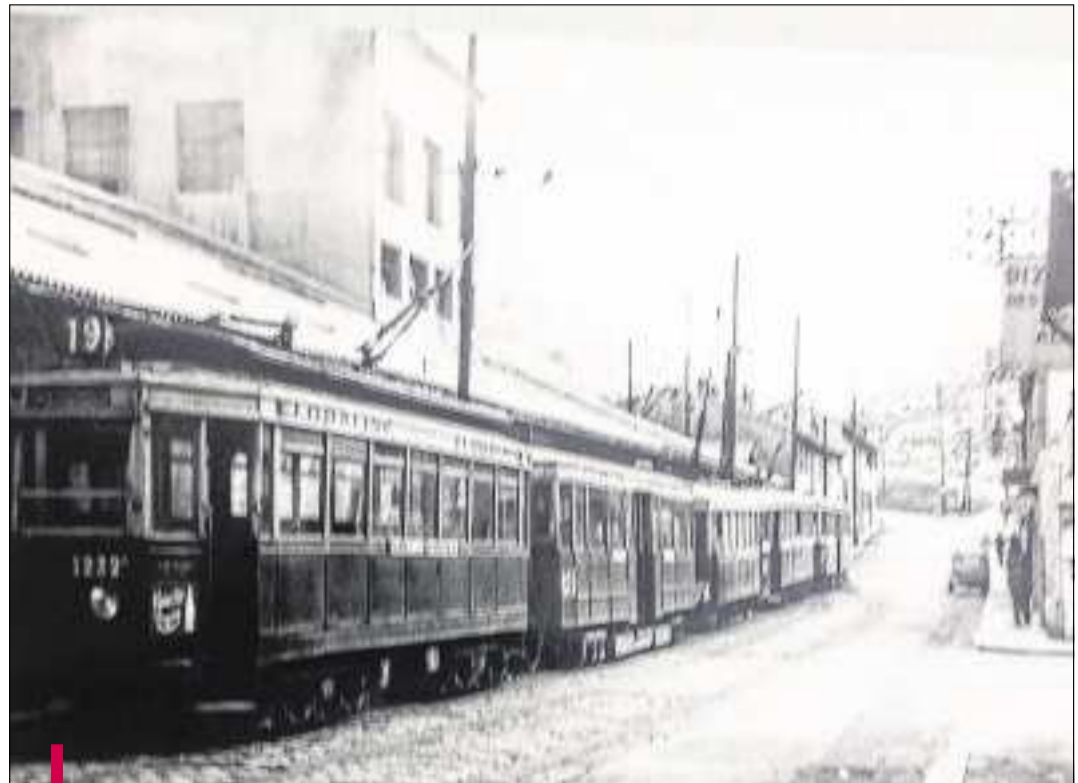


# Ce tramway qu'on ressuscite

Avec la ligne nord-sud, Marseille aura 20 km de tram, elle qui en a détruit... 175 après la guerre. Étonnant retour en arrière



La Canebière un jour d'hiver, il y a près d'un demi-siècle. La neige attire le regard. Mais on découvre surtout un réseau de tramway particulièrement riche. / PHOTO ARCHIVES



À l'époque, le tram allait "au bout du monde". On peut le voir, à l'arrêt, à la station de la Madrague Montredon (8<sup>e</sup>) qui en aurait bien besoin aujourd'hui. / PHOTO FONDOS ROLAND MARTIN, COMITÉ DU VIEUX MARSEILLE

**1** 2 km de tram aujourd'hui. Bientôt 15 avec l'extension vers Capitaine Gèze (au nord) et Dromel (au sud). Puis 25 quand le tram ira vers la Rouvière et St-Louis. À ce moment-là, après 2020, on se dira que Marseille a réussi sa révolution des transports. Et pourtant... elle présentera un aspect misérable en regard de l'Histoire. C'est que Marseille a possédé, jusqu'à la guerre, un réseau de plus de 170 km. Le tram surgissait partout dans la ville et filait même jusqu'à Aix. Mais la dictature de la voiture l'a écrasé peu à peu pour l'éliminer

complètement. Aux débuts des années 2000, il devint pourtant urgent de revenir en arrière parce que la voiture, adulée 50 ans plus tôt, commençait à faire des dégâts en termes d'embouteillage et de pollution. C'est donc un retour vers le futur que connaît Marseille qui, évidemment, ne pourra jamais reconstituer son réseau d'antan. Mais à quoi ressemblait-il au juste ? Daniel Augerolle, agent RTM et président de l'association Amis du Rail et des Transports en Commun (ARTM) connaît bien l'histoire du tram. Il raconte. **J.-J.F.**

