

LE RESEAU SUD-EST (GROUPE « THEATRE »)

1 935, année de transition ! La construction du réseau de trolleybus marque une pause. Non que les projets manquent, mais justement en raison de l'ampleur du dessein. D'ailleurs, dans le courant du premier semestre, les *Unifiés* poursuivent les négociations d'électrification de la « boucle d'Angleur », tandis que les responsables des T.U.L.E., de la F.N. et des C.E.B. entreprennent une vaste opération de promotion.

De janvier à novembre, le T.32 431 participe à l'Exposition internationale de Bruxelles. Le 11 juillet, les congressistes du 50^e anniversaire de l'*Union Internationale des tramways, chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles* découvrent Liège. La visite suscite un vif intérêt. Les *Tramways Unifiés* édifient alors la plus importante exploitation de trolleybus d'Europe continentale. Les techniciens publient de nombreux articles dans les revues techniques ou générales. Ils y louent le trolleybus F.N./ C.E.B. et la toute nouvelle sous-station automatique à récupération installée par les C.E.B. au Laveu.

Le second semestre de 1935 annonce une transformation radicale du réseau des tramways jusqu'ici relativement épargné. L'administration des Ponts et chaussées conçoit la modernisation des routes de l'Ourthe et de la Vesdre, notamment entre Chênée et Trooz. Les lignes 14 et 15, très mal tracées, partiellement sur l'accotement et dont les convois vers la ville roulent virtuellement à gauche, doivent être ramenées dans l'axe de la nouvelle chaussée.

Les voies, au-delà de Chênée, datent de 1913 et nécessitent un renouvellement imminent. La ligne de Streupas connaît un état comparable. Un contexte identique exige d'importants investissements vers le centre. Par ailleurs, nonante voitures de tramways arrivent à bout de souffle. Le total des dépenses atteint ainsi plus de soixante-cinq millions de francs sans compter la ligne aérienne ... En fin de compte, seule la section établie quai des Ardennes au début de 1930 échappe aux critiques !

Très logiquement, le directeur général propose de substituer des trolleybus aux trams 8, 14 et 15 et de convertir, dans le même élan, les lignes adjacentes.

Tram-	Trolleybus	Destinations	Remarques
2	35	Robermont	
7	27	Renory	
8	28	Streupas	
14	31	Trooz	
15	32	Henne	
19	29	Chênée	Thiers-de-Chênée après la Seconde Guerre
-	30	Embourg	Nouvelle
-	33	Vaux	Nouvelle
-	34	Thiers-de-Chênée	Nouvelle, non attribuée. Circule sous l'indice 29 après la seconde guerre.

Tableau 1 : Projet de renumérotation des lignes de tramways après la conversion en trolleybus

Tout d'abord le « 2 », Théâtre - Bonne-Femme, dont la prolongation vers Péville est impossible en tramway, que le projet de nouveau trolleybus 14 (futur 31) double jusqu'à la Bonne-Femme pour rejoindre la rue des Venues par les rues Pont des Venues et Eugène Simonis. Ensuite, le « 7 » par la pose de lignes bifilaires sur les tronçons Pont de la Boverie - Monument Gramme et Pont du Val Benoît - Renory. Le « 19 », enfin, en équipant pour les trolleybus l'avenue du Luxembourg.

M. Harmel souligne le grand intérêt des transformations qui permettent des nouveaux embranchements de la Bonne Femme à Robermont, des Petites Bruyères à Chênée et du Pont de Chênée à Vaux-sous-Chèvremont (les T.U.L.E. possèdent déjà la concession jusqu'à Bêchuron). Cette dernière bifurcation offre d'ailleurs des combinaisons intéressantes entre les lignes 13 et 15.

Installation de 21,5 km de lignes aériennes de trolleybus	2.800.000 frs,
30 trolleybus	8.250.000 frs,
10 tramways (lignes de Herstal et de Grievgnée)	2.750.000 frs,
Enlèvement des voies	2.000.000 frs.
Total	15.800.000 frs.

