'élève à 24302,72 euros TTC. Lorsque le projet démarrera il supervisera le chantier de restauration.

La genèse du projet :

Le public visé : jeunes entre 18 et 25 ans inscrits dans un parcours d'insertion (CIVIS renforcé), ou RMI pour les plus de 25 ans.

L'action : restauration d'un autobus Berliet datant de 1960 par une équipe de jeunes en insertion. Création d'aménagement modulable à l'intérieur du bus de façon à pouvoir y créer une boutique de vêtements tout en gardant son authenticité.

Les buts :

• Permettre à des jeunes de découvrir plusieurs

secteurs d'activité (mécanique, électricité, carrosserie etc...), d'acquérir des éléments de compétences techniques, d'accéder à une première expérience professionnelle et de pouvoir commencer une réflexion sur leur projet.

• Participer à la remise en valeur du patrimoine de l'ARTM par le biais de cette action expérimentale, pouvant déboucher sur d'autres actions de restauration de matériel.

• Développer un service innovant de vente de vêtements à petits prix itinérant au sein de différents quartiers de Marseille (« Vétibus »). L'autobus pourra aussi être utilisé à des fins muséographiques (expositions temporaires) ou cinématographiques. Pour l'instant la RTM ne souhaite pas intégrer ce projet, ce qui ne nous facilite pas les choses. En effet cela nous oblige à trouver un lieu pour effectuer ce chantier et un transporteur pour déplacer notre PBR.

Daniel AUGEROLLE

Lunch Conférence en Arles

Nous étions une trentaine environ ce samedi 8 mars à nous retrouver à la gare des BDR d'Arles pour cette journée

Organisée par 3 associations (ABDR, ARTM et FACS) et que nous avons intitulé « Lunch Conférence ».

A partir de 10h les participants étaient accueillis autour d'un café.

Dès 11 heures présentation de la RDT 13 par Monsieur André Garcia, responsable du secteur marchandises. Puis ce fut au tour de Daniel Augerolle et d'Henri

Tenoux de dire quelques mots sur leurs associations respectives.

Nous sommes entrés ensuite dans le vif du sujet avec la conférence de Michel Dupont Cazon sur l'histoire du réseau des BDR depuis les origines en 1875, des lignes de chemins de fer aux trams d'Aix Marseille et de La Ciotat.. Plan, photos d'archives et souvenirs personnels du conférencier nous ont permis de visualiser ces temps passés.

Il est déjà 12h.30. Il est temps de faire honneur au

buffet préparé par Marie, Muriel et Marcel Coste.
Enfin Mr Garcia nous a fait visiter le bâtiment d'exploitation et l'atelier de la gare RDT 13 d'Arles.
Ce fut une excellente journée, le soleil s'étant mis de la partie.
Il faudra songer à en organiser d'autres.

Daniel AUGEROLLE



Les tramways d'Alger

Dès la fin du XIX^{ème} siècle, la Ville d'Alger s'urbanise sur les collines de la Méditerranée.

Comme toute grande ville, elle se prend à la vocation des tramways.

En 1892, la Compagnie des Chemins de Fer sur Routes de l'Algérie (CFRA) entreprend la construction d'un réseau vicinal, en traction vapeur, à écartement de 1,055 m (...et pourquoi pas 1 m tout simplement ! ?) centré sur une ligne côtière.



En 1898, la partie urbaine est électrifiée en 600 V. En même temps, la Compagnie des Tramways Algériens (TA) constitue un réseau purement urbain dans Alger, aux mêmes caractéristiques techniques que les CFRA (1,055 m – 600 V).

Le service est assuré par de petites motrices à deux essieux, capables de grimper de fortes rampes en tractant une remorque ouverte.

A la même époque, la Compagnie des Tramways et Messagerie du Sahel (TMS) entreprend la construction d'une unique ligne de tramway toujours aux mêmes caractéristiques techniques, (1,055 m – 600 V) de la place du Gouvernement jusqu'à la crête d'El Biar.

