

LES TRANSPORTS

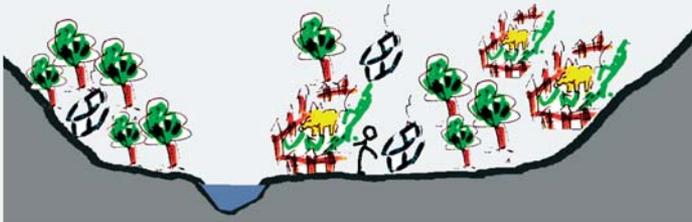
dans la vallée de l'Huveaune



topographie de Marseille



Marseille est entourée de collines et de montagnes. La ville se trouve dans une cuvette dont la seule sortie naturelle est la vallée de l'Huveaune.



ST-LOUP L'HUVEAUNE LA POMME LA GROGNARDE

coupe sur la Vallée de l'Huveaune au temps des Romains

Il y a un peu plus de 2600 ans, **les Grecs fondent Marseille**. Ils choisissent ce site naturel car les collines et les montagnes protègent la ville et le port des ennemis. Ce peuple de marins se déplace essentiellement en bateaux.

Leurs voisins, les Ligures, se déplacent sur les crêtes des massifs. Marcher en hauteur est plus sûr et permet d'observer les alentours, mais c'est assez lent.



plan des plus importantes voies romaines en France

Les Romains conquièrent Marseille en 49 avant J.C. et construisent la via Albica dans la vallée de l'Huveaune. Sur les voies Romaines circulaient piétons et chars à cheval.

A partir du XIX^e siècle de nouveaux modes de transports sont inventés et de nouvelles voies seront construites :



- 1858 : la voie ferrée
- 1905 : le tramway
- 1962 : l'autoroute A50

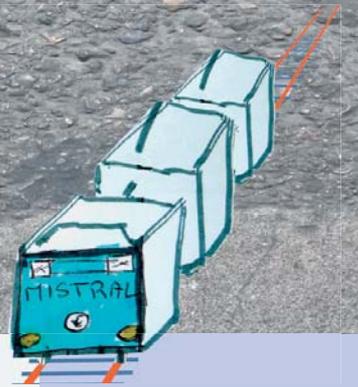
Ce sont **les Romains qui construisent la première voie** dans la vallée de l'Huveaune : **la via Albica**. Elle raccorde Marseille aux voies qui couvrent tout l'Empire Romain. Grâce à elles, l'armée se déplace très vite d'une frontière à l'autre et entre les villes. Les Romains, très mobiles, battent les «Barbares», qui sont beaucoup plus lents !

On peut donc considérer la voie romaine «via Albica», comme **la première voie rapide** dans la vallée de l'Huveaune.



la Compagnie des rêves urbains

LE TRAIN



En 1858, les villageois de La Pomme et de Saint-Marcel voient avec intérêt arriver l'énorme chantier des voies ferrées, mais ne se sentent pas vraiment concernés. Pourtant, les rails représenteront une nouvelle barrière dans la vallée - comparable à l'Huveaune.



coupe sur la vallée de l'Huveaune - 1860

On observe sur cette photo la voie de chemin de fer. Elle est difficile à traverser pour les habitants de la vallée et constitue une «barrière».



«Je suis un passionné des trains à vapeur. Lorsque j'étais gamin, j'allais à la gare de la Pomme, voir passer ces magnifiques machines.»

La première fois que je suis monté dedans, je devais avoir 10 ans. On se mettait à la fenêtre pour regarder le paysage et gare aux yeux ! Nous recevions la poussière de charbon.»

M. Grivot - La Pomme

Le train arrive dans la vallée de l'Huveaune en 1858. La section Marseille Aubagne sera prolongée vers Nice puis l'Italie.

C'est vers la fin du XIX^e siècle, avec l'industrialisation, que la voie ferrée démontre tous ses avantages. Grâce aux réseaux ferrés de la vallée, la plupart des usines s'approvisionnent en matières premières et expédient leurs marchandises à travers la France grâce au rail.

Dans les années 1970, la voiture «source de progrès», détrônera le train.

Aujourd'hui, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) prévoit de développer l'offre des transports en commun.

