



# 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](mailto:artm13@aliceadsl.fr) - 04.91.47.83.62

Numéro 8 - Octobre 2008

## L'Edito

Incertitudes.

Au moment où le tunnel Noailles est remis en service après plus de quatre années d'interruption le sort des motrices historiques du 68 est à nouveau posé. Le problème, s'il apparaît d'abord d'ordre financier est surtout d'un autre ordre, du domaine de la volonté, volonté ou non de garder ce patrimoine... au moment où Marseille est élu capitale européenne de la culture 2013.

**Daniel AUGEROLLE**

←↓ Marcel lors de la journée du 1er juillet 2007



## Adieu Marcel

Le ciel était gris en ce dimanche après-midi de juin où tu nous as quitté, entouré des tiens.

Nous étions nombreux le mercredi 19 à t'attendre sur le parvis de l'église d'Endoume, nom que tu as tant de fois inscrit au fronton de ton trolleybus de la ligne 80. Ta famille bien sur, mais aussi nous tous de l'ARTM, de la RTM et du CE, des Hospitaliers et tous ceux qui t'ont connu et apprécié.

Tu faisais partie des « anciens » de l'association, de ceux qui l'avait connue à ses différentes époques. Mais pour beaucoup des adhérents tu resteras « l'homme du 1er juillet 2007 ». Ce jour là, afin de fêter le retour du tramway à Marseille nous avons organisé une journée pour les adhérents et invités. Outre la visite des ateliers du tramway, ce qui avait marqué

cette journée et les esprits de chacun c'est la collation de midi que tu avais magnifiquement organisée avec l'aide de ton épouse Marie Laurence et de ta fille Muriel. Nous espérons en organiser d'autres. Le 8 mars dernier en Arles, bien que tu ne pu pas être présent, la maladie t'en ayant déjà empêché, tu avais tenu au travers de la présence de Marie Laurence et Muriel à ce que la journée fut une réussite, et ce fut le cas.

Aujourd'hui, de là haut, nous espérons que tu continueras à nous apporter ton aide dans nos activités quotidiennes au sein de l'ARTM.

Adieu Marcel. ■

Daniel AUGEROLLE

## PBR

Le projet en est malheureusement comme le véhicule : au point mort. Pour mémoire nous avons déposé au printemps 2007 un dossier auprès de la fondation Véolia. S'en étaient suivies quelques réunions avec la « marraine » que nous avait désignée la fondation, à savoir Virginie Rigot, cadre Véolia intégrée au GME qui avait en charge l'exploitation du tramway avec la RTM. Autour du projet également l'ARFADE pour le volet insertion, Michel Martino pour le suivi du chantier. Nous espérions que la RTM nous rejoigne afin que le chantier puisse se dérouler en son sein. Mais cette dernière n'a pas souhaité participer. Nous avons donc contacté quelques organismes ou entreprise susceptibles d'accueillir notre véhicule pour effectuer la restauration ; hélas ces pistes n'ont pas nous plus abouti. En conséquence de quoi la fondation Véolia nous a fait savoir, fin mai, que notre dossier était clôturé. Il nous faut donc repartir de zéro. Il est important que nous finissions par trouver



↑ Le paysage marseillais des années 60 est marqué par les autobus Berliet PBR à double pont (deux essieux à l'arrière), à trois portes, avec poste du receveur installé à l'arrière.

L'ARTM a sauvé la 728, conservée au « Grenier de Saint-Giniez »

les moyens de remettre en état ce véhicule qui représente une belle pièce de collection. Ah si les vandales n'étaient pas passé par là en 1998. ■

Daniel AUGEROLLE

## Le trolleybus de retour... à la Rose !

Eh non hélas le trolleybus n'est pas de retour dans notre cité phocéenne, seulement notre ER100 n° 213 qui est revenu de chez IVECO Vitrolles où la tôlerie de la face avant a été refaite, suite à un malencontreux incident avec la société qui s'occupe de débarrasser les vieux bus réformés de la Régie. Pour aller plus vite, ce transporteur a cru bon d'atteler notre trolleybus pour l'amener vers une destination peu glorieuse : la casse !

Heureusement, et on peut vivement la remercier, qu'une personne travaillant au garage de la Rose s'est interposée pour empêcher ce destin funeste. Pourtant ce trolleybus a été repeint aux anciennes couleurs, avec des pancartes « véhicule musée »... comment peut on commettre une telle gaffe ?

