



# Can'ARTM

Le Journal d'Information des Amis du Rail et des Transports de Marseille

Dépôt Saint-Pierre - 27 boulevard Jean Aicard - 13005 MARSEILLE  
http://durante.chez-alice.fr/ - artm13@aliceadsl.fr - 04.91.47.83.62

Numéro 9 - Mars 2009

## Bus et trams font leur cinéma



↑ Le PH 12/100 numéro D7 (ex 83) devant la prison des Baumettes.

Loi des séries ? C'est de façon quasi simultanée que plusieurs de nos véhicules ont les honneurs du cinéma.

Tout d'abord le PH 12 qui a été retenu pour tourner une scène du film *l'Immortel* (réalisé par Richard BERRY), devant la prison des Baumettes.

Puis ce sont les tramways qui voient débarquer dans leur hangar une équipe de tournage pour un court métrage « Le tramway fantôme » réalisé par Lionel LAGET, inspiré d'une anecdote ayant existée à savoir un tramway circulant seul en pleine nuit à Marseille.

Le reportage complet sur ces deux événements dans notre prochain Can'artm. ■

Daniel AUGEROLLE

## Annonce

Un groupe de travail ouvre le « Grenier » de Saint-Giniez chaque troisième samedi du mois afin de s'occuper de la restauration des véhicules.

44 avenue Alexandre Dumas - Marseille 8<sup>e</sup>

## l'Edito

Can'artm n° 9 en ce début d'année 200... 9 ; alors quoi de neuf pour notre association. Après quelques péripéties durant l'automne dernier les tramways historiques peuvent souffler un peu.

Mais si nous retrouvons un climat plus serein, nous devons rester mobilisé sur ce sujet, comme aussi pour la restauration du PBR. Marseille 2013, capitale européenne de la culture est en ligne de mire, d'autant que l'on nous demande de faire des propositions à ce sujet. Nous devons saisir la balle au bond. De neuf aussi une convention réactualisée avec la Régie. Bonne lecture...

Le Président,  
Daniel AUGEROLLE

## le Sommaire

<b>l'Actualité</b>	Page 2
● Rendez-vous avec le nouveau directeur de la régie	
● Expo Rourail	
<b>les Dossiers à suivre</b>	Page 3
● La saga des tramways	
● Et maintenant	
● Classement de la motrice 1291	
● Quel avenir pour ces matériels	
<b>Histoire, Réseaux...</b>	Page 5
● Le PH 12/100	
● Lignes 46, 49 et 50	
<b>le Coin-coin détente !</b>	Page 10
● Le coin coin de l'Esitériophile	
<b>Inter-association</b>	Page 12
● Les TCA font leur manège	
<b>Divers</b>	Page 13

# L'Actualités

## Rendez-vous avec le nouveau directeur de la Régie

Monsieur Pierre REBOUD a pris ses fonctions de Directeur Général de la RTM le 1er décembre.

Comme à chaque arrivée de nouveau directeur nous sollicitons un rendez-vous afin de présenter notre association qui est subventionnée par le Comité d'Entreprise. Monsieur REBOUD a donc reçu une partie du Bureau le 24 février. Nous avons évoqué

la nouvelle convention entre la régie et nous, notre souhait que nos véhicules puissent être abrités afin de les préserver, nos projets, ... L'entretien s'est passé dans un climat d'écoute et de compréhension.

Nous devons aussi prochainement rencontrer Monsieur Karim ZÉRIBI, Président de la RTM. ■

Daniel AUGEROLLE

## Expo Rourail

Plusieurs fois par an les 13 vitrines de la station de métro Vieux - Port accueillent des expositions. Pour la dernière de l'année 2008 le thème était le rail dans tous ses états. Cette exposition a été organisée par M. Philippe DECONDE gérant de la société IETB qui commercialise notamment du modèle réduit ferroviaire. De « grands noms » du secteur étaient présents : la SNCF, RFF, les éditions La Vie du Rail, mais aussi le CPPVA (musée de la Barque). L'ARTM a participé à cette manifestation par le biais du prêt de documents vidéos qui ont été intégrés à un film présentant une succession de séquences sur le thème du ferroviaire. Un concours de dessins d'enfants a été organisé par la mairie des 2ème et 3ème arrondissements et les meilleurs dessins ont été exposés à l'intérieur d'une des vitrines.

Le vernissage a eu lieu le 5 décembre en présence du président de la RTM Karim ZÉRIBI, de l'adjointe à la RTM Marie-Louise LOTA et de la maire des 2ème et 3ème arrondissements Lisette NARDUCCI. ■

Daniel AUGEROLLE



↑ De gauche à droite, Karim ZÉRIBI, Lisette NARDUCCI, Marie-Louise LOTA et Philippe DECONDE.



# Les Dossiers à suivre

## La saga des tramways

Tout a commencé par un courrier du président de la Communauté Urbaine Eugène CASELLI que nous avons reçu au mois de juin 2008, signifiant que la CUM ne souhaitait plus assurer la location du hangar abritant nos trams. Nous avons dans la foulée écrit au président CASELLI pour lui demander de le rencontrer ; nous n'avons jamais eu de réponse à ce courrier. Mais entre temps la RTM ayant reçu le même courrier pour les motrices supposées lui appartenir, il avait été convenu avec Madame Josiane BEAUD, alors directrice de la RTM d'un rendez-vous début septembre, sur le site du port, avec des représentants de la CUM pour trouver des solutions. Celle notamment évoquée au début par Madame BEAUD était un rapatriement sur le dépôt Saint-Pierre, dépôt d'origine des matériels, avant que ne commencent les travaux du nouveau tramway.

