



PLUS D'UN SIÈCLE DE TRANSPORTS EN COMMUN A MARSEILLE

par Jean-Pierre Griette

La Ville de Marseille s'apprête à lancer les premiers chantiers de la construction de trois lignes de tramway et du prolongement du métro. Si ce dernier n'a que 26 ans d'existence, le tramway a déjà, derrière lui, une carrière longue d'un siècle.



naise des Omnibus, en 1857, mettra fin à l'anarchie. Abandonnant la grande banlieue aux petits exploitants, elle installe une vingtaine de lignes urbaines à des tarifs variant selon le trajet et ses difficultés. Ainsi, il en coûtait 0,75 F pour aller à Notre Dame de la Garde et seulement 0,20 F pour en revenir.

À cheval sur les rails

La Municipalité se contentait alors de percevoir les taxes de stationnement. Il faudra attendre 1873 pour qu'elle signe une convention rétrocedant à un consortium "la construction et l'exploitation de tramways à établir dans la ville de Marseille". C'était l'acte de naissance de la Compagnie Générale Française des Tramways, qui dirigera le réseau marseillais pendant trois-quarts de siècle. Le cahier des charges lui

imposait 7 lignes de voies ferrées ainsi que le transport des voyageurs en classe unique au prix de 0,07 F le kilomètre. Il ne modifiait pas encore entièrement le mode de traction. La "cavalerie" comptera un millier de chevaux car, s'il en fallait une paire pour tirer les voitures, le renfort en flèche d'un troisième était nécessaire pour gravir les côtes, ce qui multipliait le nombre de relais.

Ainsi constitué, le réseau transportera, chaque année, plus de 12 millions de voyageurs. Ce qui incitera la Compagnie à densifier ses lignes. Elle teste alors plusieurs systèmes de traction à vapeur, vite abandonnés en raison de la fumée, de l'odeur et du bruit. C'est pourtant une locomotive à vapeur sans foyer qui entraînera, en 1894, le premier tramway Noailles-Saint-Pierre par le tunnel du boulevard Chave.

QUELQUES REPÈRES :

- 1819 • Apparition des premières voitures publiques, les vélocifères.
- 1840 • Mise en service de 3 lignes d'omnibus à traction animale.
- 1918-1919 • Premiers projets de métro.
- 1922 • Apparition des premiers autobus à l'occasion de la 2^e Exposition Coloniale.
- 1927 • Premier trolleybus entre Aubagne et Gémenos.
- 1930 • Dernier voyage de l'omnibus à chevaux Sainte-Marguerite - Saint-Tronc.
- 1960 • Suppression des dernières lignes de tramway (68 excepté).
- 1977-1978 • Première ligne de métro La Rose-Castellane.
- 1984 • Ligne 2 Joliette-Castellane.
- 1986 • Création de la RTM.
- 1987 • Prolongement de la ligne 2 à Bougainville.
- 1992 • Prolongement de la ligne 1 à La Timone.
- 2003 • Démarrage des travaux La Timone-La Fourragère.
- 2004 • Lancement des travaux du tramway.



© ARCHIVES MUNICIPALE DE MARSEILLE



Le règne du wattman

La grande aventure du tramway électrique pouvait commencer. Les premières voitures avec perche à roulette sont expérimentées sur la ligne de Saint-Louis en 1891, rapidement surnommées les "crécelles" en raison de leur bruit particulier. Enfin, en 1900, la Ville signe avec la Compagnie une convention portant électrification de l'ensemble du réseau et abaissant le tarif à 10 centimes. Le succès du tramway à "deux sous" sera tel qu'à la veille de la Grande Guerre, 93 lignes sont en exploitation sur 167 km de voies et transportent 112 millions de voyageurs par an ! Le tramway est alors le roi absolu de nos rues et Marseille devient la première ville de France pour les transports urbains. Les rames pouvaient

compter jusqu'à trois remorques. Vitrées l'hiver, elles cédaient la place, dès les premiers beaux jours, à des voitures ouvertes et garnies de stores festonnés qui ne protégeaient ni du soleil, ni des averses. Surnommées les "baladeuses", elles seront prises d'assaut par de véritables grappes humaines souvent constituées de resquilleurs. Sur la Corniche, elles feront partie du paysage marseillais jusqu'en 1950. En plein vent aux commandes de la motrice, le "wattman", auquel il était interdit de parler, devait souvent jouer des coudes pour actionner ses commandes. Malgré sa modernisation (plates-formes fermées, suppression des voies uniques, freins à air remplaçant le lâ-

cher de gravier sur les rails, rames reversibles etc), le matériel se dégrade au fil des temps et les rails atteignent la limite de l'usure. De plus, l'accroissement de la circulation automobile s'accommode mal de ces véhicules lents à voie fixe. Leur disparition est décidée et, le 25 février 1960, il ne restera plus que le 68, seul survivant d'une époque révolue.

Avec et sans perches

Si, pendant près d'un siècle, le tramway a été le principal mode de transport en commun, il n'a pas été le seul. En 1922, la municipalité met en service des autobus d'appoint pour les visiteurs de la deuxième Exposition Coloniale. Cédés ensuite à la Compagnie, ils deviennent complémentaires du réseau de tramways et, en 1939, 84 autobus desservent 12 lignes. Réquisitionnés par l'armée, ils ne retrouveront les rues de Marseille que dans les années 1950, et remplaceront définitivement les tramways dix ans plus tard. Après quelques



© ARCHIVES MUNICIPALE DE MARSEILLE



© ARCHIVES MUNICIPALE DE MARSEILLE

C'est au Sieur Brousset que l'on doit l'établissement, en 1840, d'un service régulier d'omnibus à chevaux. Partant de la place de la Bourse, trois lignes desservaient les villages de Saint-Just, Mazargues et Bonneveine. Une quinzaine d'années plus tard, on comptera 69 omnibus et une concurrence acharnée pour s'octroyer les itinéraires les plus rentables. La Compagnie Lyon-



© ARCHIVES MUNICIPALE DE MARSEILLE

essais infructueux, le trolleybus à deux perches fait son apparition en 1927 entre Aubagne et Gémenos, puis jusqu'à Signes. Pour pallier la disparition des autobus, la première ligne urbaine est mise en service en 1942, puis progressivement, sur les lignes à forte déclivité. En 1955, un tiers du réseau était exploité par des trolleybus. Enfin, en 1977, le premier métro assure la liaison La Rose-Castellane, puis la ligne 2 entre Castellane et la Joliette. Elle sera prolongée jusqu'à Bougainville tandis que la ligne 1 verra son terminus reporté à La Timone.

Pour en savoir plus...

Les tramways de Marseille ont cent ans par J. Laupières et R. Martin Editions Tacussel

Les Amis du Rail et des Transports de Marseille 27, bd Jean-Aicard - BP56 13351 Marseille Cedex 05 Tél. : 04 91 47 83 62