Dès 1920, le développement d'Alger sur les collines inspire aux CFRA l'extension de son réseau urbain et à l'abandon progressif de la vapeur, concurrencée

par les « cars ».

Dans les années 1930, les ingénieurs des TA étudient la mise en souterrain des tramways dans le centre. Trop ambitieux pour l'époque, ce « pré-métro » ne sera pas réalisé...

Néanmoins, la nécessité de renouveler le matériel roulant obsolète ne fait plus aucun doute.

Dans le Nord de la France, SATRAMO venait de mettre au point un prototype innovant :

une motrice articulée composée de deux caisses à deux essieux reliées par une partie suspendue.



Ce prototype, mis à écartement spécial de 1,055 m et animé par 4 moteurs de 45 CV, est testé avec un tel succès à Alger, que les TA commandent 25 motrices, qui seront livrées en 1937.

En 1937, les CFRA reprennent les TMS dont ils remplacent les tramways par des trolleybus.

Pendant la guerre, les tramways sont éprouvés par les surcharges et un entretien sommaire.

Les investissements nécessaires à la remise en état du matériel et des voies est si lourd que leur substitution progressive par des trolleybus semble inéluctable.



Une seule ligne de tramway subsiste : la « 1 » des TA avec son matériel articulé si performant !

En 1959, TA et CFRA s'unissent en une Régie Syndicale des Transports Algérois (RSTA).

Eliane se souvient des tramways d'Alger...

Ils avaient tellement de succès qu'à la Place du Gouvernement des chicanes canalisait la foule.

Pour ne pas payer, les p'tits gamins s'accrochaient derrière...

Il leur arrivait de tirer sur le cordon et ça déperchait !

Alors, le receveur se bagarrait !

Il faisait chaud, les robes étaient légères : c'était l'aventure pour une jeune fille...

Quand Pépé devait expliquer le chemin, il avait cette expression : « ... là où le tram il se tord ... »

Les événements des années 60 provoqueront des dégâts si importants aux installations fixes du tramway que la RSTA, avec les moyens dont elle disposait, jugera opportun de les abandonner...

En 1963, la RSTA insère une petite annonce dans la revue « Modern Tramway », cherchant acquéreur pour ses 25 motrices articulées SATRAMO d'occasion et en bon état.

A cause de leur écartement à 1,055 m, aucune réponse ne fut donnée...

Le matériel a été ferrailé sur place.

Dès 1972, des autobus articulés Berliet assurent la ligne 1.

En 1974, les derniers trolleybus montent à Notre Dame d'Afrique.

Dans les années 1980, les petits Van Hool se fauflent dans une circulation difficile... si difficile que seuls des transports urbains efficaces pourraient résoudre !

C'est ainsi qu'à l'aube de XXIème siècle, Alger construit son métro !

L'Entreprise du Métro d'Alger (EMA) a attribué le contrat de maîtrise d'œuvre pour la réalisation du tramway d'Alger au groupement SYSTRA – RATP Développement.

La ligne part du centre ville - Carrefour du Ruisseau, vers l'est.

Elle doit desservir la nouvelle zone des Bananiers, l'université Houari Boumedienne, le centre de Bordj el Kiffan

et prendre fin à Dergana, proche de l'aéroport d'Alger.

Cette première ligne, longue de 16,3 km, comptera 30 stations et 7 ouvrages d'art.

Le dépôt comprenant le Poste de Commande Centralisé sera construit à Bordj El Kiffan.

La fréquentation attendue est de 150 000 voyageurs par jour.

La mise en service est prévue pour le 1er trimestre 2009.

SYSTRA intervient en tant que mandataire du groupement et assure :

le contrôle de conformité et la validation des études d'Avant Projet Détaillé,

le contrôle et la finalisation du cahier des charges relatif à l'appel d'offres pour la réalisation des travaux et l'acquisition d'équipements,

l'assistance à la mise au point définitive du ou des marché(s) de travaux et d'équipements,

le contrôle de conformité des plans d'exécution,

le suivi et le contrôle de la réalisation des prestations de travaux et d'équipements et la présentation des propositions de règlement,

l'assistance pour l'acquisition et l'installation des équipements, ainsi que l'assistance provisoire lors de la mise en exploitation de la ligne.