La réunion a bien lieu le 9 septembre, mais rien ne semble vouloir se décider alors que la date butoir du 30 novembre approche. Il faut donc alerter les élus et tous ceux que ce sujet intéresse de près ou de loin. Un premier article paraît dans le journal la Provence le 22 octobre suivi d'un deuxième le 27 octobre à l'initiative du CIQ Saint-Pierre et un reportage est diffusé sur M6 Marseille le 23 octobre. Une pétition est mise en

œuvre et plus de 400 signatures seront récoltées en quelques jours, de Marseille, mais aussi de France et de l'étranger. Nous avons été reçus par Madame Marie-Louise LOTA adjointe au Maire de Marseille à la RTM et administratrice de cette dernière, par le directeur de cabinet de Bruno GILLES, sénateur maire des 4ème et 5ème arrondissements, par Monsieur COURTEILLE président du CIQ Saint-Pierre. Des courriers ont été adressés à Messieurs GUERINI, président du CG 13 et GAUDIN, Maire de Marseille. Petit à petit nous apprenons que le dossier évolue favorablement grâce notamment à l'action de Monsieur Pierre REBOUD, à l'époque Directeur général de la RDT 13 et aujourd'hui directeur général de la RTM. Le bail est donc prolongé d'un an minimum. ■

*Daniel AUGEROLLE*

## Et maintenant

Nous avons senti le vent du boulet. Cela fait un peu plus de trois ans que ces cinq motrices ont quitté notre vue pour se réfugier dans leur hangar. Durant ces années le dossier n'a jamais vraiment évolué et la situation actuelle ne peut pas être une fin en soi mais une solution d'attente. ■

*Daniel AUGEROLLE*

## Quel avenir pour ces matériels

Les deux pistes privilégiées sont bien sur la circulation dynamique sur le réseau et l'exposition statique. La première est la plus valorisante mais aussi la plus difficilement opérable car elle suppose d'adapter l'écartement (1,43 à 1,435m) et la tension électrique (600 à 750v) ; ceci a bien évidemment un coût et les collectivités concernées n'ayant pas forcément les moyens ou l'envie de les mettre en œuvre. Il va sans dire que nous association n'a pas non plus ces moyens financiers ni les moyens techniques et humains pour procéder aux adaptations. Notre rôle doit être celui de créer une dynamique, de proposer des pistes et de l'intérêt qu'elles peuvent représenter pour nos interlocuteurs, de les évaluer financièrement, de trouver des partenaires. En ligne de mire l'année 2013 « Marseille



capitale européenne de la culture ». Ces véhicules et d'autres qui font partie du patrimoine industriel pourraient-ils, pourront-ils, s'insérer dans un des nombreux programmes qui seront réalisés, ou tout simplement participer à l'animation touristique. Il est encore trop tôt pour le dire, mais notre rôle est d'essayer de faire en sorte que oui. ■

*Daniel AUGEROLLE*

## Classement de la motrice 1291

L'ARTM dans ses efforts constants pour faire vivre ou revivre ses véhicules avait entrepris dès 2005 une action auprès de la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Aix en Provence) en vue du classement au patrimoine du trolleybus "OTM 2 n° 304" de 1940. Elle affirmait ainsi sa volonté de préservation de la mémoire de l'histoire des transports marseillais. Mais pour diverses raisons le projet n'a pas abouti.

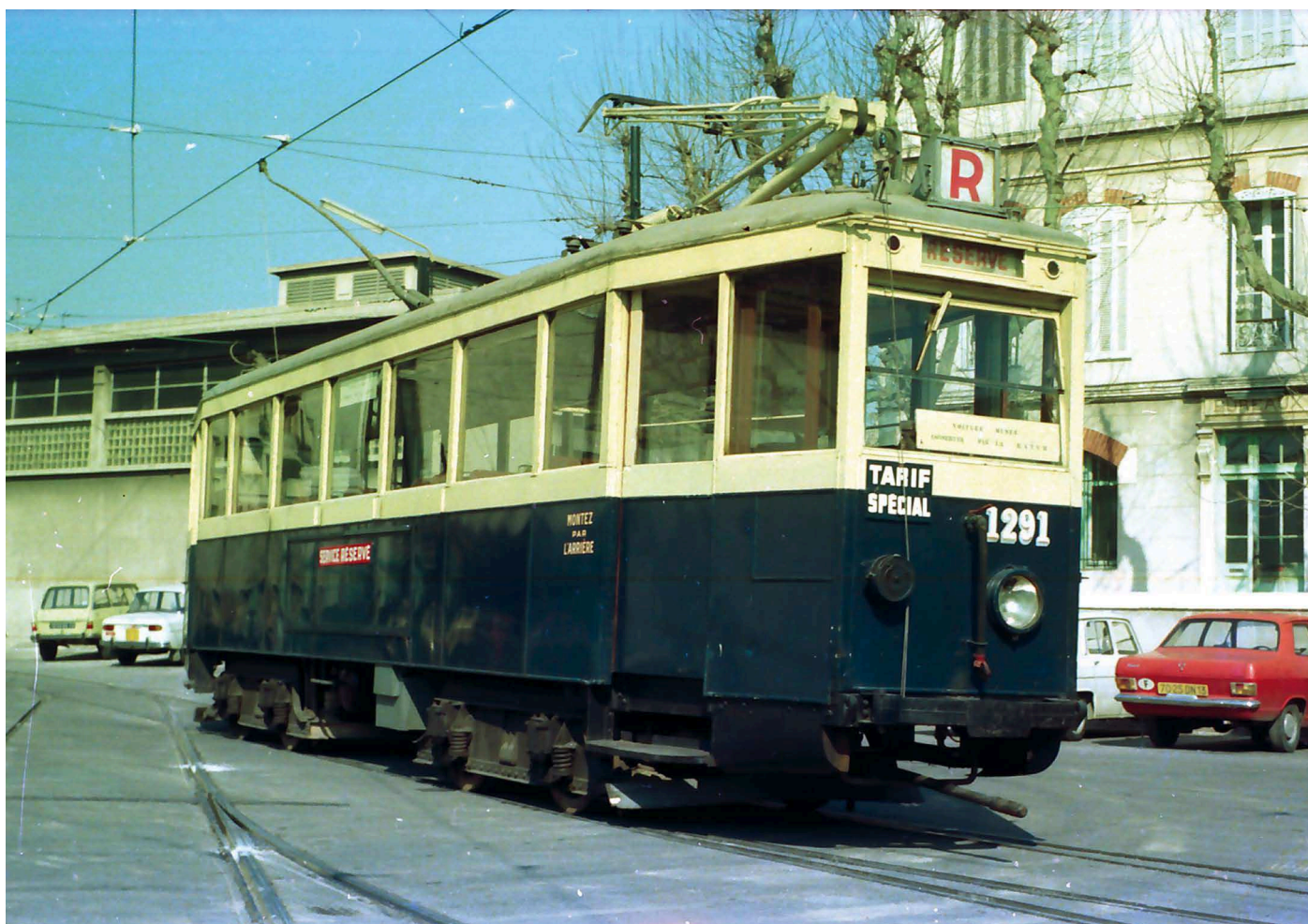
Aussi, à la fin de l'année 2008, dans le cadre de la candidature de Marseille au titre de capitale européenne 2013, avons-nous décidé de relancer ce projet mais, cette fois-ci, pour la motrice n° 1291, avec l'espoir de pouvoir la faire circuler sur le réseau de Marseille dans le cadre du projet Histram. Cette action est soutenue par le Comité du Vieux Marseille qui œuvre pour la sauvegarde du

