

RDT13 - 100 ANS

Histoire de la RDT13

Cent ans d'activités résumés en une trentaine de dates.

1913**45 ans sur les Rails****1948****La Régie passe sur la route****1999****Temps du renouveau****1913****2013**

Copyright : RDT 13 Tous droits réservés

De 1872 à 1912, c'est l'épopée du chemin de fer. Grands axes et lignes locales courtes sortent de terre. Dans le département, plusieurs lignes de proximité voient le jour guidées par l'intérêt privé plus que par l'idée d'un réseau public.

45 ans sur les rails

1913

9 janvier : Le Conseil Général vote le rachat de la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux des BDR minée par les difficultés et des conflits sociaux

5 septembre : Un décret autorise le rachat et l'exploitation en régie des BDR pour 3 ans. L'autorisation définitive interviendra le 1er juillet 1920

1er octobre 1913 : La Régie départementale des chemins de fer des Bouches-du-Rhône est lancée. Elle deviendra Régie Départementale des Chemins de Fer et Tramways électriques des Bouches-du-Rhône en 1921 lors du rachat de la ligne de tramway Aix Marseille. Ce n'est qu'en 1965 qu'elle prendra le nom de Régie départementale des transports des Bouches-du-Rhône ou RDT 13.

1915

Pour donner un cadre législatif à la reprise des compagnies ferroviaires en difficulté, un décret consacre la formule juridique de la gestion des Régies départementales des transports.

1921

Les 21 km de la ligne de tramway Aix-Marseille basculent dans le régime public avec leur rachat par la future RDT 13. Inaugurée en 1903, cette ligne sera exploitée pendant 45 ans.

À la vitesse moyenne de 17 km/h, le tramway reliait les deux cités en 1h30 à 1h45 avec 27 haltes possibles desservant les communes intermédiaires. Répartis en deux classes, ses clients, jusqu'à un million par an, comptaient autant de citadins que de ruraux, de scolaires que d'ouvriers ou d'employés.



Copyright : RDT 13 Tous droits réservés

1932

La fermeture, le 20 octobre, du trafic de voyageurs sur la ligne Pas de Lanciers-Martigues marque le début d'un processus de retrait. L'année suivante, le trafic voyageurs Arles- Salon-Eyguières-Meyrargues cesse, puis en mai 1935 celui de Saint Rémy- Orgon et en avril 1937 de Barbentane-Orgon. Les services d'autocars (libres ou subventionnés) prennent leur place.

1935

L'électrification des 5 km de la voie reliant La Ciotat Gare à La Ciotat Ville et aux Chantiers navals est une première en France pour une ligne locale. Une ligne de tramway partage le réseau.

1936

La ligne dite des pétroles commence avec les débuts de la Compagnie Française de raffinage (l'ancêtre de Total) installée à la Mède sur l'axe Pas de Lanciers-Martigues. Le seul trafic marchandises qui perdure jusqu'à nos jours.



Copyright : RDT 13 Tous droits réservés

1940-1944

L'occupation est marquée par un sabotage du dépôt de Martigues et plusieurs bombardements sur les lignes Arles-Salon. La gare BdR d'Arles, la ligne La Ciotat Gare - La Ciotat Ville sont touchées.

Le carburant est trop précieux pour les troupes allemandes. On rouvre les lignes ferrées locales aux voyageurs. Confortée à la Libération par l'effort de reconstruction, ces services s'éteindront peu à peu jusqu'au début des années 50.

La Régie passe sur la route

1948

La Régie rachète les trois locomotives fuel lourd positionnées par l'armée américaines depuis juillet 1945 sur la ligne Pas de Lanciers- Martigues.

Le 28 septembre, c'est la fin des tramways sur Aix-Marseille. Ils sont remplacés par 20 trolleybus Vetra type VBR2. En 50 mn, et à la vitesse maximum de 75 km/h, le véhicule de 36 sièges numérotés (en cuir). Le succès est immédiat. En 1950, deux millions de passagers emprunteront ce service (contre 800 000 pour le tram)



Copyright : RDT 13 Tous droits réservés

1950

Suspension définitive de l'exploitation ferroviaire de deux lignes : Saint Rémy - Orgon (Mollèges) et Lamanon - Meyrargues (La Roque d'Anthéron). L'année suivante, ce sont les lignes Fontvieille-Salon et Eyguières-Lamanon qui sont touchées à leur tour

1955

Le tramway de La Ciotat cesse son activité. Il laisse la voie aux trains de marchandises desservant les chantiers navals jusqu'à la fermeture de ces derniers en 1987.

1965

1er janvier Sur la ligne Aix-Marseille, les trolleybus cèdent la place aux autocars. Des Saviem S45 (comme 45 places) de 150 CV.

Cette même année la Régie Départementale des Chemins de Fer et Tramways devient la Régie départementale des transports des BdR.



Copyright : RDT 13 Tous droits réservés

1972

Les autocars des « BdR » assurent de bout en bout la desserte d'Aix-Marseille par autoroute. Ils avaient commencé en 1967 à l'emprunter sur un tronçon.

