



Le mot du Président

Voici le n° 2 de Can'artm. Comme vous pourrez le constater dans les lignes qui suivent, les membres les plus actifs de l'association n'ont guère le temps de chômer.

Aussi en cette rentrée de septembre la poursuite des tâches entreprises devra mobiliser le plus grand nombre dans l'espoir de faire avancer, et aboutir, nos projets. Bonne lecture ...

Un musée sur le site de Rivoire et Carret ?

Appelée "la dame blanche" l'usine Rivoire et Carret, récemment désaffectée, a été rachetée par la Ville de Marseille. Un collectif de riverains pour la création d'une médiathèque sur le site s'est récemment constitué. Ce collectif a été très actif pour faire aboutir ses revendications et semble avoir été entendu puisque la municipalité pourrait donner une orientation culturelle au lieu.



Cet ancien site industriel revêt pour nous un intérêt particulier; en effet les grands volumes intérieurs sont idéaux pour recevoir une collection de véhicules de transport en commun, et donc y implanter un musée. C'est dans cette optique, et grâce à l'intercession de Mme Siskovitch du Comité du Vieux Marseille que j'ai pu rencontrer le 12 mai dernier Mr Roland Blum, député maire du secteur. Accompagné également de Mrs Piérini et Poulain du Comité du Vieux Marseille et de Mme Aubert du Musée du Vieux Marseille, j'ai pu présenter notre projet à Mr Blum, qui nous a écouté avec intérêt. Il ne nous a bien sûr pas donné de réponse définitive, mais ne nous a pas non plus découragés.

J'ai également été contacté par Mme Nespoulos, responsable du collectif de riverains, à qui la mairie de secteur a fait part de notre projet. Je dois la rencontrer début septembre. Espérons que le ciel commence à s'éclaircir pour nos véhicules.

Daniel Augerolle

La restauration du TROLLEYBUS 304

Le trolleybus 304 a été construit en 1928 pour assurer la ligne de trolleybus nouvellement créée reliant Aubagne à Gémenos et Cuges les Pins; il a été mis en service sous le matricule TB4. Reconstitué en 1940 par les établissements Barthélemy à Marseille (réutilisation du châssis d'origine) il prend le matricule 304 en 1942.

En 1948, le 304 sera transformé en graisseur de lignes aériennes pour le Réseau de Marseille. En 1975, notre 304 sera remis dans son état d'origine par les Ateliers du Réseau, aux Chartreux. Il est préservé par notre Association. Malheureusement, en 1998 il a été vandalisé et nécessite une restauration. Il est aujourd'hui le plus vieux trolleybus de France !



Au mois de juin, un groupe de travail s'est créé; il est constitué de Marc Bargier, Frédéric Durante, Jean Louis Kersten et Philippe Zammit. Nous avons contacté l'association Arfades, spécialisée dans l'insertion et ayant une expérience dans la restauration de véhicules afin d'étudier avec eux la mise en place du projet de restauration du 304. Une première réunion s'est tenue le 30 juin avec M. Amoros, président de l'Arfades, dans le but de définir les modalités de notre partenariat. Une prochaine réunion est prévue vers la fin du mois de septembre. D'ici là, le groupe de travail s'attelle à la rédaction d'un document prenant en compte les différents aspects du projet (historique de l'association et du 304, objectif(s) de ce projet, coût et devis estimatif en matériel et financement divers, partenariat envisagé).

Philippe Zammit

Matériel tramway

Le déménagement des motrices prévu en juin, puis reporté, n'est toujours pas effectué, un appel d'offre est en cours avec MPM pour ce déplacement au Port Autonome. En attendant les motrices subissent encore l'assaut des tagueurs. Aux dernières nouvelles le transfert pourrait s'opérer fin septembre/début octobre

Expositions centenaire ligne 40

Cette année nous fêtons le centenaire de la ligne 40. Inaugurée le 15 janvier 1905, cette ligne qui relie Marseille à Aubagne fait partie des lignes "mythiques" du réseau marseillais.

Afin de marquer cet événement l'ARTM a proposé une exposition photographique sur ce thème à la galerie des Transports située dans l'enceinte de l'ancienne gare de l'Est; l'endroit semblait tout indiqué puisque ce fut pendant de nombreuses décennies le terminus marseillais de la ligne.