patrimoine phocéen.

La 1291 est l'une des quatre dernières motrices construites à Marseille en 1953 par l'atelier RATVM des Chartreux ; Elle a d'abord circulé sur la ligne 11 (Cours Joseph Thierry - Allauch) puis épisodiquement sur la ligne 40 (Noailles - Aubagne) et enfin sur la ligne 68 jusqu'en 1969 avant son retrait du service ; elle est typique des tramways marseillais de l'après guerre. De 1984 à 2005, elle a été exposée à la Galerie des transports qui était située dans l'ancienne gare Noailles (à proximité de la Canebière) d'où partait la ligne 68 vers le cimetière St Pierre.

Après contact avec la DRAC et l'expert technique dans ce domaine, notre dossier pourrait être examiné dans le courant du 2ème semestre 2009. ■

*Philippe ZAMMIT*



# Pages histoire, réseaux...

## Les PH12/100, un autobus typiquement RATVM !

### ● PETITE HISTOIRE :

En 1967, Berliet met au point un bus baptisé PCMU très proche de la carrosserie du standard parisien. Marseille décide de faire quelques essais de ce véhicule sur le réseau en Février 1967. Ces deux véhicules (n° 1 et 2) sont affectés au dépôt des Chartreux, mais ils ne rouleront que jusqu'au mois d'Octobre. La raison principale de l'abandon de ce modèle semble être la structure du véhicule avec un châssis trop lourd par rapport au moteur MAN de 133cv.



↑ PH12/100 au dépôt des Chartreux.

En 1968, Berliet met au point un autobus, le PH12/100, descendant du PH 10/100 et petit frère du PCMU. Ce véhicule va très vite séduire la RATVM et 91 voitures arrivent sur le réseau entre Septembre 1969 et Août 1971. Le réseau municipal recevra les numéros de 3 à 85 et le réseau départemental les numéros 509 à 516. C'est essentiellement la ville de Marseille qui commandera ce type de bus. En France, très peu de villes ont été séduites par ces véhicules, une fois de plus Marseille a exprimé sa singularité et son originalité en passant commande de ces bus.

### ● MOTORISATION :

La 1ère série de PH 12/100

Deux motorisations :

Du 3 au 41 – 509 à 516 : moteur MH 635/40 de 180 CV

Du 42 au 85 : moteur MH635/40 C de 200 CV

La deuxième série de PH 12/100

Du 86 au 136 – 517 et 518 : moteur MH635/40 C de 200 CV

Ces véhicules sont équipés de suspension à lames et non à air. Le moteur est disposé à plat sous le plancher ce qui donne une hauteur d'embarquement très

élevée. Il faut préciser que ce véhicule est une sorte de car « déguisé et aménagé » en autobus. C'est d'ailleurs ce qui lui donne son charme. Ces autobus sont équipés d'une boîte de vitesse avec commandes à touches, une originalité pour l'époque ce qui leur vaudra le surnom de « pianos ». A chaque changement de vitesse le chauffeur est obligé d'appuyer sur une touche pour monter le rapport ou le descendre.



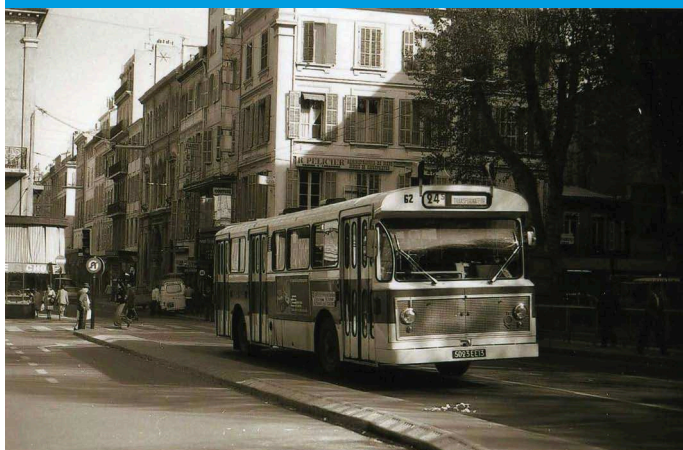
↑ PH12/100 numéro 518 du 40.

### ● CARROSSERIE ET EQUIPEMENTS :

La première série de PH12/100 est livrée pour être exploitée à deux agents, le véhicule est d'ailleurs équipé de 3 portes doubles à vantaux. Des cabines de receveur sont installées à l'arrière du véhicule entre les deux portes. La deuxième série (86 à 136) est à deux portes, elle sera exploitée en Agent Unique. Une glissière sera installée sur la calandre en haut à gauche, pour y fixer le panneau AU. (Agent Unique).

La régie procédera à quelques modifications sur les bus de la 1ère série lors de leur exploitation en Agent Unique. Tout d'abord la suppression de l'accès à la porte arrière. Une plaque y sera installée pour inviter les voyageurs à monter par la porte avant. Sur 3 unités (n° 3 et 24 à la Capelette et 78 aux Chartreux) la cabine de receveur sera totalement démontée et la plate forme arrière équipée de banquettes comme sur les véhicules de la série à 2 portes.