RATP Développement a en charge, pour toutes ces missions, les aspects liés à l'exploitation.

Le groupement s'appuiera par ailleurs sur un bureau d'études algérien nommé « Assistance à la Construction » pour les prestations liées aux aménagements urbains, aux bâtiments et aux stations.

ALSTOM avait été choisi en juin 2006 pour réaliser un système clés en main destiné à la première ligne de tramway de la capitale algérienne.

Le 11 juillet 2007, une délégation algéroise est venue réceptionner,

sur le site de la Rochelle, la maquette à échelle 1 du « Citadis Alger » représentant une motrice imaginée par Design & Styling d'Alstom,

couleurs et matières par RCP, une agence de design basée à Tours,

partenaire d'Alstom Transport pour cette opération.

La maquette sera expédiée en septembre à Alger pour y être exposée.



ALSTOM livrera clés en main le matériel roulant, les voies, le système d'alimentation, l'électrification de traction, le système de signalisation, les équipements de commande, une partie des travaux publics et un atelier.

Alger, comme toutes les grandes villes, retrouve la vocation des tramways !

Jean-Louis KERSTEN

Les lignes de tramways 51 et 52



Le tramway est de retour à Marseille, notamment sur la Canebière, la rue de la République, près de la place de la Joliette et sur le boulevard de Dunkerque (ex boulevard maritime). Il semble donc intéressant d'évoquer les lignes de tramways qui passaient autrefois par les voies précitées ainsi que celles longeant les ports.

Dans le présent article, il sera question des lignes 51 et 52.

L'itinéraire de la ligne 51 était le suivant (tiré du « Guide de Marseille en Tramway » de 1928) :

« Place du Change (actuellement place Gabriel Péri), Quai du Port, Quai de la Tourette, les voitures longent les quais jusqu'au Cap Pinède, en laissant à droite à hauteur de la rue Saint Cassien, la gare de marchandises d'Arenc (P.L.M.). A partir de 21 heures, la ligne est prolongée jusqu'à la Madrague de la Ville et les voitures portent alors le n°52.

Retour par le même itinéraire ».



▲ A gauche, le Quai du Port

En matière de particularités, il était signalé que « Cette ligne passe devant les embarcadères de toutes les Compagnies de Navigation et dessert tous les môles jusqu'au môle E.

Les voyageurs ayant à prendre le bateau ont donc le moyen pratique de s'y rendre en se servant du

tramway ».

On citait sur le parcours « Monuments, édifices : Hôtel de Ville, Pont à Transbordeur, Cathédrale ».



La longueur de la ligne était de 4,350 km et la durée du trajet 24 min. Les horaires étaient les suivants :

« Premier départ de la Place du Change : 5h30, dernier départ de la Place du Change : 20h30 ; premier départ du Cap Pinède : 6 h00 ; dernier départ du Cap Pinède : 21h00.

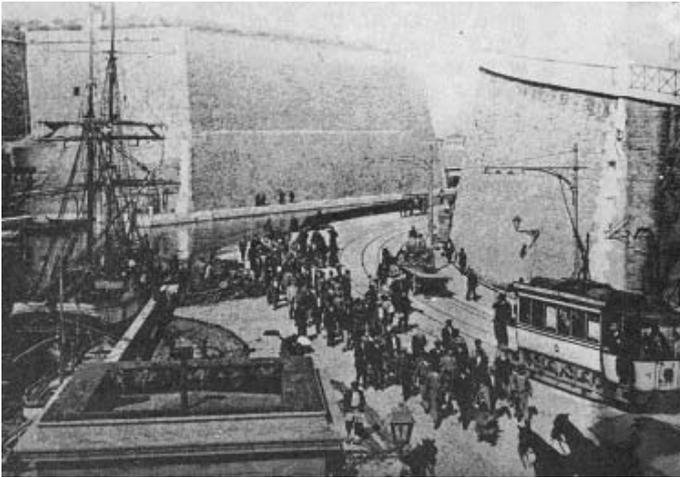


▲ Au fond à gauche, une partie du Pont à transbordeur.