Tableau 2 : Coût du programme de conversion

Installation des lignes aériennes de trolleybus	650.000 frs,
8 trolleybus	2.250.000 frs,
Une sous-station éventuelle	1.000.000 frs,
Total	3.850.000 frs.

Tableau 3 : Coût des nouveaux embranchements.

Soit au total près de 20.000.000 de francs, montant fort important pour l'époque, mais trois fois moins onéreux que la reconstruction des tramways estimée, rappelons- le, à 65 millions de francs. De plus, les TULE espèrent recevoir un subside de 2.000.000 de francs des Ponts et Chaussées, comme participation aux économies réalisées par l'administration, et une intervention du « Fonds de Crise » dans les dépenses considérables de main-d'œuvre contribuant à la résorption du chômage.

Le conseil d'administration se rallie tout naturellement aux conclusions très favorables du directeur général qui entreprend immédiatement contacts et représentations. Car il lui faut convaincre les administrations communales et le ministère des Transports de la justesse de ses vues et surtout de la nécessité de recettes complémentaires : subsides et ... augmentation des tarifs.

Les négociations avec les administrations communales d'Angleur, Grivegnée et Liège

Début 1936, les *Unifiés* transmettent les projets de conversions au ministre des Transports. Ils concernent les lignes de tramways 2, 7, 8, 9, 14, 15 et 19. Le projet initial se présente comme suit :

- Le « 2 », futur 35, est prolongé de la Bonne-Femme jusqu'au quartier de Péville. La continuation part du carrefour des rues de la Bonne-Femme et du Beau Mur, suit la rue Billy, l'avenue de Péville, la rue Ernest Solvay pour aboutir à la boucle terminale formée par la rue Ernest Solvay, l'avenue J.T. Sluysmans et la rue Fraischamps.
- Le « 7 » (27) subit une simple conversion en trolleybus, avec prolongement jusqu'aux usines Nyst.
- Le « 8 » (28) profite d'une prolongation de 800 mètres vers Streupas et voit son terminus urbain fixé au Théâtre royal (les trams 8 partent alternativement de la place Saint-Lambert et du Théâtre). En conséquence, aucun tramway ou trolleybus ne parcourt plus les quais des Pêcheurs (*quai de Gaulle*), Van Beneden et de Grande-Bretagne (*quai Churchill*).
- Le « 9 » Guillemins - pont de Commerce - gare de Longdoz se trouve simplement supprimé.
- Le « 14 » (31) bénéficie d'une importante rectification de parcours : partant du Théâtre, il suit l'itinéraire initial jusqu'au pont de Longdoz, puis emprunte la rue Grétry sur toute sa longueur. A la Bonne-Femme, il bifurque vers les rues Pont-des-Vennes, Eugène Simonis et des

Vennes pour joindre la nationale 31 par le quai des Ardennes et le pont de Chênée. Notons que la section Bonne-Femme - rue Simonis ne sera jamais édifiée et, finalement, les trolleybus 31 (ex-Tram 14) suivront l'itinéraire du « 28 » (ex-Tram 8) par la rue des Vennes jusqu'aux Grosses-Battes et poursuivront vers le pont de Chênée par le quai des Ardennes.

- Le « 15 » (32) suit l'itinéraire du « 14 » jusqu'à Chênée où il bifurque et longe la rive droite de la Vesdre pour se rendre à Vaux-sous-Chèvremont. Là, le « 15 » se raccorde à Henne au Liège - Trooz, c'est-à-dire à la ligne 14.
- Enfin, le « 19 » (29), qui jusqu'alors relie Chênée (Station) à la place des Guillemins, profite d'une extension vers la place du Roi Albert (*place Cathédrale*), par l'itinéraire des trolleys 23 - 24.
- La seule ligne non visée par le remaniement, le tram 13, Saint-Lambert - Chênée, bénéficie même d'une fréquence accrue pour compenser le détournement du « 15 » par les Vennes.