Les PH12/100 arrivent sur le réseau avec une livrée bleu foncée/ crème. Puis peu à peu, avec la nouvelle livrée des PR100PA (bleu clair/crème) ils sont repeints de la même couleur que leur descendant. Dès le printemps 1974 (avant l'arrivée des PR100 en septembre) un premier essai sera effectué sur la voiture n° 49.



↑ Place Félix Baret au débouché de la rue Saint-Ferréol.

On peut noter quelques différences entre la première série et la seconde comme l'inscription BERLIET au centre de la calandre, absente sur la deuxième série.

On remarquera que la série de 86 à 136 recevra les inscriptions de type « pochoir » ENTREE/ SORTIE au dessus des portes.

En ce qui concerne les girouettes, elles évolueront en même temps que les girouettes de PR100. Les bus sont équipés d'abord de girouettes dites en toiles, inscriptions en noir sur fond blanc puis, en 1976, inscriptions en blanc sur fond noir. La lisibilité est restée très mauvaise sur ces types de bus en raison de l'étroitesse de la fenêtre de girouette avant.

Au printemps 1971, en prévision de la mise en agent unique de la moitié des lignes (le 5 juillet 1971), ils



↑ Intérieur du PH 12/100.

seront équipés de 2 valideurs gris clairs à l'avant, tout comme les PH 10/100. Et comme ces derniers ils seront dès lors engagés prioritairement sur les lignes avec un seul agent.

#### ● AFFECTATIONS :

Ces PH12/100 ont été affectés sur presque toutes les lignes et ont remplacé les PBR. On a même pu en croiser sur le 60 ou le 73 au début des années 80.

De 1975 à 1978 par dépôts

- Capelette : 3 au 66

- La Rose : 67 à 94

- Arenc : 95 à 136

- St Pierre départemental : de 509 à 518

De 1978 à 1985 par dépôts :

- Capelette : 3 à 28, 43- 45- 49

- La Rose : 29 à 42 – 44 – 46 – 47 – 48 – 50 à 57

- St Pierre : 58 à 82 – 86 à 98

- Arenc : 99 à 136

#### ● QUE SONT ILS DEVENUS ?

Ces véhicules circulent jusqu'en 1985 sur le réseau. Ce sont les dépôts Arenc et Saint-Pierre qui les garderont le plus longtemps en service.

C'est l'arrivée des GX113 qui va les pousser à la



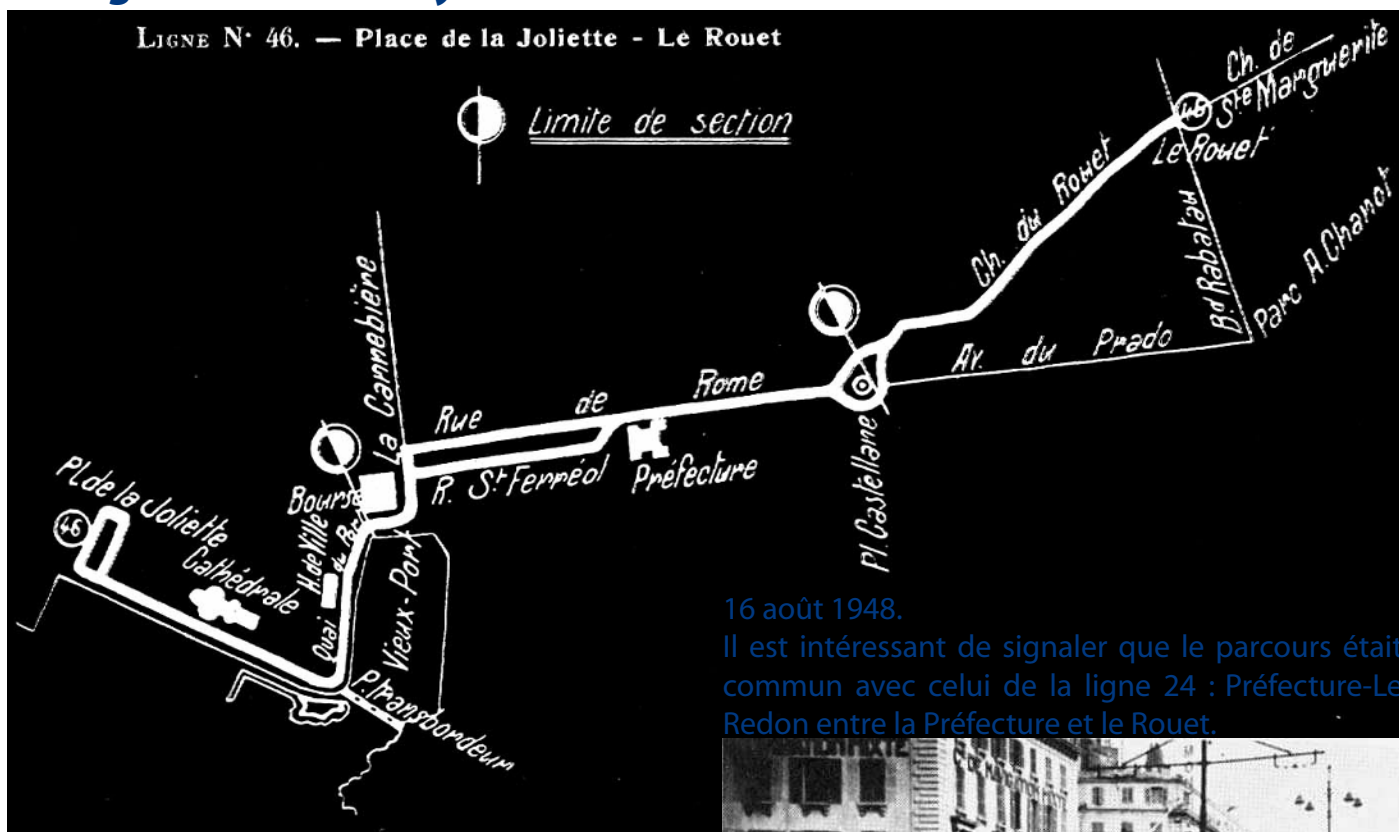
↑ Un PH12/100 en fin de carrière.

réforme. Un grand nombre sera revendu chez Renault et d'autres chez HeuliezBus et seront presque tous détruits.