La galerie fut donc nettoyée de fond en comble, les ampoules défectueuses changées et un apéritif d'inauguration offert par l'association le 16 juin. Une information plus large de la tenue de l'exposition, qui est restée en place jusqu'à la fin du mois d'août, aurait peut être permis d'attirer un plus grand nombre de visiteurs

Une deuxième manifestation est prévue en partenariat avec la communauté urbaine Garlaban-Huveaune-Ste Baume (GHB), qui s'inscrira dans le cadre de la semaine du transport public entre le 16 et le 22 septembre. Concrètement cela se décomposera de la manière suivante:

- les 16 et 17 septembre à Cuges les Pins (salle des Arcades) de 10h. à 12h. et de 14h. à 18h. **Le 17 à 15h.30 une conférence avec diapositives sur le sujet, ainsi que sur la ligne de trolleybus Aubagne-Gémenos-Cuges, sera donnée par Michel Dupont-Cazon.**

Un apéritif devrait clore l'événement. Vous y êtes bien cordialement invités.

- les 19 et 20 septembre l'exposition sera visible à Aubagne (lieu non encore déterminé), de 14h. à 19h.

- les 21 et 22 septembre enfin à la Penne sur Huveaune, salle du Pennelus de 14h. à 19h.

A l'occasion de cette manifestation un petit film, réalisé par Michel Dupont-Cazon, sur la ligne 40 devrait être présenté pour la première fois.

Déplacement de la maquette du futur tramway

La super maquette qui a coûté pourtant cher a déjà été enlevée de la Maison du Tramway, place du Général de Gaulle.

Clin d'œil à notre projet, elle est maintenant conservée sous une bâche ... sur le site de Rivoire et Carret !



Travaux du tramway sur notre site Internet

Frédéric Durante, notre web master suit les travaux du tramway et met à jour notre site.



Daniel Augerolle prend lui aussi des photos du chantier.

http://durante.chez.tiscali.fr/travaux_tw/page_000.htm

LE CHEMIN DE FER DES GOUDES

Déjà, vers la fin des années 30, lors d'excursions dans le Massif de Marseilleveyre, il m'avait été donné de remarquer quelques tranchées, sur ses contreforts, entre l'Escalette et les Goudes : il s'agissait, renseignements pris, d'un début de construction d'une ligne de chemin de fer.

Comme le montrent les photographies ci-dessous, ces tranchées existent toujours.



Dans le livre «Géographie DE LA FRANCE CLASSE DE PREMIERE» de GALLOUEDEC, MAURETTE et MARTIN, figure une carte du PORT DE MARSEILLE

Sur celle-ci sont reproduites les lignes actuelles, mais, en plus, apparaît un tracé partant de la Gare du Prado et se dirigeant vers le Sud, avec un embranchement passant près de l'hippodrome du Parc Borély, en direction de la mer.



Il semble donc s'agir de la ligne devant aboutir aux Goudes.

Dans son intéressant ouvrage «150 ANS DE VIE AU QUARTIER DE BONNEVEINE Petite monographie du quartier (1833-1983)», Charles NICOLAS, mon voisin au Parc du Roy d'Espagne, en donne une très bonne description :

« LE PETIT TRAIN DES GOUDES

Vous auriez pu le prendre, à la gare du Prado, et descendre à la station "CHATEAU BORELY", à moins que vous ne préférerez poursuivre jusqu'au terminus, à la gare des GOUDES.

Le projet était fin prêt en 1878 et son utilité reconnue par tous, non seulement pour desservir la banlieue SUD, mais surtout pour désenclaver le quartier industriel des GOUDES, qui se trouvait fort à l'étroit et n'avait, à sa disposition, qu'un mauvais petit chemin empierré. Car, au-delà du village de MONTREDON, il y avait déjà plusieurs usines, des fabriques, comme on disait (on en voit encore quelques traces) : tanneries, fabriques de soude, raffinerie de soufre, verrerie, tuilerie, etc.

La ligne, longue de 9 km 950, devait traverser STE-ANNE, le Parc BORELY, passer sous le boulevard LEAU par un tunnel, longer la mer, puis à nouveau passer par un tunnel à l'entrée de MONTREDON, et enfin franchir un pont au-dessus de la Calanque de l'ESCALETTE, pour atteindre les GOUDES, le terminus. Là était prévue une importante station avec quais de chargement... hangars et toutes installations nécessaires pour satisfaire un important trafic.