Evidemment, la réparation est aux frais du transporteur, et notre véhicule bénéficie maintenant d'une face avant comme neuve, qui fait un peu contraste avec notre peinture « artisanale ».

Mais on n'était pas au bout de nos difficultés.

Avant son remorquage pour le retour vers Marseille, sa suspension étant mixte, c'est-à-dire ressorts et coussins pneumatiques, il fallait que ceux-ci soient gonflés pour arriver sans dommage. Donc il a fallu démarrer le moteur thermique auxiliaire pour qu'il actionne le compresseur. Déjà mettre du gazole nous a pris un certain temps, (acheter des bidons et les remplir à Carrefour Vitrolles), acheter des

batteries neuves, les monter, puis les premiers essais infructueux ne nous encouragent pas.

Et là encore on doit remercier Thierry ROELLINGER, directeur d'IVECO Vitrolles, pour sa contribution, il n'a pas hésité à se salir les doigts pour démarrer ce satané moteur...

Ensuite, le compresseur était bien entraîné, mais il y avait une fuite sur le circuit d'air.

Avec le concours de Joël PEIROLO de la RTM, qu'on remercie également, la pièce défectueuse est identifiée, et gracieusement réparée (comme neuve !) par la Régie (ce qui prouve son savoir faire).

Remise en place, les coussins gonflent, mais impossible d'avancer le trolleybus, l'ensemble génératrice moteur de traction n'est plus opérationnel, deux gros fusibles sont HS, et il semble que tout n'ait pas été rebranché sur le tableau de bord.

Le transporteur qui doit nous le ramener à la Rose a une première fois refusé sous prétexte de manœuvres trop hasardeuses, et après qu'IVECO ait déblayé un accès direct sur la route, a fini quand même par le ramener sain et sauf à la Rose ! OUF.

Je tiens aussi à remercier Cédric, Didier et Jacques pour leur patience car cette épopée a mobilisé plusieurs journées. ■

Denis GAREL

## Le bout du tunnel

C'est dans l'ancienne gare de l'Est, aujourd'hui totalement transformée, que c'est déroulée samedi 27 septembre après-midi, la cérémonie d'inauguration de remise en service du vénérable tunnel Noailles. Les nouvelles rames l'empruntant étant plus larges que leurs aînées (2m40 pour 2m06), le tunnel a été mis à voie unique entraînant une exploitation plus contraignante. Le 68 est devenu aujourd'hui T1, allant jusqu'au Caillols, concrétisant un projet vieux de plus de 30 ans. ■

Daniel AUGEROLLE



↑ Une belle brochette d'élus pour la circonstance. De gauche à droite : Guy TEISSIER (Président d'Euroméditerranée), Jean-Claude GAUDIN (Sénateur-Maire de Marseille), Michel SAPIN (Préfet des Bouches-du-Rhône), Jean-Noël GUERINI (Président du CG13), Eugène CASELLI (Président de MPM), Patrick MENUCCI (Maire du 1er secteur).



↑ A la coupe du ruban : Eugène CASELLI, Patrick MENUCCI, Jean-Noël GUERINI, Jean-Claude GAUDIN

## Salon du train et du modélisme à Plan de Cuques

Samedi 27 et dimanche 28 septembre s'est tenu le salon du train et du modélisme à la salle du Clocheton de Plan de Cuques. Nous étions invités par la FACS sur son stand. Cela a été l'occasion de faire signer la pétition pour les motrices historiques du 68. ■

Daniel AUGEROLLE



↑ Gérard BOTTE, Henri TENOUX et Jacques ALTOBELLI tiennent le stand.

## Des places de stationnement pour nos bus à la Rose

Désormais, nous avons des places réservées pour nos bus, à l'arrière du dépôt près du local des pneumatiques. Cela est beaucoup plus rationnel, et permet de ne pas se garer (bien involontairement, certes) à des endroits qui pourraient gêner.

Il nous reste à ferrailer le bus « Allo Mairie », jugé trop difficile à restaurer avec nos pauvres moyens, à le remplacer par le bus au gaz qui est stationné devant, et à y adjoindre le GX 77 H garé pour le moment à Saint Pierre.