Le numéro 86 sera envoyé au musée de Muret ( le véhicule n'existe plus aujourd'hui), et le n°83 est conservé par l'ARTM à Marseille (véhicule équipé en voiture – école). Aujourd'hui, il n'y a plus que Marseille qui a conservé en exemplaire unique ce véhicule. On peut juste souligner qu'il existe encore un exemplaire d'un PH180 (articulé) à Lyon dans un état de conservation très médiocre. ■

Didier RECEVEUR

## Les lignes de tramways 46 et 49/50



● LIGNE N° 46 : PLACE DE LA JOLIETTE – LE ROUET  
 Longueur : 3,315 km  
 Durée du trajet : 33 mn.



↑ Place de la Joliette.

### ● HISTORIQUE

La Convention du 3 novembre 1900 autorisait d'une part, la ligne Joliette-Castellane classée « nouvelle », d'autre part, la nouvelle ligne Le Rouet-Quai de la Joliette.

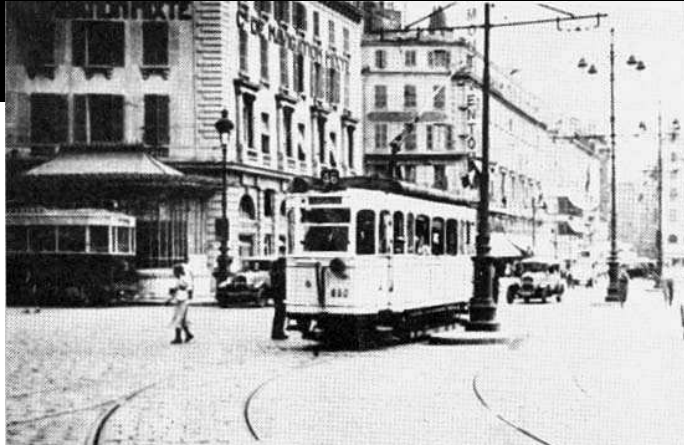
La première fut mise en service en traction hippomobile par le service d'été 1892. La ligne fut électrifiée au mois d'août 1899 et prolongée de Castellane au Rouet le 5 mars 1902.

Le service fut interrompu le 18 août 1944 et rétabli entre la Bourse et le Rouet le 30 août 1945.

La ligne cessa d'être exploitée par des tramways le

16 août 1948.

Il est intéressant de signaler que le parcours était commun avec celui de la ligne 24 : Préfecture-Le Redon entre la Préfecture et le Rouet.



↑ Motrice B vestibulée, sur le Quai des Belges, en 1938.

● « ITINERAIRE – Place de la Joliette, Quai de la Joliette, Quai de la Tourette, Quai du Port, Quai des Belges, La Canebière, Cours Saint Louis, Rue de Rome, Place Castellane, Boulevard Cantini, Chemin du Rouet.

Au retour, les voitures passent par la rue Saint Ferréol au lieu de la rue de Rome.

● PARTICULARITES : Cette ligne conduit directement aux embarcadères des Cies de Navigation : Fraissinet, Transports Maritimes, Navigation Mixte, Transatlantique. Les voyageurs ayant à prendre le bateau auront donc le moyen pratique de s'y rendre en se servant du tramway.

● MONUMENTS, EDIFICES : Sur le Quai de la Tourette à gauche : la Cathédrale, Pont à Transbordeur, (le tablier est à 52 mètres au-dessus du niveau de la







↑ Motrice type B.

Le 12 mai 1939, les n° 49 et 50 furent changés en 49<sup>A</sup> et 49<sup>B</sup>.

C'est à proximité d'une voiture de cette ligne (motrice B vestibulée) que tomba le 21 juin 1940 une bombe lancée par des avions italiens ; de nombreux voyageurs furent tués ou blessés et la voiture partiellement démolie. Elle fut reconstruite avec une caisse tôle type 1939-40, mais conserva son lanterneau.

La ligne fut supprimée le 4 avril 1943, mais à partir de ce même jour fut mise en service une ligne portant le n° 49 « PLACE DU CHANGE – RUE CLOVIS HUGUES », empruntant notamment la Canebière, le boulevard Longchamp et la rue Bénédit. Ce service fut supprimé le 18 août 1944.

◀ « ITINÉRAIRE – Ligne n° 49 : La Place de la Joliette est une des principales stations de tramways et le point de départ de ces deux lignes. La ligne 49 suit l'itinéraire ci-après indiqué : les voitures prennent la rue de Forbin, le Boulevard de Strasbourg où est

située la caserne des Douaniers, pénètrent dans le quartier populaire de la Belle de Mai, passent devant la Manufacture de Tabacs, s'engagent en ville par la Rue Bénédit, le Boulevard Montricher, le Boulevard Longchamp, le Cours Thierry, Les Réformés, La Canebière, empruntent le Quai des Belges et suivent le Quai du Port, le Quai de la Tourette, la Rue Mazenod et la Place de la Joliette.

La ligne 50 suit le même itinéraire mais dans le sens inverse.

◀ SUR LE PARCOURS : Monuments, édifices : Palais Longchamp, Musée Grobet, Fontaine des Danaïdes, Eglise des Réformés, Monument des Mobiles, Palais et Square de la Bourse, statue de Pierre Puget, Hôtel de Ville, Pont à Transbordeur (52 mètres au-dessus du niveau de la mer), Cathédrale, Caserne des Pompiers et Caserne des

Douaniers.

◀ PARTICULARITE : Cette ligne passe devant les embarcadères des Compagnies de Navigation : Fraissinet, Transports Maritimes, Navigation Mixte, Compagnie Transatlantique (voir lignes 46 et 47).

◀ HORAIRE – Ligne 49 : Premier départ de la Belle de Mai : 6 heures 10 ; premier passage à la Joliette : 6 heures ; dernier départ de la Belle de Mai : 24 heures ; dernier passage à la Joliette : 0 heure 40.