Si la Ville de Liège et la commune d'Angleur n'annoncent que des réserves incidentes, le détournement du « 15 » déclenche le ferme désaveu de Grivegnée. Le Conseil communal juge impossible de priver d'une ligne de tramways une commune de 15.000 habitants. Les *Unifiés* lèsent ainsi riverains et commerçants, grèvent les budgets de nombreux écoliers et ouvriers contraints d'user de correspondances pour accomplir des trajets jusqu'alors directs. Du reste, les autorités estiment dangereux le changement de voiture imposé au carrefour de la Bonne-Femme. De nombreux habitants appuient ces points de vue et adressent 9 réclamations successives.

La proposition d'extension du « 2 » vers Péville provoque d'aussi solides critiques. Le Collège échevinal considère le quartier de Péville comme déjà amplement desservi par l'autobus gare de Longdoz - Grivegnée - Jupille exploité par le sieur Collette. Les autorités ne voient d'intérêt que pour un trolleybus qui relie la vallée au cimetière de Robermont en correspondance avec les trams 10 et 11. La liaison présente en outre l'avantage de desservir la cité ouvrière édifiée par le *Logis social* à proximité de l'église du Sacré-Cœur.

l'Association pour la défense de l'Ourthe apporte sa pierre à la contestation en relayant dans son bulletin mensuel de novembre 1936¹ les protestations de 200 habitants de Grivegnée :

Les habitants intéressés sont pourvus depuis peu de temps d'un service d'autobus qui a frayé la voie à ses risques et périls (...). Nous avons introduit naguère une

pétition en vue d'obtenir son prolongement jusqu'au centre de Liège ; cette pétition a, jusqu'à présent, reçu un accueil favorable tant auprès de la Ville de Liège, qu'auprès du pouvoir provincial.

Nous avons la ferme intention de poursuivre la réalisation de cet objectif et nous espérons que les pouvoirs publics sauront apprécier l'intérêt général qu'il revêt. Une saine organisation des transports en commun l'exige. Le trolleybus ne pourrait que satisfaire une minorité au détriment du plus grand nombre d'usagers ; il aurait pour résultat de faire périr et disparaître le service d'autobus qui a pris l'initiative de desservir aussi bien les quartiers peu bâtis que les parties fortement agglomérées.

Alors que le service d'autobus laisse le site intact, le trolleybus l'enlaidirait et le troublerait définitivement.

Impavides, les *Unifiés* admettent de prolonger le « 2 » jusqu'à Robermont et proposent de garantir le bénéfice des anciens tarifs aux riverains du « 13 ». L'offre satisfait les autorités. Mais, tous comptes faits, la *Société des Tramways* juge plus économique de convertir intégralement en trolleybus l'axe de la rue Belvaux. De ce fait, le « 15 » (32) conserve son itinéraire initial; le tram 13 se voit limité à la section Saint-Lambert - Bonne-Femme et le « 14 » (31) emprunte maintenant la place d'Italie, le pont et la rue des Vennes (au lieu de la rue Grétry et du début de la rue Haute Wez). En conséquence, les *Unifiés* délaissent la bifurcation par les rues Pont-des-Vennes et Simonis.

Les critiques du Collège des bourgmestre et échevins de Liège portent, elles, essentiellement sur les travaux d'enlèvement des voies, la taxe de circulation et l'aménagement du terminus urbain. Au centre ville, les *Unifiés* souhaitent, en effet, renoncer au contournement du Théâtre royal pour effectuer autour de la statue Grétry. Ils établissent ainsi le terminus des trolleys place de la République française en face de l'arrêt du Liège - Seraing. Motivation éminemment commerciale ! Le terminus de la rue Hamal présente un prestige moindre que celui du concurrent. Le Conseil communal s'y oppose pour d'évidentes raisons de fluidité de la circulation automobile, mais aussi par cupidité : la station de taxis établie à cet endroit est du meilleur rapport !

La Ville tranche également la velléité d'abrogation du « 9 » : verdict sans appel, c'est non ! Il ne peut être question de priver les navetteurs d'une liaison directe entre deux gares importantes.

La suppression de la partie de la ligne 8 rouge aboutissant place Saint-Lambert mène le Conseil communal à réclamer la correspondance sans surtaxe entre la ligne « 13 » et les lignes desservant le quartier des Vennes et la commune d'Angleur.