Tous nos remerciements à Thierry BOTTOT et son équipe. ■

Denis GAREL



# Dossier à suivre

## A propos d'Histram

Les Tramways Historiques au Patrimoine Culturel de l'Europe : un projet dont les concepteurs ont choisi les Amis du Rail et des Transports de Marseille (ARTM) pour représenter la France. Monsieur Roberto CAMBURSANO, Président d'Histram et Directeur d'Exploitation de GTT (Transports Publics de Turin), nous a fait l'honneur de se déplacer spécialement pour rendre visite à nos tramways.

Le rendez-vous était fixé le 27 août à 10 heures au Métro Vieux-Port.

Signe de ralliement : un carton au logo de l'ARTM.

Les paris sont ouverts... C'est lui...? Non... C'est lui...? Non... Ah ! C'est lui...

En voiture ! Direction le Port, via le terminus du nouveau tram et un bout d'autoroute.

Porte 4 : le gardien n'a pas la mission d'être poli. On ne pénètre pas dans ce domaine placé sous haute surveillance ! Rapidement, une camionnette officielle du Port Autonome de Marseille nous escorte le long des hangars du plus grand port de France jusqu'au repaire de nos trésors.

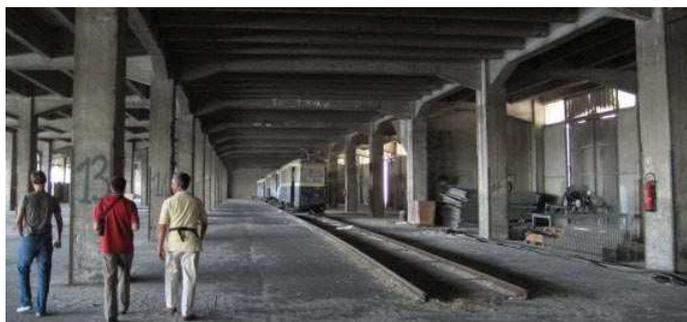


↑ Le repaire de nos trésors, le hangar numéro 14.

Ils sont là ! Tout au fond, si petits tellement ils sont loin... dans un ensemble recouvert d'une poussière grise, résidu des dernières manutentions d'un produit pulvérulent.

Nos cinq motrices reposent en convoi sur un coupon de rails à écartement normal :

1291 + 1265 + 1258 + TA.11 + TA.15.



↑ Après une longue marche d'approche.

Chassées par les travaux de Saint-Pierre, elles portent les tags de leur séjour à Noailles avant d'avoir été reléguées ici à l'abri même des regards.

En tête, la 1291 appartient à la Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole.



↑ Le convoi de nos tramways, la 1291 en tête.

1258 et 1265, cédées à l'ARTM, sont capables de rouler sous 600 Volts et sur voie à écartement de 1,430 m.



↑ La 1265.

↓ La 1258.



En qualité d'expert, notre visiteur estime que leur restauration et leur adaptation aux normes du

réseau n'est pas une entreprise insurmontable. Ces motrices, construites en 1906, puis reconstruites en 1924 et ensuite à la fin des années 40, présentent un intérêt majeur : elles sont du « type standard Marseille » et elles ont marqué l'Histoire des transports publics urbains marseillais de l'immédiat après guerre.



↑ La TA.11.  
↓ La TA.15.



TA.11 et TA.15, construites en 1969 et réaménagées en 1983/1984 lors de la modernisation du 68, présentent elles aussi un intérêt majeur : elles sont du « type PCC Marseille » uniques en leur genre et elles aussi ont marqué l'Histoire des transports publics urbains de notre ville, lorsqu'elle était une des trois dernières en France à exploiter un tramway. La TA.11 est destinée à l'ARTM, mais à ce jour, le certificat de cession n'a pas encore été rédigé. Toutes deux ont été désamiantées, mais nous sommes déjà informés pour réactiver notre TA.11 et l'adapter aux normes du réseau. Actuellement, notre Association n'a ni les moyens humains, ni les moyens techniques, ni les moyens financiers, ni aucun soutien pour réaliser cette entreprise... L'adhésion à Histram permettrait de revitaliser la 1258 et la TA.11...

Paroles de Monsieur CAMBURSANO :  
Ceux qui ont connu ces tramways dans leur jeunesse les tiennent dans leur cœur !



↑ Les deux Présidents : Daniel AUGEROLLE et Roberto CAMBURSANO.