Passage des voitures aux 12 minutes.

Ligne n° 50 : Premier départ de la Belle de Mai : 5 heures 50, premier passage à la Joliette : 6 heures ; dernier départ de la Belle de Mai : 0 heure 10 ; dernier passage à la Joliette : 0 heure 20.

Passage des voitures aux 12 minutes. ■

Michel DUPONT-CAZON

Sources : guide de Marseille en Tramways de 1928.

# Le Coin-Coin détente !

## Le coin-coin de l'Esitériophile

Le philatéliste collectionne les timbres poste...

Le numismate collectionne les pièces de monnaie...

L'esitériophile collectionne les titres de transport, qui suivent l'histoire et l'évolution des transports publics, ligne par ligne...

Depuis les billets oblitérés d'un coup de crayon par le receveur jusqu'au papier chimique issu des distributeurs, nous atteignons l'époque des cartes magnétiques « Bip » utilisant la technologie « sans contact », disposant d'une puce microprocesseur et d'une antenne radio.

Le valideur « décrypte » les paramètres dans un rayon de 5 cm. Plus besoin d'introduire une carte. D'où, gain de temps !

Notre ami Marcel ALBRECHT rassemble depuis toujours une collection historique étendue au monde entier. Ainsi pour la France, il range ses tickets dans des albums soigneusement titrés par des pages de garde qui situent chaque Département, chaque Ville, chaque Réseau.

Malgré sa perspicacité, il se trouve confronté à quelques énigmes que les lecteurs du Can'ArM pourront peut-être l'aider à résoudre...

● Repère A : Pouvez-vous identifier une ville, une Société ou un Réseau ?

● Repère B : SITAC pourrait correspondre aux Réseaux soit de Calais, soit de Châlons-en-Champagne. Cependant aucun des logos de ces deux sociétés, probablement modernisés entretemps, ne correspond à celui du ticket.

● Repère C : deux tickets d'abonnement parisiens. Ils portent une mention « CST » jamais vue sur d'autres tickets de ce type. Que signifient ces lettres ?

Si vous pouvez répondre à l'une de ces énigmes, n'hésitez pas à contacter :

Marcel ALBRECHT

Square Camille Paulsen 18

B 1070 BRUXELLES

Téléphone et Télécopie : 00 32 2 375 18 57

e-mail : hemma.tdm@skynet.be

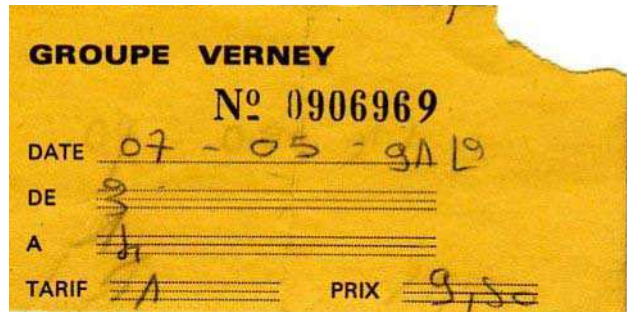
D'avance, nous vous sommes très reconnaissants pour votre précieuse collaboration dans cette recherche, avec l'espoir de publier les solutions aux énigmes dans le Can'ArM 9, grâce à vous, Amis Lecteurs ! ■

Jean-Louis KERSTEN

Repère A



Vous pouvez aussi tout simplement téléphoner ou laisser un message sur un portable français au 06 84 94 43 06, je me ferai un plaisir de transmettre la communication.



Repère B



Repère C



# Inter-association

## Les TCA font leur manège

Dimanche 25 janvier une mini délégation de l'ARTM s'est rendu à Nice à la rencontre des Tramophiles de la Côte d'Azur (TCA) pour une sortie en PR180 MIPS de 1983 ex-TN/SunBus numéro 273.

Au petit matin Claude et moi même avons rendez-vous à la Gare Saint-Charles à 7 heures en tête de la voie A pour ne pas rater le TER de 7 heures 26. 10 heures, déjà en Gare de Nice Ville. Attendu en principe par Nicolas et sa copine venue par voie routière. Mais panne d'oreiller pour ces deux là, ils nous rejoignent vers 15 heures.

Un petit tour de tramway de terminus à terminus avant de se retrouver devant un bon petit repas dans un restaurant bien sympa.



↑ Le Tramway de Nice entrant en station.

14 heures 15 rendez-vous à l'arrêt du «Grand Palais» à proximité du Palais des Expositions de Nice pour le passage du bus, nous y croisons quelques personnalités bien connues des TCA également adhérent aux amis du rail, Jane et Jean-Paul.



↑ Le Renault PR180 MIPS des TCA.

Quelques échanges et la 273 aborde l'arrêt avec vivacité, les portes s'ouvrent devant des visages ébahis et nous voilà dans cet autobus qui pour nous marseillais nous paraît immense à cause de son

articulation mais bien ordinaire pour un habitué. A bord de la 273 nous avons effectué les principales lignes ou était affecté ce type de matériel dont la ligne 9 jusqu'à Saint-Laurent du Var !

Le dimanche 3 mars les TCA remettent ça avec leur célèbre Saviem SC10 U PF de 1979 ex-TN numéro 205.

Mêmes horaires mais cette fois ci nous sommes plus nombreux à rendre visite à nos amis niçois. La délégation marseillaise Jacques, Didier, Claude, Michaël et moi-même.

A bord de l'autobus nous recevons chacun un ticket réalisé spécialement pour l'évènement. Un peu plus loin le bus est arrêté par des contrôleurs ! Bien entendu ce sont de faux contrôleurs pour une mise en scène avec FR3 Côte d'Azur. Un mini reportage a été diffusé au journal télévisé le soir même.

Nous sommes lancés pour un petit voyage sur les hauteurs de Nice sur la 14, ligne d'affectation de la 205. Une ligne qui ressemble un peu à la typographie de nos lignes de la colline à Marseille mais bien plus bucolique, le SC 10 a encore toute sa pêche, à son âge il pourrait rivaliser notre GX77H ex-RTM numéro 265 que nous avons dernièrement récupéré.