Las ! Ce ne fut qu'un rêve ! Le projet capota, d'autant que les Ports Nord prenaient de plus en plus d'importance et drainaient vers eux la plupart des industries.

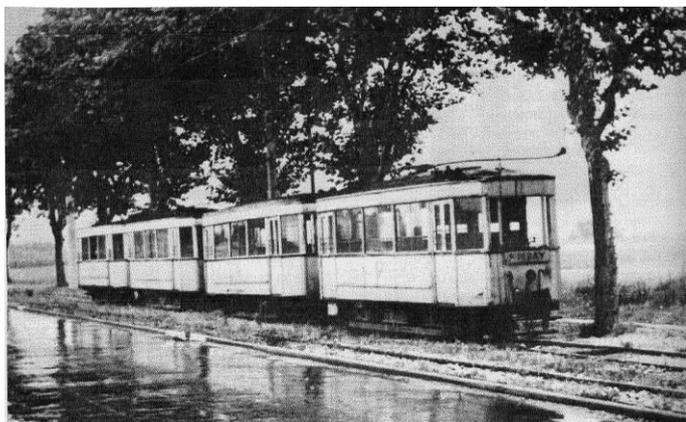
Mais tout mal ne vient pas pour nuire et le site de la Banlieue SUD, avec l'arrêt de l'industrialisation y a certainement beaucoup gagné. Car, ce n'est pas seulement les GOUDES qui auraient été transformées en zone industrielle, mais aussi BONNEVEINE et la POINTE ROUGE...

Bien sûr, vous n'auriez mis que 20 minutes pour aller aux GOUDES au lieu d'au moins 40 minutes qu'il vous faut actuellement, si vous prenez le BUS... et encore, si vous avez de la chance. »

Michel DUPONT-CAZON

Anecdote sur le Tramway Valence Saint Péray

En août 1928, la Compagnie des Chemins de fer de la Drôme reçut des Constructions électriques de France à Vénissieux, pour sa ligne de tramways Valence St. Péray une rame composée de deux motrices encadrant deux remorques. Il s'agissait de matériels à deux essieux, les remorques étant identiques aux motrices (à l'exception des installations de traction).



Les essais furent, hélas ! quelque peu décevants, la courbe devant la gare PLM de Valence était de trop faible rayon et ne permettait pas le passage de cette rame. La mise en service attendit donc que la modification des voies fût effectuée.

La longueur de chaque véhicule était de 8,40 mètre, ce qui constituait ainsi un train de 33,60 mètre de long. La largeur de ce matériel était de 2,05 mètres; l'empattement de 2,20 mètres et les poids à vide de 9,600 tonnes pour les motrices et de 5,800 tonnes pour les remorques. Les motrices étaient équipées, chacune de deux moteurs de 45 CV alimentés en courant continu sous 600 volts, soit en tout 180 CV.

Ange GIROD

Essais de bus à Marseille.

Essai d'un midibus Heuliez GX117



Photo : Cédric GARNIER

Pour remplacer les GX77H de 1991-1992 actuellement en service, ce midibus GX117 a été testé. Il a été accueilli favorablement par les conducteurs, car il est puissant, maniable, une position de conduite dominante, l'intérieur bien aménagé, l'esthétique jugée correcte.

Les quelques reproches concernent l'emplacement et la « forme » de certaines commandes comme le frein d'exploitation ou le sélecteur de boîte de vitesses.

Essai d'un Citaro O530L de 15 mètres et d'un articulé Citaro O530G de 18 mètres



Ces deux véhicules ont été essayés surtout dans le but d'accroître la capacité des bus sur les lignes chargées ou « pilote »



Le bus de 15 mètres ne convient qu'à certaines lignes au profil droit, l'articulé est plus maniable, il ne lui faut pas beaucoup plus de place qu'un « standard ».

Les transports en commun de l'agglomération de Bayonne

Je tiens beaucoup à remercier Monsieur LIBASSET, du service marketing, pour son accueil et les renseignements qu'il m'a fournis.