A l'exemple de Turin et des « tramways touristiques » qui circulent dans bien d'autres cités européennes, nous avons échangé quelques idées pour la mise en valeur de ce patrimoine unique en son genre. Nous nous sommes accordés à conclure que, partout dans le monde, la présentation de tramways historiques a un effet bénéfique sur la fréquentation des transports publics contemporains.

Le projet Histram avance conformément au calendrier prévisionnel.

Un pas important a été franchi le 14 septembre 2008 à Munich par la signature, par 4 associations de 4 pays européens, de l'accord préliminaire d'intention commune et l'espérance de rassembler à terme 8 pays, ce qui permettra de répondre aux critères pour bénéficier de subsides Européens !

Et Bruxelles, Capitale de l'Europe ?

Le MTUB (Musée des Transports Urbains Bruxellois) est présenté comme candidat.

Et Marseille 2013, Capitale Européenne de la Culture ?

Nos décideurs n'ont encore rien décidé...

Pour l'instant, l'ARTM est confronté à un problème décisif : récemment élu Président de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, Monsieur Eugène CASELLI ne souhaite plus payer le loyer pour l'emplacement de nos cinq motrices au Port, au-delà du 30 novembre 2008, en raison des difficultés financières dans lesquelles se trouve son institution.

Lors d'une autre visite à nos tramways historiques, le 9 septembre dernier, les représentants de la RTM, de MPM et des Musées de Marseille n'ont pris aucune décision à deux mois et demi de l'échéance finale... Le sauvetage de ce précieux patrimoine est la condition sine qua non pour que Marseille adhère un jour à Histram, bien placé sur ses rails.

Le devenir de nos tramways en dépend... ■

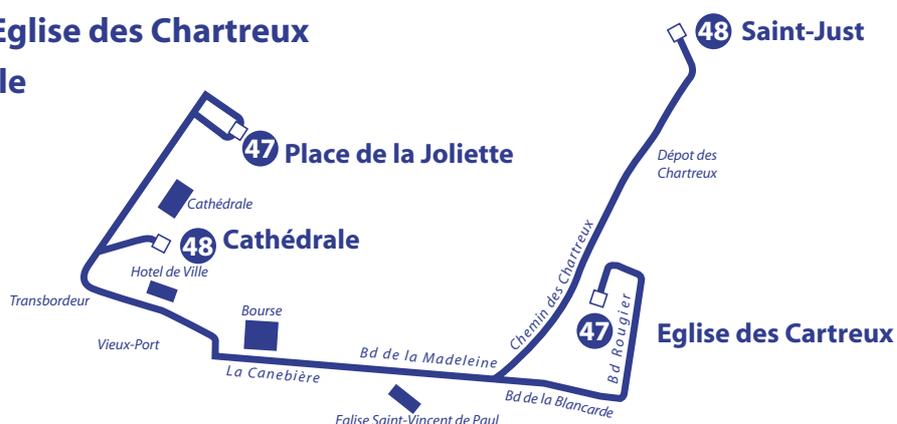
Jean-Louis KERSTEN

# Pages histoire, réseaux...

## Les lignes de tramways 47 et 48

47 Place de la Joliette - Eglise des Chartreux

48 Saint-Just - Cathédrale



Comme les tramways des lignes 51 et 52, ceux des lignes 47 et 48 empruntaient, dans leur parcours terminal, le Quai du Port et le Quai de la Tourette (voir l'article paru dans le n°7 de mars 2008 du « Can'ARTM »).



↑ Actuellement, « les cinq Avenues ».

A gauche : avenue des Chartreux, ligne 48.

A droite : boulevard de la Blancarde, ligne 47.

La ligne n° 47 : Eglise des Chartreux - Place de la Joliette.

L'itinéraire était le suivant dans le sens Eglise des Chartreux – Place de la Joliette (tiré du « Guide Marseille en tramways » de 1928) :

Eglise, Traverse des Chartreux, Boulevard Banon, Boulevard Rougier, Boulevard de la Blancarde, Quatre-Chemins de Longchamp (Cinq Avenues), Boulevard de la Madeleine (Boulevard de la Libération), Les Réformés, La Canebière, Quai des Belges, Quai du Port, Quai de la Tourette, les Quais, Place de la Joliette.

Au retour, même itinéraire.