Au niveau du réseau ferré, les propositions sont : la construction d'une troisième voie entre Marseille et Aubagne et la création de gares supplémentaires. Cela permettrait une desserte performante de la Vallée avec 1 TER toutes les 10 minutes !

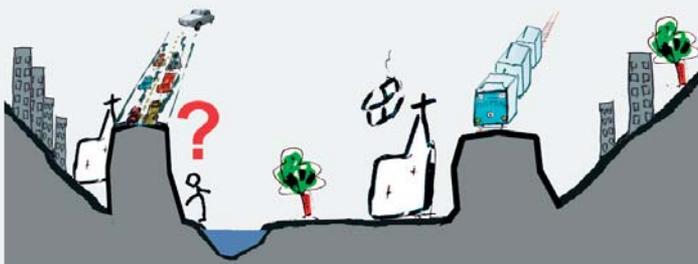


la Compagnie des rêves urbains

LA VOITURE



En 1962, les habitants de la vallée de l'Huveaune, dont ceux des nouvelles cités, sont heureux de voir arriver l'autoroute A 50. C'est le progrès ! Pourtant, cette voie représentera une nouvelle barrière dans la vallée - comparable à l'Huveaune et à la voie ferrée.



ST-LOUP L'AUTOROUTE L'HUVEAUNE LA POMME LA VOIE FERREE LA GROGNARDE

coupe sur la Vallée de l'Huveaune - 1962



« Boulevard Heckel, il y a le pont de l'A50. Les camions qui venaient de charger les pâtes à l'usine Rivoire & Carret ne pouvaient plus passer dessous. Alors, les chauffeurs dégonflaient les pneus pour pouvoir passer. D'autres étaient obligés de faire marche arrière.

Dans les années 1960, il n'y avait pas beaucoup d'automobiles. On pouvait rouler et se garer tranquillement. Ma première voiture : une Dauphine. »

M. Grivot - La Pomme



Sur cette vue aérienne on voit nettement la «barrière» qu'a créé l'autoroute pour les habitants.

L'autoroute **A50** traverse la vallée de l'Huveaune et relie Marseille à Toulon. Son premier tronçon, ouvert à la circulation en **1962** entre Marseille et Aubagne, est nommé «autoroute Est » par les Marseillais. A l'époque de sa construction, cette autoroute est tracée en ligne droite à travers champs et villages. La vallée est peu peuplée et personne ne s'y oppose.

Pour éviter des inondations lors de crues de l'Huveaune et compenser des irrégularités de terrain, l'A50 sera construite en hauteur...parfois même au ras des fenêtres. Comme il n'y a pas encore beaucoup de trafic, on vit avec.

Au fil du temps, le trafic augmente et avec lui la pollution de l'air mais aussi le bruit qui s'étend sur toute la vallée. Avec plus de 63 décibels, tout le long l'A50 est déclarée « zone bruit ». Une deuxième voie à grande vitesse traversera la vallée : la L2 qui est déjà bien visible.



la Compagnie
des rêves urbains

LE TRAMWAY

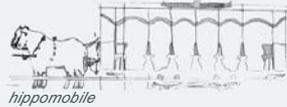


le wattman

Dès les premières lignes, la « Compagnie Générale Française des Tramways (CGFT) » gère le réseau marseillais. C'est l'ancêtre de la Régie des Transports de Marseille (RTM).



le tramway à vapeur au dépôt de St-Pierre vers 1895



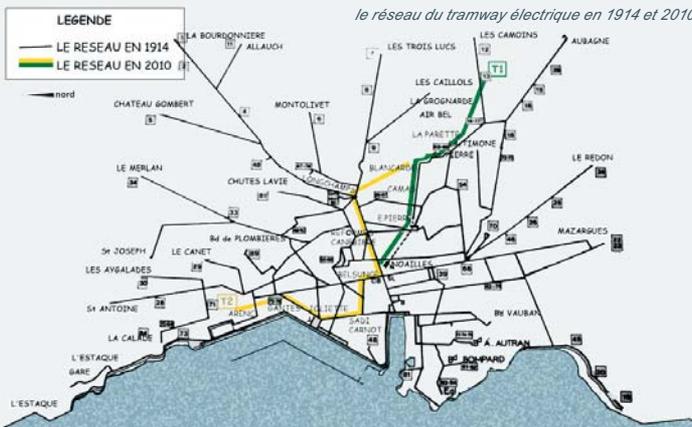
hippomobile

le receveur
l'aiguilleur

En 1870, la municipalité de Marseille décide de mettre en place le tramway. Les premiers tramways sont tirés par des chevaux, les hippomobiles qui rencontrent un succès énorme auprès des voyageurs.