Comme d'habitude je suis allé chercher quelques compléments sur internet.

Présentation :

Société Anonyme filiale du groupe TRANSDEV (Caisse des Dépôts), la STAB (Société de Transport de l'Agglomération de Biarritz) gère depuis 1978 pour le compte du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) l'ensemble du réseau de bus de l'agglomération Bayonne, Anglet, Biarritz, Boucau, St Pierre d'Irube et Tarnos soit une population desservie de 135.000 habitants pour une superficie de 105 km².

Le SMTC de l'agglomération a confié l'exploitation du réseau à la STAB au travers d'un contrat de Délégation de Service Public régulièrement remis à la concurrence par appel d'offres.

La STAB détermine la politique générale des déplacements dans l'agglomération à travers des documents de planification tels que le PDU (Plan de Déplacements Urbains).

La STAB bénéficie de l'expertise et de l'appui de TRANSDEV, opérateur transports du groupe Caisse des Dépôts, présent dans 71 villes de France, mais aussi en Europe et en Australie.

Avec 25 ans d'expérience, la STAB a développé une **démarche qualité** pour l'exploitation et le respect de l'environnement. Cette démarche a été récompensée par deux certifications : ISO 9001 pour l'ensemble de l'exploitation du réseau urbain et ISO 14001 pour le management environnemental obtenues en 2001



Un peu d'histoire :

La première ligne hippomobile entre Bayonne et Biarritz fut créée avec l'arrivée à Bayonne en 1854 du chemin de fer Paris-Bordeaux.

Une autre reliant Anglet ligne fut créée en 1872.

En 1877, un tramway à vapeur dit BAB suivait en grande partie la voie express actuelle.

En 1885, une ligne de tramways également à vapeur Bayonne - Lycée - Biarritz vit le jour.

En 1914 que le BLB passe définitivement à la traction électrique suivi par le BAB en 1922.

Entre temps, en 1917, une troisième ligne exploitée par un établissement public, les Voies Ferrées Départementales du Midi voyait le jour entre Bayonne et Biarritz par le littoral et au-delà de Biarritz poursuivait par la côte jusqu'à St Jean de Luz, Hendaye et la frontière.



Entre 1948 et 1952, les tramways disparurent successivement et furent remplacés par les autobus de la Régie Départementale des Transports.

En 1954, l'exploitation du réseau de bus est confiée à la SABB, société privée qui, victime de l'expansion et du sous investissement n'est plus en mesure au milieu des années 70 d'assurer l'avenir des transports urbains de l'agglomération.

Encouragés par l'instauration en 1976 du versement Transport, les villes de Bayonne, Anglet, Biarritz, Boucau, St Pierre d'Irube puis Tarnos se constituent en Syndicat mixte des Transports en commun de l'agglomération de Bayonne.

La SABB est rachetée et transformée en Société d'Économie Mixte en 1979, la **STAB** est née.

En 2000, les collectivités locales vendent leurs parts de la société d'exploitation qui devient une Société Anonyme filiale de TRANSDEV.

Le contrat qui lie la STAB et le Syndicat Mixte des transports se poursuit jusqu'en 2010.

L'exploitation

L'agglomération de Bayonne-Anglet-Biarritz étant très touristique, l'offre de transport est supérieure en été. On embauche bien entendu des « saisonniers », mais on doit avoir une gestion rigoureuse des congés annuels, qui pour les conducteurs ne peuvent se prendre tous les ans en été.

De plus un réseau renforcé la nuit est mis en place chaque année pour les 4 jours des « fameuses fêtes de Bayonne », qui existent depuis 8 ans et qui font redouter le pire...mais il n'en n'est rien, il n'y a ni problème ni casse, pourtant on n'y boit pas vraiment que de l'eau...

La fréquentation du réseau de nuit est six fois plus importante pendant ces fêtes.

Les conducteurs travaillent 36 heures par semaine, et des minicars les amènent à la relève.

Comme à Marseille, et même peut être plus, ils vendent beaucoup de tickets au détail.

Les navettes centre ville à Bayonne, du lundi au samedi, de 7h30 à 19h30 et relie toutes les 6 minutes les parkings de périphérie à différents points du centre-ville. Ce service gratuit est assuré par 5 minibus électriques et transportent en moyenne 1200 personnes par jour.