1973

C'est l'apogée de la voiture-reine. Le premier choc pétrolier secoue sévèrement la Régie qui dérape et verse dans des plans sociaux.

1979

C'est la fin des receveurs sur la ligne Aix-Marseille. La Régie a été l'une des toutes dernières compagnies à supprimer ce poste.

1981

La loi sur la décentralisation, dite Gaston Defferre, se traduit pour la Régie par la suppression des financements de ses investissements, l'application de la TVA et la fin de la gestion directe par le Préfet.

1988

La RDT 13 quitte son siège central, locaux qu'elle louait, de rue de la République (n°46) à Marseille pour gagner le Pont de l'Arc à Aix en Provence où se trouve son dépôt historique.

La ligne Châteaurenard - Plan d'Orgon cesse son activité marchandises. Du cœur de la première zone maraîchère de France, des convois ferrés approvisionnaient la France et l'Europe. Le transport routier a été le plus fort.



Le temps du renouveau

1999

Pierre Reboud est nommé directeur avec une seule feuille de mission : redresser une RDT 13 tout proche d'aller dans le mur. Son obligation première rétablir des comptes équilibrés et relancer l'activité.

2000

L'épisode transport routier de marchandises s'achève. La RDT 13 n'a pu faire face à l'extrême concurrence que se livrent les transporteurs sur ce marché. Elle a compté jusqu'à une quarantaine de camions (national, international et régional) et presque autant de remorques.

2001

Le petit train des Alpilles emmène à la belle saison les voyageurs sur les voies provençales d'antan. D'abord à vapeur, la traction passera au diesel. Après douze ans d'activité, le service touristique s'éteindra pour des raisons économiques avec la fin d'une convention avec la Marine nationale pour la maintenance de la ligne qui desservait un dépôt de l'armée.

2003

La ligne Aix Marseille par autoroute décroche la certification NF services couronnant une démarche qualité entamée deux ans auparavant.

La RDT 13 ouvre son premier portail sur le web.

La fréquentation sur la ligne Aix-Marseille trouve un renfort avec la mise en service des autocars de 15 mètres de long et d'une capacité de 73 places (contre les 55 habituels)

Première, la billetterie électronique s'installe à bord des véhicules.

2004

Première nationale, certains cars de la ligne Marseille-Aix assurent un service PMR (personnes à mobilité réduite).

2005

Le Pôle d'activités d'Aix-en-Provence est désormais desservi, inaugurant une série d'ouverture de lignes domicile/travail.

2007

Avec la création de la ligne de desserte de la zone d'activités des Paluds à Aubagne et de la ligne Aix-Euroméditerranée, la Régie joue à fond la carte de la desserte des zones d'activités.

Cadencement de la navette Aix - TGV- Aéroport.

2008

La RDT ouvre un dépôt neuf à La Mède-Châteauneuf les Martigues. 50 autocars peuvent y trouver une place avant d'irriguer l'Étang-de-Berre, notamment à travers les services scolaires.

2009

Création par le Conseil général en juin 2009 du Syndicat mixte des transports, avec six autres autorités organisatrices de transport. Un des objectifs est de parvenir à une harmonisation tarifaire et billettique et à une coordination de l'information.

2010

Avec des partenaires, la Régie emporte l'appel d'offres du Grand port maritime de Marseille. Depuis 2011, une de ses équipes assure la maintenance des 60 km de voies ferrées des bassins de Fos.

2011

La Régie se voit confirmer son statut national d'entreprise ferroviaire. Son parc machine voit arriver huit locomotives en renfort, puis l'année suivante deux autres, des puissantes Vossloh G 2000 qui peuvent circuler sur le réseau ferré national.

Les ateliers et les aires de services du dépôt d'autocars de Pont de l'Arc sont rénovés par le Conseil général propriétaire des locaux. Un bâtiment administratif inauguré. Le plus grand chantier sur le site depuis l'arrivée du tramway en 1903.

2013

La RDT 13 confirme ses positions à l'Est du département en mettant en service un nouveau dépôt d'autocars à Gémenos. Elle prévoit l'ouverture à Aix-en-Provence de la maison des déplacements, place du Général De Gaulle et poursuit l'amélioration des prestations offertes à sa clientèle (accessibilité, régularité, wifi).

Première et désormais référence dans le transport interurbain : Aix Marseille est dotée d'un triptyque : accès internet gratuit pour les voyageurs, écrans d'informations voyageurs dans les autocars mis à jour à distance, et vidéoprotection.



Copyright : RDT 13 Tous droits réservés

RDT13



www.rdt13.fr

Site du personnel de la RDT13 - Extranet

- > PÔLE VOYAGEURS
- > LOCATION AUTOCARS
- > QUI SOMMES-NOUS?
- > RECRUTEMENT
- > PÔLE FERROVIAIRE
- > CONTACT
- > RDT 13 100 ANS
- > MÉDIATION
- > PRESSE
- > MARCHÉS PUBLICS
- > NEWSLETTER
- > PLAN DU SITE
- > MENTIONS LÉGALES
- > ACCESSIBILITÉ