Passage des voitures aux 11 minutes. Service de nuit : Place du Change, Madrague-Ville aux 30 minutes. Ce service porte le n°52 ».

En ce qui concerne la ligne 52, il est indiqué « ... Ce service fonctionne comme service de nuit de la ligne n°51 et le dimanche et les jours de fête (sic) toute la

journée, en remplacement du service n°51 qui est alors supprimé ».



△ Canal Saint Jean.

De 1934 à 1939, la ligne fut exploitée par autobus. Mais le 4 septembre 1939, le service par tramways fut rétabli entre la Place du Change et le Cap Pinède, les voitures empruntant la Rue de la République.



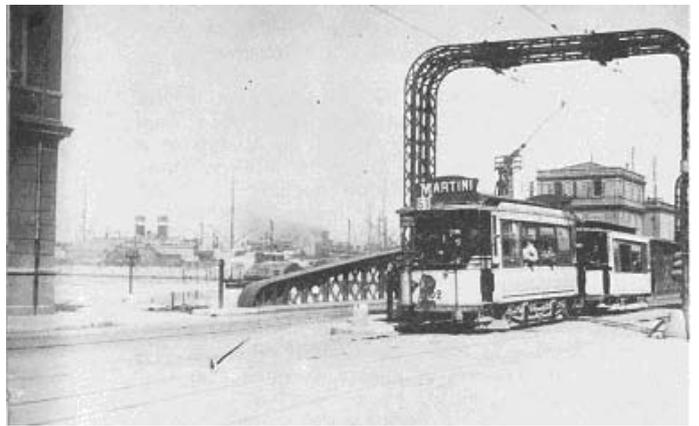
△ A gauche, quai de la Tourette
A droite, la montée vers la cathédrale avec la voie unique de la ligne 48 (Saint-Just/Cathédrale)

En effet, les voies et les lignes aériennes des quais avaient été partiellement démontées après 1934.



△ Remarquer, à droite, le tramway à chevaux.

La suppression des tramways intervint le 21 août 1943, à la mise en service de la ligne de trolleybus n°51 ; cette dernière sera détruite lors du dynamitage complet du Port le 21 avril 1944.



△ « Train de la ligne des quais franchissant le Pont Tournant des Bassins de Radoub »

Cependant, le service des tramways fut rétabli entre la Joliette et le « Parc à pétrole » le 16 octobre 1945 et entre la Place Sadi-Carnot et le « Parc à pétrole » le 17 octobre 1946. Ce dernier service perdurera aux heures d'affluence jusqu'au 6 mars 1948.

Michel DUPONT-CAZON



△ « L'éphémère trolleybus de la ligne 51 à son terminus de la place du Change en 1943 »

En ce qui concerne la bibliographie, on citera le remarquable ouvrage de Jacques Lauphiès et Roland Martin, abondamment illustré : « Les tramways de Marseille ont cent ans ». On y trouvera d'intéressants renseignements sur les lignes 51 et 52, notamment pour ce qui est du matériel roulant utilisé.

Remarque : sauf mention spéciale, toutes les images illustrant cet article sont tirées de la collection de Michel Dupont-Cazon.

Le retour des bus articulés dans la capitale phocéenne ?

L'autobus articulé, qui a commencé à se développer à partir des années 50, n'est apparu en France que vers les années 70, d'abord à Lyon avec un modèle Berliet plutôt rustique. Il n'a été mis en service à Marseille qu'en 1983.

Il s'agissait d'un bus à carrosserie Heuliez sur châssis allemand Mercedes O305G, véhicule éprouvé. Ces bus ont circulé sur les lignes 26 et 97, et en renfort sur des services partiels de la ligne 19 l'été. L'autre nouveauté était que les voyageurs commandaient eux-mêmes l'ouverture des portes, et pouvaient entrer indifféremment par n'importe laquelle des trois portes.