Sur les 13 lignes régulières urbaines, la ligne 10 est affrétée.

Le matériel

Le parc est composé d'environ 80 bus :

- Heuliez : GX107, GX117, GX317GPL
- Van Hool : A500 (deux versions), A300GPL
- Solaris : Urbino 12
- Renault : PR100MI, PR100R
- Gépébus (Tecnobus) : Oreos 22
- Divers minicars transport handicapés

Depuis 6 ans des bus au GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié) roulent sans gros problème, mais on note une perte de puissance par rapport à un moteur Diesel.

Les véhicules sont dans un état irréprochable, même pour les plus anciens d'entre eux, comme les GX107 (identiques à nos GX113), et les quelques PR100 qui restent.

Des bus à gabarit réduit Heuliez GX117, identiques au modèle que l'on a essayé à la Régie, ont remplacé les « vieux » GX77. Malheureusement, il y a déjà un problème de moteur.

Quelques adaptations ont aussi été nécessaires pour le bon fonctionnement des minibus électriques.

On note l'arrivée de beaux bus SOLARIS de fabrication polonaise, environ 10% moins cher, et qui sont très fiables. Il est encore prévu d'autres livraisons de ce type de véhicule.

Le futur

Avec le PDU, un projet d'axe lourd bus pourrait voir le jour, avec peut-être des bus de 15 mètres.

Conclusion

Bien que ce réseau soit celui d'une ville beaucoup moins importante que la notre, il est toujours intéressant de voir ce qui se fait ailleurs, peut-être pouvons-nous y retenir quelque chose ...

Quelques chiffres (2004)

210 employés dont 155 conducteurs
3.450.000 de km. parcourus
5.000.000 passagers transportés

Nouveaux trolleybus à Vancouver



Voilà bien la preuve que le trolleybus n'est pas un moyen de transport désuet !

Matériel La Rose

Matériel La Rose

Malgré de nombreuses difficultés, les choses commencent à bouger dans le bon sens.



Photo : Cédric GARNIER

Avec Paul, notre mécano, l'équipe a pu redémarrer l'autobus Berliet PH12/100 de 1971.

Il a fallu remplacer une durite, adapter le bac à batteries pour y loger celles de GX113 et ajouter de l'huile dans le coupleur.

Du travail, mais quel plaisir d'entendre le ronronnement de son moteur ! Et de le faire rouler dans le dépôt devant le personnel tout ébahi ! Bien entendu notre PH12 est passé à la douche, il en avait bien besoin.

Deuxième point fort, le redémarrage du PR100 n°370, après changement du démarreur (pris sur la 356, qui nous sert de réserve de pièces) et l'aide du mécano de service cet après midi-là qui a accepté de nous aider. Mais dans un premier temps on s'est contenté d'entendre le moteur, car la boîte de vitesses automatique ne voulait pas s'enclencher !



Une grande première pour Jacques qui n'avait jamais conduit de PR100

C'est grâce à la ténacité de Cédric (notre Mac Gyver) qu'une autre après-midi le bus a pu enfin faire quelques tours de dépôt. Il est aussi passé au lavage.

De plus il nous est interdit de prendre des pièces sur les trolleybus réformés, il faudra essayer de s'arranger avec le récupérateur, qui devrait venir courant septembre.

D'autres actions ont aussi été entreprises, lavages, ponçages, démontage et remontages : il est à noter toutefois que l'on peut avoir des surprises en enlevant des tôles : la rouille commence à faire son effet sur la structure même de notre trolleybus 201 !



Les moteurs thermiques des trolleybus 201 et 213 fonctionnent aussi, mais la mauvaise nouvelle est que le 213 ne possède plus de compresseur ! Avec le risque qu'une tôle rentre dans une roue, par manque d'air des suspensions, détruisant le pneu, comme cela est arrivé sur le PR100 n°624 de TBFP.



Que cela ne nous décourage pas, il suffit de « surfer » sur le NET pour voir l'état dans lequel ont été récupérés certains bus ou tramways, et ce qu'ils sont devenus : il n'y a pas de raison pour qu'à Marseille on n'y arrive pas aussi.