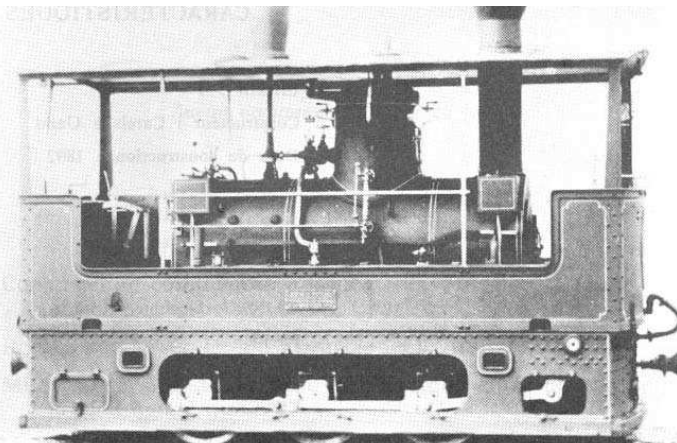
↑ Le Saviem SC10 des TCA doublé par un GX127 de la ST2N.

Sur le trajet nous croisons plusieurs GX 127 version niçois. Arrivé à Mont-Boron terminus de la ligne, une petite photo de groupe s'impose. Un GX 127 de la ST2N arrive, nous devons quitter le terminus pour ne pas gêner l'exploitation et c'est reparti pour un voyage sur plusieurs lignes du réseau.

Ce que l'on peut tirer de ces deux expériences, c'est que pour se faire connaître du public et attirer de nouvelles adhésions, il est impératif de faire circuler nos autobus. ■

Cédric GARNIER

## Plus fort que la sardine : l'aventure du Gòbi



↑ Locomotive Winterthur le Gòbi.

Pour assurer le service de la ligne de tramway qui allait de la Joliette à l'Estaque en passant par la Madrague-Ville, la Compagnie Générale Française de Tramways (CGFT) fit construire, de 1892 à 1893, huit locomotives à vapeur.

A l'époque, la coutume voulait que l'on donnât un nom à chaque locomotive. Comme il s'agissait d'une ligne de bord de mer, toutes reçurent des noms de poissons de la Méditerranée.

Les quatre premières furent construites en 1892 à Gand, en Belgique, par les Établissements Carels. Elles furent baptisées respectivement L'Oursin, La Rascasse, La Clovisse et La Girelle.

La construction des quatre autres fut confiée à la Société Winterthur (suisse). Elles furent construites en 1893. Elles se nommaient La Galinette, Le Gòbi, Le Pataclé et Le Fiélas.

Ces huit locomotives étaient de type 030 et réversibles, avec un poste de conduite à l'avant, côté cheminée, et un autre à l'arrière, côté foyer. Elles assurèrent le service de la ligne de l'Estaque jusqu'au 18 septembre 1899, date à laquelle cette dernière fut électrifiée. Elles furent vendues en 1902 aux Établissements Desvignes à Lyon.

Elles ont été ferrillées depuis bien longtemps mais l'une d'elle, le Gòbi, fut reproduite en modèle réduit et exposée dans l'une des vitrines qui ornent la station de métro Noailles.

Cette maquette attira l'attention d'un employé d'entretien du métro peu scrupuleux, qui la déroba. Mais l'objet était encombrant. Craignit-il d'être surpris et d'avoir quelques ennuis ? Toujours est-il qu'il l'abandonna non loin de là, parmi les débris déposés en bordure du Marché des Capucins. Ces détails ne furent connus que bien plus tard. L'un

des cantonniers chargés du ramassage des ordures, pensant que cette reproduction pouvait présenter quelque valeur marchande, l'emporta chez lui, où il la cacha dans sa cave... et l'oublia probablement. Elle y resta deux ou trois ans. Le temps pour lui de décéder.

Son fils se décida un jour à mettre un peu d'ordre dans ladite cave et tomba sur le Gòbi. Se doutant lui aussi qu'il pourrait en tirer quelque argent, il le vendit à un antiquaire. Nul ne saura pour quelle somme. Mais un objet aussi original pouvait attirer l'attention et notre antiquaire, pas plus que l'employé du métro, ne désirait avoir d'ennuis. Aussi se décida-t-il un jour à parler de son acquisition à la police.

Les braves policiers se trouvèrent dans un grand embarras. Après des heures de palabres et d'hésitation, ils se décidèrent à appeler la Régie des Transports. Passé un moment de scepticisme, la Régie finit par accepter de racheter et de reprendre le Gòbi.

Il fallait bien le transporter jusque dans les emprises de la RTM. Et c'est là que l'affaire devient piquante. Un profond malentendu avait dû naître lors des explications de la police, qui n'avait certainement pas vu l'objet : la RTM avait cru comprendre qu'il s'agissait... d'une locomotive grandeur nature. Aussi envoya-t-elle un semi-remorque pour la rapatrier ! On imagine la surprise des employés lorsqu'ils se trouvèrent devant le modèle réduit.



↑ maquette du Gòbi, station Noailles.

Tout est bien qui finit bien. Notre Gòbi a enfin retrouvé sa place dans l'une des vitrines de la station de métro Noailles. Les voyageurs qui, en attendant leur métro, peuvent l'admirer, ne se doutent pas que, comme Ulysse, elle fit un long voyage. ■

Danielle SERRA-JOULIN

## Pour l'amour du T.C.

Et oui, depuis le temps que j'étais passionné et que j'entendais parler de l'ARTM et de ses principaux membres; voici chose faite, je peux enfin leur prêter main forte, et entretenir les plus beaux véhicules de transports en commun de Marseille qu'ils ont la chance d'avoir à leur actif. En disant ça, je vise en particulier le Berliet PR 100 MI numéro 831 qui est plus resplendissant rénové qu'en voiture école. Mais aussi le trolleybus ER 100 numéro 213 comme l'autobus PH 12/100 numéro D7 en passant par les Trolleybus du grenier ou les motrices de tramway.