On citait, dans le sens Joliette – Eglise des Chartreux : « Monuments, édifices : Au quai de la Tourette, Pont à Transbordeur (52 mètres au-dessus de la mer), la Cathédrale ; à droite sur le Quai du Port :



↑ Actuellement, « boulevard de la Libération », lignes 47 et 48.

la Mairie ; sur la Canebière : le Palais de la Bourse ; aux allées de Meilhan (haut de la Canebière) : le Monument des Mobiles et l'Eglise des Réformés » (église Saint-Vincent de Paul).



↑ En réalité, il s'agit de la Canebière, à hauteur du Cours Belsunce

Au premier plan, motrice 616 (série D) de la ligne 48 : Saint-Just – Cathédrale.

La longueur de la ligne était de 5,623 km et la durée du trajet de 31 minutes.

Les horaires étaient les suivants :

« Premier départ de la Joliette : 5 heures 55 ; dernier départ de la Joliette : 21 heures 10 ; premier départ

de l'Église des Chartreux : 5 heures 18 ; dernier départ de l'Église des Chartreux : 20 heures 35. Passage des voitures aux 18 minutes.» La suppression de la ligne eut lieu le 8 novembre 1943.

La ligne de trolleybus, mise en service le 7 octobre 1952 entre l'Église des Chartreux et la Joliette par la rue de la République, avec départs toutes les 25 minutes aux heures creuses, 17 minutes aux heures d'affluence, fut supprimée le 24 septembre 1956.



↑ Trolleybus de la ligne 47 – Au fond, l'église des Chartreux.

La ligne n° 48 : Saint-Just – Cathédrale. L'itinéraire était le suivant (tiré du « Guide de Marseille en tramways » de 1928) : « Saint-Just, Chemin de Saint-Just, Chemin des Chartreux, Boulevard de la Madeleine (Boulevard de la Libération), Les Réformés, La Canebière, Quai des Belges, Quai du Port, Quai de la Tourette, Rampe Vaudoyer, Cathédrale.

## Ballade à Rome

# atac

ROMA



↑ Logo du gestionnaire du réseau romain.

Rome est une ville intéressante à plus d'un titre. Chargée d'histoire, le visiteur n'aura pas l'occasion de s'y ennuyer. L'amateur de transport en commun non plus. Les occasions de faire des photos sont nombreuses et le matériel fort varié. Des micros bus électriques aux standards diesel ou « a mécano » (à gaz), des articulés, le retour du trolley, du métro, du chemin de fer urbain à voie métrique et bien sur des tramways dont beaucoup au charme désuet. ■

Daniel AUGEROLLE

Le retour s'effectue par la même voie ».

En dehors des monuments et édifices indiqués précédemment pour la ligne 47, on pouvait citer : « Sur l'esplanade de la Cathédrale : l'Hôtel de la Police (ancien Evêché), voir par-devant, la statue de Monseigneur de Belsunce ».

La longueur de la ligne était de 5,711 km et la durée du trajet de 33 minutes.

Les horaires étaient les suivants : « Premier départ de Saint-Just : 5 heures 30 ; dernier départ de Saint-Just : 23 heures 50 ; premier départ de la Cathédrale : 6 heures 5 ; dernier départ de la Cathédrale : 0 heure 30.

Passage des voitures aux 15 minutes dans la journée ; aux 30 minutes pendant le service de nuit. »

Dans le remarquable ouvrage de Jacques LAUPIES et Roland MARTIN : « LES TRAMWAYS DE MARSEILLE ONT CENT ANS », quelques lignes semblent particulièrement intéressantes : « La ligne 48 devint alors (lorsqu'elle fut prolongée à la Cathédrale le 7 février 1902) l'une des lignes les plus populaires du réseau : desservant la Halle Vivaux, marché aux poissons au même titre que la Criée de Rive-Neuve, elle fut surnommée la « ligne des poissonnières » ; on y parlait haut et d'un langage fort imagé, mais qui n'allait pas sans blesser les oreilles chastes, tandis que les paniers odorants s'entassaient sur les plates-formes des remorques ». La ligne fut supprimée le dimanche 7 février 1943. ■

Michel DUPONT-CAZON



↑ Station Colisée sur la ligne B (Rebibbia-Laurentina). Rame fabriquée par Breda. Toutes les rames en service sur cette ligne sont tagguées !!!



↑ Devant le Colisée. Irisbus CityClass 491.12.24 CNG.



↑ Vial del Tritone. Mercedes O530N Citaro de 2004.