## "Après 1918, il commença à gêner les voitures"

"Le réseau a été créé en 1876 et l'exploitation fut confiée à la Compagnie générale française des tramways, qui resta concessionnaire pendant 75 ans. La mise en service de la première ligne Chartreux-Joliette eut lieu le 23 janvier. Entre 1876 et 1878, 8 lignes furent aménagées sur lesquelles les trams étaient tirés par des chevaux. Il s'agissait de: Chartreux-Abattoirs d'Arc par la Joliette, et son service partiel Longchamp-Joliette; Belsunce-Bonneveine par le Prado et son service partiel Castellane - La Mer; Place des Capucins-Castellane; Place neuve - Abattoirs d'Arc par le boulevard National; Place de Rome-Bonneveine par la Corniche et son service partiel Place de Rome - Catalans.

changer d'attelage en cours de ligne, puis il fallait des chevaux supplémentaires dans les déclivités. Aussi, à partir de 1889, on dut créer de nouvelles lignes. Différents essais de mécanisation furent tentés. C'est le système à prise de courant par perche qui fut définitivement adopté et l'ensemble du réseau devint électrifié entre 1899 et 1900. L'adoption du tram électrique permit alors des extensions très importantes. En un peu moins de 15 ans, se constituera le réseau tel qu'il existera, à quelques modifications près, jusqu'à la mise en service de la première ligne de métro en 1977. Le tram était alors de toutes les manifestations: courses au Parc Borély, réunions sportives au stade Vélodrome, expositions au Parc Chantot, Tour de France, fête de la Toussaint... Le réseau était quasi-



ment à son apogée. Il comprenait à cette époque 93 lignes, circulant sur 175 km de voies ferrées. Le réseau était considéré comme l'un des meilleurs de France. Durant la première guerre, des plates-formes et wagons furent achetés ou construits pour créer un service de transports de marchandises.

Mais au sortir de la guerre, le réseau se trouva dans un piteux état avec un matériel roulant délabré, des voies usées, une pénurie de personnel. Ce qui entraîna en

1918 une réduction de service sur la plupart des lignes. Puis, face à un trafic automobile sans cesse croissant, le tramway commença à être jugé gênant. Aussi, à partir de 1920, les terminus des lignes de banlieue furent progressivement écartés de la Canebière et ramenés en d'autres lieux jugés plus favora-

bles: Préfecture, cours Joseph Thierry, place Jules Guesde. C'est durant cette période que furent livrées les dernières lignes de tram: les Olives en 1926 et Saint-André en 1933. En 1922, les autobus faisaient leur apparition. Le matériel tramway se modernisait mais le vent commençait à tourner. Le tram était accusé d'être à l'origine de nombreux encombrements en centre-ville. Le pas sera franchi en 1934. Des autobus se substituèrent aux trams sur les lignes 66 (Castellane-Gare), 74 (Montebello) et 51 (Vieux-Port - Cap Pinède). Puis le réseau sortait, une fois encore, en piteux état de la guerre. Malgré tout, les lignes furent rétablies mais sa situation ne s'arrangea guère. En ce début des années 50, son sort semblait scellé: après le trolleybus, c'est l'autobus qui était appelé à le remplacer. Le 24 janvier 1960, les lignes 22 et 23, soit Préfecture-Mazargues par Michelet, et Préfecture-Mazargues par Saint-Anne, tombaient. Ne restait plus que le 68."



Rue de la Guadeloupe (7<sup>e</sup>), à Vauban, dans des rues pourtant tortueuses, le tramway tutoyait la Bonne-Mère. / PHOTO ARCHIVES



Ne cherchez pas. Vous aurez du mal à reconnaître. On est ici en plein cœur du 13<sup>e</sup>, sur l'avenue de la Rose où le tramway était roi. Le métro a pris sa place. / PHOTO ARCHIVES



Tout le monde reconnaîtra la passerelle du Cours Lieutaud, sous laquelle... s'encastrent régulièrement des camions. À l'époque, le tram (qui passe dessous) causait moins de dégâts. / PHOTO ARCHIVES