L'ambiance est royale et c'est bien ce qui motive cette équipe; entre rigolades et travail, l'atmosphère qui règne laisse un accueil remarquable, sans oublier les longues descriptions du vice-président de cette association; longues, mais extrêmement enrichissantes. C'est important de savoir quel matériel on va bichonner, laver, entretenir, réparer, ou voire même, se séparer. En effet, la place est cruciale et leur budget plus que serré. Si seulement



↑ Le PR 100 MI numéro 831 qui va participer aux 50 ans du Roy d'Espagne le 13 juin 2009.

tout n'était pas régi que par l'argent, on pourrait avoir le GX17 et le PR180.2 de Toulon tant désirés par Denis et Didier.

C'est aussi l'amour du Transport en Commun et cet environnement qui font que nos passions se rejoignent en un seul but, celui de conserver un patrimoine; en un seul lieu, dans les locaux de l'ARTM; et en une seule équipe; celle des Amis du Rail et des Transports de Marseille. ■

Michaël STEFANI

↓ La collection de l'ARTM au Dépôt de la Rose.



## Tout simplement Mercedes-Benz...

Marseille, ville bien desservie par des autobus de la concession Evobus. En effet, les différents marchés avec Mercedes-Benz ont fait que la cité phocéenne compte à ce jour 374 véhicules de cette marque. En passant par le O520 Cito, le O405 N ou bien le O530 Citaro, tous toujours en deux portes pour assurer la politique de Montée Par l'Avant. Tout d'abord le Cito; midibus hybride. Ils sont au nombre de 18 dont certains disposent de systèmes pour Usagers en Fauteuils Roulants. Les chauffeurs se dispenseraient bien de les conduire dans les rues totalement inadapées par ce matériel.



↑ Un Cito sur le 49<sup>è</sup>.

Puis le Citaro, véhicule incontournable à partir de 2001. Ces 232 standards ont sû embellir la ville en adoptant d'emblée la nouvelle livrée Fusion. Les différentes séries, avec chacune des améliorations techniques, se sont succédées jusqu'en 2005. Certains véhicules, tels la 372, la 385, la 901 et la 1002 ont été équipés de girouettes frontales à diodes orangées. La 908 et la 1002 possèdent à la place des girouettes d'itinéraire trapézoïdales des écrans LCD. Quant aux 124 O405N, dont les premiers furent livrés en 1993, certains sillonnent la ville de jour comme de nuit (n° 802 à 824)

↓ Essais d'écran LCD dans les Citaro 908 et 1002.



↑ Un Citaro avec une girouette à diodes, la 372.

car ils assurent aussi le service Fluobus. Depuis la Coupe du Monde de football en 1998 les autobus livrés sont tous équipés de climatisation. Les O405 N, bien que classiques ou basiques sont



↑ Un O405 N.

très spacieux et sont les autobus préférés des chauffeurs. Ils sont aussi équipés de même que certaines séries de Citaro III, IV et V du système d'annonce du prochain arrêt. ■

Michaël STEFANI



## Des nouvelles du « Grenier »

Incontestablement le « Grenier » est un peu la vitrine de notre association. Pour preuve chaque fois qu'une équipe y travaille et que l'on ouvre le rideau de fer, de nombreux de passants marquent un temps d'arrêt, sans compter ceux qui demandent timidement si ils peuvent visiter.

Il est vrai que l'autobus PBR et le trolleybus ELR impressionnent avec leurs faces massives, typiques de l'esthétique des années 50. Combien de personnes nous disent « je l'ai emprunté ». Combien de personnes s'étonnent en apprenant devant le trolleybus 304 que le « trolley » allait jusqu'à Gémenos et Cuges les Pins.

Depuis environ quatre ans le « Grenier » est en train de reprendre vie, de renaître de ce stupide et inqualifiable acte de vandalisme qui a anéanti au cours de l'année 1998 le formidable travail de toute une équipe de passionnés.

Dans un premier temps un long travail de nettoyage a été nécessaire afin de retrouver un aspect présentable pour la journée du 1er juillet 2007 où nous avons fêté l'inauguration du nouveau tram.

Puis il y a eu les journées du patrimoine ou une bonne cinquantaine de personnes ont découvert notre collection.

Récemment, lors d'une journée de travail, nous avons rencontré Monsieur Charles Roger TISSIER et son épouse, qui possèdent une collection de taxis des quatre coins du monde. Monsieur TISSIER est d'ailleurs l'auteur d'un livre sur l'histoire des taxis marseillais. Il rencontre les mêmes problèmes que nous pour présenter sa collection de véhicules.

Pour 2009, nous avons décidé de finir la restauration du trolleybus 304 et de la voiture échelle Renault Galion. Pour cela il a été décidé d'une journée mensuelle de travail, fixée en général au 3ème samedi du mois.

Pour la restauration du PBR, cela ne pourra se faire qu'avec un partenariat extérieur. Pour l'ELR, une fois le problème des pièces détachées résolu sa restauration peut s'envisager en interne.

Comme on peut le constater le travail ne manque pas sachant qu'il ne faut pas non plus négliger les autres véhicules de notre collection. ■

Claude SOLARI



↑ Le « Grenier » de Saint-Giniez.

## Nouveaux adhérents

Au 31 mars 2008

<b>THOMAS</b>	<b>Roger</b>	t.mr.@orange.fr
<b>PUCHE</b>	<b>Janek</b>	
<b>PESCE</b>	<b>David</b>	

## Calendrier

A prévoir

<b>Visite PCC Métro et Dépôt Zoccola</b>	Samedi 6 Juin 2009 (20 places)
<b>50 ans du Roy d'Espagne</b>	Samedi 13 juin 2009

*Cau'ARMI* n°9 - Mars 2009

**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  
Michel DUPONT-CAZON  
Cédric GARNIER  
Jean-Louis KERSTEN  
Danielle SERRA-JOULIN  
Claude SOLARI  
Michaël STEFANI

**Réalisation :**  
Cédric GARNIER

**Photos et illustrations :**  
Daniel AUGEROLLE  
Michel DUPONT-CAZON  
Cédric GARNIER  
Jean-Louis KERSTEN  
Roland MARTIN  
Michaël STEFANI  
AMTUIR

**Prochain numéro :**  
Second semestre 2009