↑ Via del Corso. Irisbus CityClass 491.12.24 CNG (bus a metano=bus au gaz).



↑ Piazza Venezia. CityClass 491.12.24 CNG.



↑ Terminus gare Termini. Bredamenaribus (association entre Breda et Menarini) M321U série livrée de 1997 à 2001.



↑ Greeny Intercar. Un tram-car touristique !



↑ Bredameranibus M321U série livrée de 1997 à 2001.



↑ Piazza Risorgimento (derrière le Vatican). Tramway SOCIMI de 1990, à plancher surbaissé partiel celui-ci étant surélevé au niveau des bogies d'extrémité.



↑ Mercedes Citaro O530N de 2004 en direction de la Via della Conciliazione.



↑ Piazza Risorgimento (derrière le Vatican). Tramway articulé STANGA série livrée entre 1948 et 1949, puis modernisée.



↑ Piazza Pio XII (à gauche le début de la place St Pierre). Irisbus CityClass Gaz : ce modèle issu de la gamme IVECO a été arrêté au profit du Citelis.



↑ Terminus de la gare Termini. A cet endroit le parcours se fait sur condensateurs (on retrouve le silence de nos anciens ELR).



↑ Via Nomentana. Le trolley a retrouvé ses lignes aériennes.  
↓



↑ Piazza Venezia. Minibus électrique TECNOBUS Gulliver ESP500 de 1996. Plusieurs lignes desservent le centre historique.



↑ La Piazza Di Porta Maggiore..Iveco CityClass et trams Stanga de 1949.



↑ La Piazza Di Porta Maggiore..Tramway Stanga d'une série de 8 livrée en 1953.



↑ La Piazza Di Porta Maggiore. Motrice suburbaine intégré au réseau de métro.

### La Piazza Di Porta Maggiore

Située à l'arrière de la gare Termini cette place est un véritable manège à tramways ; trois lignes la desservent plus une ligne de chemin de fer à voie métrique (Laziali-Roma Pantano). Les rames s'y succèdent à cadence rapprochée. L'alliance des ruines romaines avec un matériel au charme désuet vaut le détour et les arches semblent s'accomoder de la présence des lignes aériennes de contact.

# Inter-association

## Visite des membres de l'Associació per à la Recuperació i Conservació d'Autobusos (ARCA) de Barcelone à l'ARTM



### Associació per a la Recuperació i Conservació d'Autobusos [ARCA]

Samedi 14 juin 2008 une délégation de l'ARCA nous a rendu visite lors de son voyage annuel qui les a entraînés cette année dans le Sud de la France.

Le rendez vous était fixé en début d'après-midi au grenier.

Accueillis par Cédric, Didier et Claude (les trois ne parlant pas un mot d'espagnol) Lisbeth et Jacques étaient venus en voisin assurer le rôle d'interprète.

Dès leur arrivée les membres de la délégation ont été émerveillé par le trolleybus VETRA-BERLIET ELR 100 qui leur a rappelé les EBR qui ont circulé à Barcelone.

Visite des véhicules avec explications traduites par nos deux interprètes, nos visiteurs sont conquis.

Nous leur parlons de nos autres véhicules entreposés à la Rose et bien sur ils veulent les voir.

Après avoir réglés leur GPS nous voila parti en direction de la Rose avec un petit détour par Saint Pierre ou ils profitent de photographier sous tous les angles le Tramway.

Nous leur présentons les différents véhicules le Berliet PH12 avec ses deux volants les a vraiment intrigués. Présentation du PR 100 n°831 et photo souvenir devant l'autobus.

Nous les remercions de leurs généreux dons et nous leur offrons des tee-shirts, le livre les Tramways de Marseille ont cents ans. Pour eux c'est le moment de reprendre la route en direction de Nice.

Leur site Web : [www.arca-bus.org](http://www.arca-bus.org) ■

*Claude SOLARI*



## Petite balade à Hyères et Toulon

C'est parti, Michaël, Cédric Didier et moi roulons sur l'autoroute en direction de Toulon.

A droite, aux alentours de la Seyne, je reconnais un vieil hangar qui jadis hébergeait des ferrailles de bus de type PH10-100 et PH12-100, je l'avais à l'époque noté sur un petit carnet, et comme je ne jette rien... Dommage qu'il ne reste plus rien que des souvenirs ! Enfin mes notes confirment ce que j'ai lu par ailleurs : il y aurait bien eu un PH12-100 à Toulon (peut être ex Marseille).