Denis GAREL

Quelques mesures simples suffisent pour leur accorder priorité :

Visions d'avenir pour les Transports Publics Urbains

Ne pas réfléchir à la mobilité, c'est admettre que les encombrements, la pollution, le bruit, l'anarchie dans les rues et l'inconfort de la vie en ville continueront à s'aggraver...

La croissance des déplacements individuels s'explique par le développement de l'usage de la voiture, avec l'implantation des grandes surfaces commerciales et la décentralisation des emplois en périphérie négligée par le réseau des transports urbains.

Dans la circulation, un autobus transporte l'équivalent d'une file de 20 automobiles.

Les Transports Publics utilisent plus rationnellement l'espace urbain et contribuent de manière significative au respect de l'environnement : ils sont globalement moins polluants et moins bruyants, ils contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air et aux économies d'énergie. Ils sont les vecteurs indispensables à une croissance saine de la ville.

Les infrastructures des Transports Publics génèrent un effet d'intégration : l'amélioration des quartiers mal desservis constitue un enjeu politique.

Dans le passé, le rythme de vie imposait des départs et des retours identiques chaque jour...

Aujourd'hui, les déplacements varient par la multiplicité des activités : la mobilité devient pérégrination urbaine.

Le centre historique ou géométrique de la ville a cessé d'être le lieu le plus prisé des activités.

Le nouveau modèle urbain se caractérise par une multitude de pôles d'intérêt sur lesquels doit s'appuyer le Réseau.

Situés en bordure de ville, les parkings de transit deviennent les compléments naturels des Transports Publics, à condition que la sécurité des personnes et des véhicules y soit garantie en permanence et qu'une tarification combinée du transport et du stationnement y soit appliquée.

La fréquence des passages, la régularité et la vitesse commerciale déterminent la qualité des Transports Publics.

Quelques mesures suffisent pour leur accorder priorité :

- la gestion des feux de signalisation
- le respect du stationnement
- la limitation du franchissement des sites propres

Les installations et le matériel roulant doivent être entretenus et accueillants pour mettre à la disposition des voyageurs un espace agréable. Les Transports Publics ont pour vocation la liberté de déplacement, le plaisir de se laisser transporter sans se soucier des embarras de la circulation, ni de garer sa voiture...

Partout dans le Monde, des échantillons caractéristiques du matériel ancien sont préservés pour s'ajouter à notre patrimoine, chaque élément s'inscrivant dans l'Histoire des Techniques et dans la « Culture Transport ».

A l'ARTM, nous sommes passionnés par les Transports Publics, leur Histoire, leur action quotidienne, leur avenir...

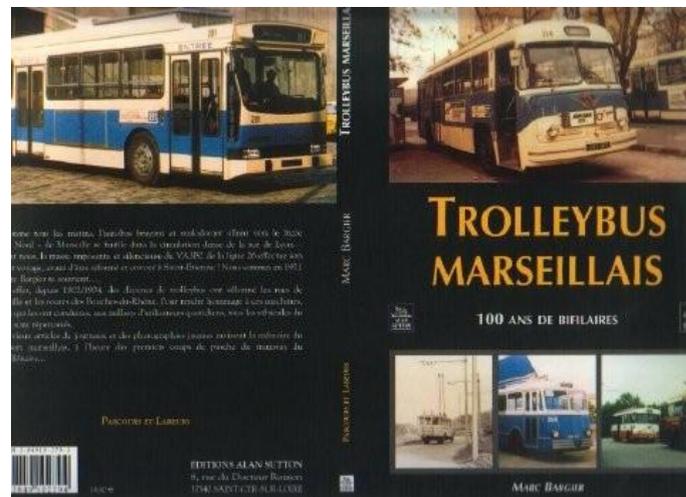


Il est grand temps que les pouvoirs publics, les citoyens et tous les acteurs de la ville réfléchissent à une mobilité durable, qu'ils renoncent à leurs tabous et qu'ils prennent conscience que les Transports Publics Urbains sont vraiment les transports de l'avenir !

Jean Kersten

Sortie du livre sur les trolleybus de Marseille de Marc Bargier

Né le 8 août 2005, il contient des images anciennes de 1902 à 2004, des anecdotes et des souvenirs sur les trolleybus marseillais.



Il est vendu dans les principaux magasins culturels (FNAC, Virgin...) au prix de 18,90 €