La commune d'Angleur adresse, pour sa part, des observations sur l'augmentation du tarif des lignes 7 et 8, matérialisée par l'ajout d'une section. Elle revendique par ailleurs la prolongation des lignes jusqu'aux lisières municipales : Le « 7 » à la limite de la rue Renory, le « 8 » au lieu-dit « Campana », cinq cents mètres après les *Ateliers Raskin* à hauteur des installations actuelles du *Mava Club*. Les protagonistes s'accordent sur les tarifs, mais les T.U.L.E. usent de tous les artifices pour esquiver les prolongements. La commune d'Angleur en éprouve une grande contrariété. Dans les premières années d'exploitation des trolleybus, la municipalité emploie, en pure perte, ses pouvoirs de police pour contraindre les *Unifiés* à poursuivre les lignes 26 et 28 au-delà de la carrière de Streupas.

Les accords successifs orientent la charpente définitive du réseau sud-est :

- Le « 9 » est maintenu ;
- le « 13 » demeure l'unique ligne de tramways desservant Grivegnée, mais ne dépasse plus la Bonne-Femme ;
- le « 27 » se substitue au « 7 » sur l'ensemble du parcours Théâtre - Vennes - Kinkempois (Renory) ;
- le « 28 » supplée le « 8 » entre le Théâtre royal et Streupas et gagne 800 mètres de la rue du Cimetière à la carrière de Streupas ;
- le « 29 » succède au « 19 » des Guillemins à Chênée et accède à présent à la place du Roi Albert en suivant l'itinéraire du « 23 - 24 », à Chênée, il est prolongé jusqu'à la rue Lejeune ;
- le « 31 » hérite de tout l'itinéraire du « 14 » entre le Théâtre royal et Trooz ;
- le « 32 » supprime le « 15 » et bénéficie d'un circuit inédit entre Chênée et Vaux-sous-Chèvremont (aller par la route N31 et retour par la rive droite de la Vesdre sous l'indice 33 et inversement) ;
- enfin, le « 35 » remplace le « 2 », mais conduit désormais à Robermont. Dans l'attente de l'achèvement des installations aériennes du nouvel itinéraire, un éphémère trolleybus 35 barré relaye le tram 2 entre le Théâtre et la Bonne-Femme.

Le dessein des *Tramways Unifiés* ambitionne bien plus qu'une simple substitution des trolleybus aux tramways. La Société aspire à la conquête des Thiers-de-Chênée, de Vaux-sous-Chèvremont et d'Embourg. Cette intention coïncide avec les espoirs des différentes autorités communales. Néanmoins, les octrois à obtenir rencontrent la ferme opposition de petits exploitants d'autobus.

L'extension vers les Thiers-de-Chênée

Au début des années trente, alors que la *Société des tramways* restructure le réseau existant et crée les lignes de trolleybus de la rive gauche, de modestes entreprises d'autobus prospèrent sur le versant droit de la Meuse. En particulier, *Henri Collette*, de Jupille, assure les services : Liège (gare de Longdoz), Grivegnée, Bois-de-Breux, Jupille et Chênée, Bois-de-Breux.

Le dépôt de la requête en concession d'une prolongation du « 2 » vers Péville, puis vers Robermontⁱⁱ, suivie d'une demande identique vers le quartier des Thiers-de-Chênéeⁱⁱⁱ émeuvent la *Société Collette* pour qui ces octrois entraîneraient la mort. Le combat de David contre Goliath pose tout le problème de la coordination des transports.

A la différence d'autres pays européens comme la Grande-Bretagne ou la France, la Belgique assure une gestion de la concurrence entre les différents modes de transports et les compagnies exploitantes. Problème épineux ! Si la desserte de Péville relève de la question de principe (l'itinéraire du « 35 » ne suit l'autobus *Collette* qu'entre la gare de Longdoz et la Bonne-Femme, l'autobus roule ensuite vers Belleflamme et Bois-de-Breux), à Chênée, les deux exploitations suivent la même route (rues de Bois-de-Breux et des Mauvaises Vignes). La commune de Chênée retient l'intérêt pour ses concitoyens d'user largement du nouveau système de trolleybus. L'administration provinciale, plus nuancée, résume l'affaire ainsi :

D'une part, il est incontestable que les habitants du quartier des Thiers trouveraient plus d'avantages à être desservis par trolleybus et à être ainsi reliés à tout le réseau des Tramways Unifiés.