Malgré la grande qualité de fabrication, ces véhicules sont assez vite arrivés à limite d'usure, par les trajets en déclivité mais aussi hélas par un certain vandalisme.

Depuis 1996, date de leur réforme lors de mise en service de Réseau Libertés, il n'y a donc plus de bus articulé en circulation. Notre association en a récupéré un à l'époque, numéro de parc 14, mais le manque de temps pour s'en occuper et son lieu de

professionnels, nous sommes malheureusement obligés de nous en séparer. De plus tout récemment ce véhicule a fait l'objet de déprédations (vitres cassées etc...)



△ Les membres de l'ARTM nettoient le bus avant l'expertise

stockage à l'humidité l'ont complètement abîmé. Après de multiples hésitations, et expertises par des

Mais on reverra peut être des bus articulés, car une étude va être faite pour mettre de tels véhicules sur les lignes structurantes. Deux modèles étaient d'ailleurs présentés à Saint-Giniez lors de la cérémonie des vœux de la RTM. Il s'agissait d'un Heuliez GX427, et d'un Mercedes Citaro G.

Sur le principe, ils fonctionnent comme l'ancien modèle, il s'agit d'articulés pousseurs, le groupe moteur étant dans la partie arrière, mais en beaucoup moins polluant. Par contre au niveau esthétique, les deux constructeurs ont rivalisé d'imagination...

Denis GAREL

Nouveaux bus Mercedes à Martigues...

...de qualité ! Le choix des bus du Soleil, desservant les villes de Martigues, Port de Bouc et St Mitre s'est porté sur le bus Mercedes Citaro K, « K » comme « kurz » qui en allemand signifie court, on s'en serait douté quand on voit le véhicule, qui ressemble à un Citaro « normal » auquel on aurait enlevé une « tranche » entre les deux essieux.

Sans être un midibus, car sa largeur est identique à la version standard, ce bus est adapté à des lignes à fréquentation moyenne. Esthétiquement, il est très réussi, la face arrière est grandement améliorée (ainsi que pour le reste de la gamme), par rapport aux modèles que nous avons l'habitude de voir circuler à Marseille.



Martigues étant une ville très agréable, voilà une bonne idée pour une prochaine balade !

Denis GAREL

Le Boulevard Chave fête le Tram

Le Conseil d'Administration de l'ARTM s'est écourté à 11h25.

Embarquement immédiat au Dépôt Saint-Pierre à bord d'une rame au fanal vert.

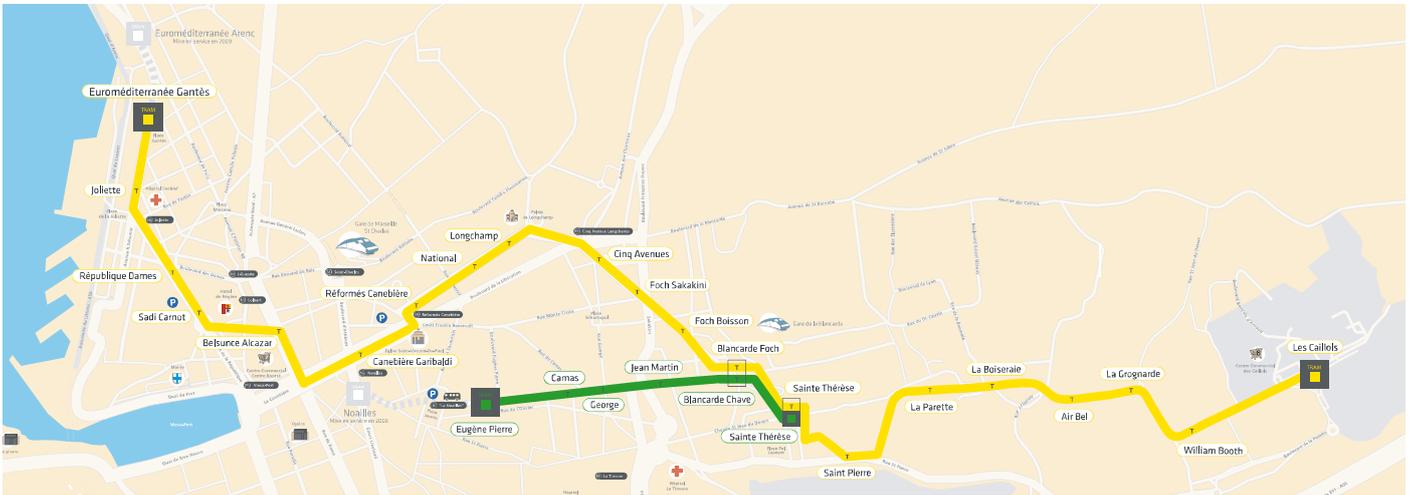
Descente au prochain arrêt « Sainte-Thérèse » où nous attendons une rame au fanal orange.