Le conducteur du tramway électrique s'appelait wattman. Il était accompagné par le receveur qui vendait les billets aux passagers et recevait l'argent. Souvent, il était en même temps aiguilleur pour donner la direction au tramway.

Dès 1880, on installe des tramways spéciaux comme par exemple le « tramway ouvrier » pour desservir les usines Rivoire & Carret, CODER et SIPA.



° Noailles ° St-Pierre ° La Pomme ° St-Marcel ° La Valentine ° Aubagne ° Auriol

En 1891 le tunnel du Boulevard Chave à Noailles est creusé. Sur la ligne Noailles – Blancarde – Saint-Pierre circulera un tramway à vapeur. Cette ligne sera prolongée en tramway électrique jusqu'à Aubagne où il arrive le 10 juin 1905.

A partir des années 1950, le nombre d'habitants augmente, celui des voitures aussi, et très vite les embouteillages.

En même temps, les usines cessent leurs activités et de moins en moins d'ouvriers empruntent le tramway. En 1958, le tramway de la vallée de l'Huveaune sera supprimé.

Le tramway dans la vallée de l'Huveaune disparaît en 1958 pour laisser place à la voiture.



LE TRAMWAY

Depuis 2007, les habitants de la vallée de l'Huveaune peuvent à nouveau accéder en tramway au centre-ville de Marseille.



le pantographe

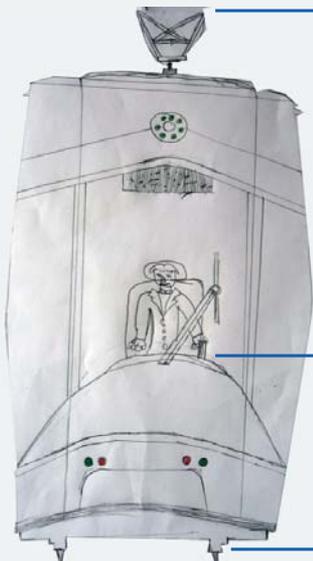
Le pantographe connecte le tramway avec les fils électriques.

L'homme-mort est un système de sécurité : le conducteur appuie régulièrement sur un bouton. S'il ne le fait pas, le tramway s'arrête.

l'homme-mort

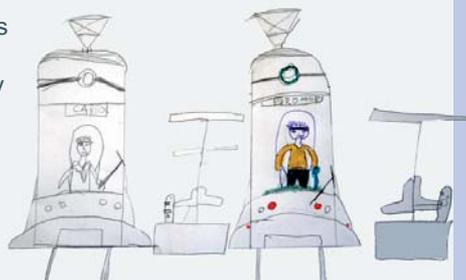
Les freins fonctionnent comme il y a 100 ans : avec du sable que le tramway lâche sur les rails.

le frein



le nouveau tramway électrique

Pour éviter des accidents avec les voitures, les accrochages, le tramway a sa propre voie. Il roule en site propre.



Le 3 juillet 2007, Marseille redécouvre le tramway avec l'inauguration des lignes T1 Noailles – Les Caillols et T2 Euroméditerranée Gantès – La Blancarde.

Le tramway profite de la construction de nouvelles voies et du réaménagement des rues.

Aujourd'hui, il roule presque toujours en site propre (voie réservée), ce qui diminue le risque de conflits et d'accidents avec les voitures.

La ligne T1 relie à nouveau La vallée de l'Huveaune avec le centre-ville de Marseille. Le tracé est en grande partie identique avec celui de l'ancien tramway. A partir de la station Noailles, il traverse le tunnel sous la Plaine et emprunte le boulevard Chave comme auparavant la fameuse ligne 68.

Par contre, à partir du dépôt de St-Pierre le tramway ne longe plus l'Huveaune, mais passe au-dessus d'Air Bel et termine son trajet aux Caillols.



la Compagnie
des rêves urbains