D'autre part, il faut considérer :

Que Monsieur Collette a réellement pris l'initiative du service Chênée - Bois-de-Breux, jumelé avec celui de Liège - Grivegnée - Bois-de-Breux - Jupille et que lors des adjudications, il a été le seul soumissionnaire, la Société des Tramways s'étant bornée à faire opposition et à réserver ses droits pour l'établissement ultérieur d'extensions de son réseau. Elle fait admettre, déjà contre l'avis de la Députation permanente, l'établissement de la ligne Liège - Robermont, par Péville, qui est venu faire une concurrence importante au service Liège - Grivegnée - Bois-de-Breux - Jupille.

Que les habitants du quartier des Thiers sont reliés à Chênée par le service d'autobus Chênée - Bois-de-Breux et à Liège par la mise en correspondance de ce service avec celui de Liège - Grivegnée - Bois-de-Breux - Jupille. Si ce n'était l'opposition du ministère à l'organisation de voyages directs Chênée - Liège par Bois-de-Breux, Belleflamme et Péville, la relation quartier des Thiers - Liège

serait réalisée sans changement de voitures.

La presse, aiguillonnée par l'*Association pour la défense de l'Ourthe*, apporte son grain de sel à la polémique. Le *Pourquoi Pas ?* du 7 août 1936 précise :

Les trolleybus, monstres datant du secondaire belge (entendez par là du règne de notre second roi) participent de plusieurs genres, car ils ont la carapace du coléoptère, le vrombissement du hanneton et le balancement du canard, mais ils sont « monoélytréens », et la tringle de fer qui leur pousse à l'envers sur le nez les fait ressembler au narval, au poisson-scie ou encore à la licorne, animal de blason encore mal défini, mais à une licorne qui aurait encaissé des gnions (sic).

Un texte d'anthologie qui montre la valeur des thèses offertes aux lecteurs !

En fin de compte, la Députation permanente convient de l'absurdité de reconnaître d'abord l'utilité d'une ligne d'autobus, pour ensuite la soumettre à une concurrence insoutenable. Elle assure aussi qu'en cas de guerre¹, la région de Liège doit être considérée comme zone-frontière, exposée à tous les risques d'agression brusquée et d'invasion rapide et, qu'à ce titre, il convient de favoriser les moyens de transports en commun à long rayon d'action et indépendants de tout système fixe de force motrice. En conséquence, elle rend un avis défavorable à l'organisation du service de trolleybus.

Le ministre des Transports tranche une nouvelle fois en faveur du trolleybus. Cependant, la préparation de l'Exposition de l'eau, l'urgence de la réalisation d'autres extensions, ajournent à plus tard la concrétisation de la ligne des Thiers. Les *Autobus Collette* disparaissent à l'aube de la drôle de guerre, mais la *Société des tramways* n'entame de timides travaux qu'en 1942. Les trolleybus n'atteignent les Thiers que le 6 octobre 1945, sept années après l'octroi de la concession !

La boucle de Vaux-sous-Chèvremont

Charles Harmel souligne dès 1935, dans l'exposé liminaire à la transformation du « groupe Théâtre », les combinaisons possibles entre les lignes 13 et 15. A cette époque, bien que déjà titulaires d'une concession de tramway Chênée - Bêchuron, les *Unifiés* n'irriguent que la rive gauche de la

¹ Nous sommes en novembre 1938, la guerre gronde à l'est et la neutralité offre une bien maigre protection aux marchés belges.

Vesdre. Les habitants des quartiers populaires situés sur l'autre versant doivent gagner le pont de Chênée ou Henne, par le pont de Vaux. La prolongation vers Bêchuron constitue, en fait, l'ultime tronçon non réalisé de l'axe Guillemins - Chênée ouvert en 1930.