A Toulon, bien entendu nous sommes tout excité devant le spectacle des nombreux autobus.

Nous arrivons à Hyères où je gare la voiture au parking sous le casino, pratique car à côté de la gare routière.

Tout en faisant des photos, en particulier d'un « Agora » d'occasion ayant circulé à Orly, on se renseigne sur la localisation du dépôt SODETRAV.

Nous trouvons facilement celui-ci, et nous présentons. Nous sommes accueillis très aimablement par Serge, à l'atelier, qui nous accompagne vers les bus réformés, pour voir si quelques pièces nous intéressent. Effectivement, dans un ancien minibus, cinq poignées en très bon état sont identiques à celles que nous recherchons pour nos PR100 n°831 et ER100 n°213. Elles sont montées sur une barre

un peu trop longue pour rentrer dans le coffre de la voiture : qu'à cela ne tienne, Serge nous coupe la barre.

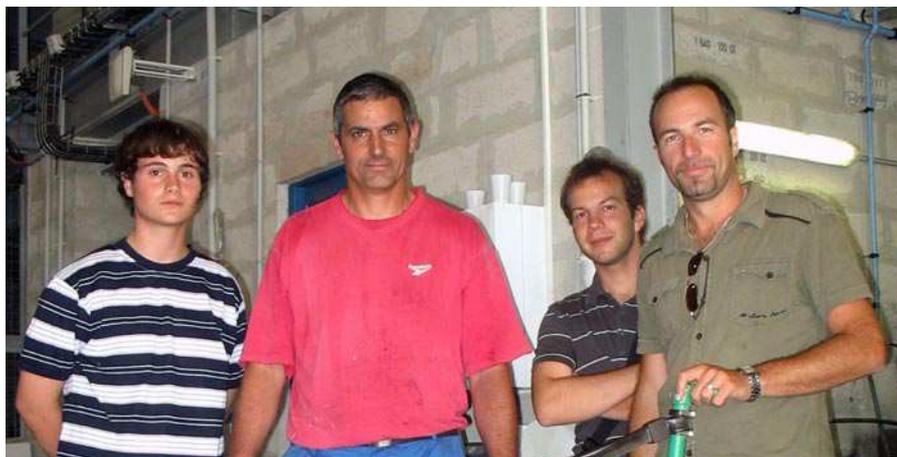
Vraiment nous sommes ravis de cet accueil et nous avons décidé de prendre rendez-vous pour rencontrer la Directrice, qui n'était pas là, mais qui s'intéresse aux transports anciens.

Nous passons ensuite par La Garde : des bus RMTT sont stationnés provisoirement à côté d'un marché de gros, mitraillage de photos obligatoire. Le plein et le lavage s'effectuent dans la station service voisine ! En rejoignant le dépôt Brunet, nous nous arrêtons car sur un terrain vague dorment quelques bus réformés principalement des GX107.

L'apothéose est bien entendu la visite de ce fameux dépôt Brunet, où nous sommes toujours accueillis aimablement, inutile de préciser que nous y sommes déjà venus, nous on ne se lasse jamais de faire des photos, la nouveauté étant deux minibus PMR, et le plaisir de pouvoir encore photographier entre autres un PR180 et deux PR118, ainsi qu'un vieux master GX17.

Nous rentrons un peu fatigués, mais vraiment ravis de cette excellente après-midi, et qui plus est avec 5 poignées pour équiper nos bus. ■

*Denis GAREL*



↑ Michaël notre nouvel adhérent, Serge de la SODETRAV, et les incontournables Cédric et Didier.

## Nouveaux adhérents

*Au 1er octobre 2008*

**HEINTRE** Nicolas

**REBORA** José

**STEFANI** Michaël

## Calendrier

*Lunch conférence*

**CIQ Saint-Louis**

Samedi 15 novembre 2008

*Can'ARIM* n°8 - Octobre 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  
Michel DUPONT-CAZON  
Denis GAREL  
Cédric GARNIER  
Jean-Louis KERSTEN

**Réalisation :**  
Cédric GARNIER

**Photos et illustrations :**  
Daniel AUGEROLLE  
Michel DUPONT-CAZON  
Denis GAREL  
Cédric GARNIER  
Jean-Louis KERSTEN  
Roland MARTIN

**Prochain numéro :**  
Premier semestre 2009