Fin T1 ou T2 !

Le fanal vert sur la ligne jaune, le fanal orange sur la ligne verte !

On entend déjà dire dans la Compagnie :

Le fil vert sur le bouton vert, le fil rouge sur le bouton rouge !



Le Boulevard Chave fête l'arrivée du Tram sur les traces du 68, mais en mieux !

Les voies ont été renouvelées à écartement normal, en site propre avec les stations aménagées au niveau du tram.



Terminus provisoire à « Eugène Pierre », juste avant le Tunnel de Noailles (derrière nous) qui rouvrira bientôt à voie unique.



Le froid engourdit et rallonge notre attente...

12h31 : la rame officielle fête l'arrivée du Tram !
« Kabuki ! » (feu d'artifice à froid) et explosion de paillettes dorées qui enveloppent le tram en un instant pour se répandre au sol, si fugitif spectacle, qu'il échappe aux appareils photo, rien que pour les yeux !

Point de discours, quelques-uns ont aperçu le Premier Adjoint au Maire réjoui dans la foule. L'apéritif autour d'une table fort bien garnie réchauffe les

cœurs et rassemble les Marseillais dans la bonne humeur.

L'ARTM embarque dans une rame qui remonte le Boulevard Chave.

Arrêt à la Blancarde : rupture de charge vers Euro-méditerranée-Gantès ou Les Caillols sur un autre quai, obligeant les voyageurs à traverser le carrefour

à pied.

Sainte-Thérèse, terminus !

Ici, on change de ligne sur le même quai.

Notre rame continue à vide vers Saint-Pierre...

Où le tram au fanal orange rebrousse sur sa ligne verte... !

Jean-Louis KERSTEN

Les 30 ans du Métro

30 ans déjà !! C'est le 26 novembre 1977 que fut officiellement ouverte la ligne La Rose - St Charles. Puis le 10 mars 1978 ce fut le prolongement jusqu'à Castellane.

Le 3 mars 1984 mise en service du tronçon central de la ligne 2 (Joliette-Castellane). Le 1er février 1986 prolongement vers Ste Marguerite et le 14 février



1987 direction Bougainville. Enfin le 5 septembre 1992 la ligne 1 joue les prolongations jusqu'à La Timone. Pour célébrer cet événement quelques motrices furent pelliculées entre le 10 décembre et le 10 janvier. Une semaine d'animations (du 10 au 15 décembre) organisée dans les stations.

Daniel AUGEROLLE



▲ Le 26 novembre 1977 le métro était inauguré par Gaston Defferre, Maire de Marseille.

La photo du jour



Un Mercedes O 305 de la ligne d'Allauch (actuelle 144). La ligne fête cette année son centenaire.

Can'ARTM n°7 - Mars 2008

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

Directeur de la publication :
Daniel AUGEROLLE - Président

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

Réalisation :
Cédric GARNIER

Photos et illustrations :
Daniel AUGEROLLE
Michel DUPONT-CAZON
Denis GAREL
Cédric GARNIER
Roland MARTIN
CGFT - RATVM
Le Tram - MPM
SMM
Ville de Nice

Prochain numéro :
Second semestre 2008