Les *Unifiés* imaginent de combler cette lacune en associant le « 32 » (l'ancien tram 15) à une ligne à créer, le « 33 ». Le premier assure une liaison entre le Théâtre royal et Vaux-sous-Chèvremont, par le centre de Grivegnée et de Chênée, puis suit la route nationale 31 jusqu'à Henne où elle bifurque à gauche, passe sous le chemin de fer de Liège à Cologne, pour aboutir à la place Foguette au pied de la basilique de Chèvremont. Le « 33 » emprunte le même parcours jusqu'à l'entrée du pont de Chênée. Là, il longe la Vesdre par les rues du Gravier et Bêchuron pour rejoindre le terminus du « 32 ». En fait, les deux lignes sont jumelées : les « 32 » arrivent à Vaux et poursuivent vers Liège par Bêchuron ; les voitures du « 33 » effectuent la manœuvre inverse. L'exploitation conjointe des deux lignes constitue une formule originale restée unique à Liège jusqu'à la création de la « boucle raquette » d'Embourg des autobus 30 et 30 barré en 1955.

La mise en œuvre nécessite l'obtention d'une extension de la concession depuis la lisière de Chênée jusqu'à Vaux-sous-Chèvremont et d'une jonction à Henne avec la ligne Liège - Chênée - Trooz. Sollicitations rencontrées par le Collège échevinal de Vaux-sous-Chèvremont en sa séance du 13 mai 1936.

Le début de l'exploitation se déroule en plusieurs étapes. Le 22 février 1937, le trolley 31 relaie les trams 14 et 15 entre Chênée (Lejeune), Henne et Trooz. Le 10 juin, le « 31 » se substitue au « 14 » sur tout l'itinéraire, tandis que le « 15 » repart vers la gare de Chênée. Le 25 novembre suivant, le « 15 » cède la place à un éphémère trolleybus 31 barré qui assure un service partiel entre le Théâtre royal et Trooz par la rue des Vennes et le quai des Grosses Battes en attendant l'ouverture de la section rue Grétry, Bonne-Femme, rue Haute. Le « 32 » entre en service le samedi 18 juin 1938 entre le Théâtre et le dépôt de Henne. Le 9 juillet, les trolleybus utilisent le triangle de retournement du viaduc de Henne. Enfin, le samedi 25 novembre 1939, les T.U.L.E. inaugurent les installations de la rive droite et ouvrent les services couplés 32 - 33.

La conquête du versant mosan oriental et du bassin de la Vesdre ne comble pas les ambitions des *Tramways Unifiés*. L'arrivée du trolleybus aux portes des Ardennes permet aux *Unifiés* de spéculer sur l'utilisation du nouveau boulevard en gestation vers Tilff.

L'affaire du trolleybus d'Embourg

Parmi les enjeux de la guerre des concessions, la maîtrise de la liaison Liège - Tilff déclenche de longues batailles politico-juridiques. Au début des années trente, Tilff accueille en fin de semaine les nombreux Liégeois en quête d'air pur. Le nombre de voyageurs est considérable. Les « trains-trams » de la SNCB et quelques antiques autobus relient Liège à la cité du bord de l'Ourthe (ligne exploitée par la firme *Huyten de Terbecq & Wyss*). Elle sera bientôt reprise par la SNCB. Les Ponts et chaussées projettent de vastes travaux routiers pour désenclaver la région alors reliée à Liège par la seule nationale 33 serpentant sur la rive gauche de l'Ourthe.

Les T.U.L.E. saisissent l'occasion dès 1932. Ils prévoient l'utilisation de la nouvelle route à construire entre Chênée et Tilff, où la route de la vallée, si les travaux tardent. Le ministère des Communications éconduit sèchement cette première demande de concession. Cependant, la demande ne passe pas inaperçue et éveille l'attention critique de l'*Association pour la défense de l'Ourthe*. Une lettre qu'elle adresse le 19 mai 1932 à la S.A. des *Tramways Unifiés de Liège et Extensions* résume sa position :

Ce que nous ne pouvons accepter, c'est que sur cette route si étroite d'Angleur à Tilff, si sinueuse et si fréquentée on vienne élever une forêt de poteaux dangereux pour la circulation, surtout nocturne, des piétons, des cyclistes et des automobilistes. Ce que nous pouvons encore moins admettre, c'est que sans aucune justification d'intérêt général, on vienne enlaidir affreusement par ces poteaux une importante partie de la région dont nous défendons l'unité esthétique, et dont nous espérons faire, avec le temps une réserve nationale intangible.

(...)

Depuis longtemps, nous suivons le projet de route nouvelle Chênée - Tilff. On a prévu une largeur de 30 mètres. Il est naturel qu'une chaussée de pareille largeur serve d'assise à des lignes de tramways ou de trolleybus qui auraient le mérite de servir d'unique moyen de transport aux habitants de la rive droite actuellement délaissée.

(...)

Aucune de vos lignes actuelles ne pénètre dans une région de tourisme. (...) Il vous sera certainement profitable de ne pas chercher à prendre la place d'un exploitant honorable déjà installé et surtout de renoncer à un projet qui entraînerait une insurrection des esprits (...).

Plus occupée à développer son emprise dans la région de Liège, que mue par la sagesse, la *Société des tram-*

ways range provisoirement le projet Liège - Tilff. Cependant, les travaux de la rive droite progressent. En 1936, les T.U.L.E., qui étudient la conversion en trolleybus du réseau sud-est, déterrent la hache de guerre. Il est vrai qu'ils viennent de se faire coiffer sur le poteau par la *Société Nationale des Chemins de fer Belges* qui demande l'autorisation d'exploiter un service d'autobus Liège - Chênée - Sauheid.

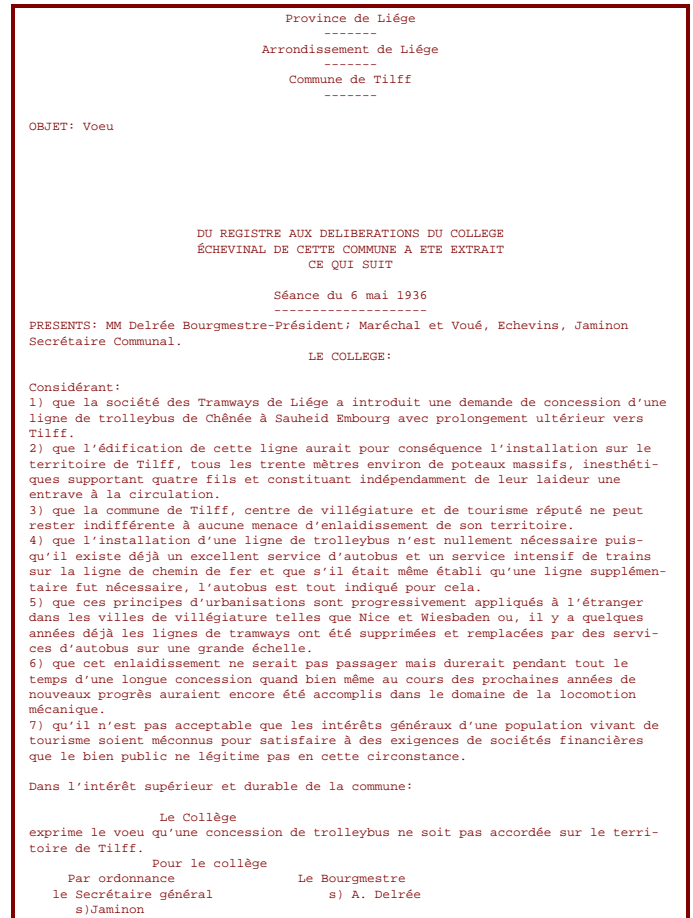
Le courrier, que Charles Harmel adresse le 28 février au ministre des Transports, s'appuie sur le désir exprimé par les communes de Chênée et d'Embourg. Le mémoire descriptif expose comme suit l'objet de l'entreprise :

*Le but du prolongement est d'établir un service permettant aux habitants des nouveaux quartiers de Chênée, construits et à construire dans la vallée de l'Ourthe, rive droite, ainsi qu'à ceux des hameaux de Sauheid, de Mathy-sart et d'Embourg centre, de se rendre dans l'agglomération liégeoise par un moyen de transport rapide et économique. Le développement de la bâtisse dans ces nouveaux quartiers se manifeste de façon rapide et il n'y a pas de doute que l'établissement d'un service à passage de plus en plus fréquent suivant les nécessités ne favorise encore ce mouvement d'extension.*²

Pareille profession de foi ne peut qu'engendrer l'anathème des amoureux de la nature. Le dessein des T.U.L.E. provoque la plus importante levée de boucliers qu'ils aient jamais connue. Mue par l'esprit volontiers frondeur des Liégeois, *l'Association pour la défense de l'Ourthe* entreprend une véritable croisade. Le débat devient rapidement passionné. Dans un courrier qu'ils adressent le 13 mars au gouverneur de la Province, les responsables de l'association crient leur indignation. Emportés par l'ardeur de leur discours, ils définissent le trolley comme un *gros hanneton qui a toujours un fil à la patte*.

² Remarquons que la Société limite la demande à la section Chênée - Embourg. Compte tenu du projet de route Liège - Tilff par la rive droite de l'Ourthe, dont les travaux viennent d'être entamés par le percement du boulevard de l'Ourthe, on peut estimer qu'il s'agit là de la première étape d'une stratégie prudente conduisant à terme à Tilff. C'est en tout cas l'argument que développent les détracteurs du trolleybus.

La mobilisation regroupe nombre d'organismes privés ou officiels parmi lesquels l'on compte^v *l'Association des architectes de Liège, la Centrale syndicale des mineurs de la Province de Liège, l'Union routière belge, la Fédération nationale pour la défense de la nature, la Ligue des amis de la forêt de Soignes* (sic) et plusieurs Conseils communaux, dont ceux de Saint-Nicolas, il est vrai peu concerné, et de Tilff.



Encadré 1 : L'Association pour la défense de l'Ourthe a manifestement tenu la main du rédacteur de la délibération du Collège des bourgmestre et échevins de la commune de Tilff.

Tout débat passionnel connaît des excès. Cette nouvelle bataille n'échappe pas aux usages. L'argument écologique, pour pertinent qu'il soit, cache mal le souci de la S.N.C.B. de préserver le monopole qu'elle exerce dans la vallée. Les T.U.L.E. doivent, eux aussi, nuancer leur agressivité par la prise en considération des arguments économiques que développe leur propre directeur général. En conclusion d'un congrès des *Sociétés belges des électriciens de Charleroi, Gand et Liège*, il estime que :

Pour la région liégeoise nous sommes arrivés à conclure que pour des services de fréquence inférieure à la demi-heure, soit de 40 en 40 minutes, ou a fortiori d'heure en heure et moins, l'autobus thermique est toujours plus économique. Pour les fréquences comprises entre 20 et 30 minutes, on peut encore hésiter entre le trolleybus et l'autobus, surtout s'il s'agit de moteur diesel.

Les détracteurs du trolleybus saisissent la balle au bond et soulignent que la ligne d'autobus ne dépasse jamais, aux plus intenses trafics d'été, la fréquence de trois services par heure. Ils ajoutent que la S.N.C.B. assure journallement sur la ligne Liège - Rivage une quarantaine de trains, sans compter les spéciaux de la saison d'été^v. Les chemins de fer complètent ces arguments en rappelant l'intérêt d'une coordination des transports qui, en l'occurrence, conduit cette société à revendiquer tous les services sur la rive droite de l'Ourthe^{vi}.

De son côté, la *C^{ie} des autobus liégeois* rappelle^{vii} qu'elle avait sollicité et obtenu l'autorisation de détourner vers Sauheid certains voyages du service Liège - Embourg - Sprimont - Remouchamps et que cette autorisation n'avait été suspendue qu'au motif du mauvais état de la voirie.

Le Gouvernement provincial étudie la question depuis plusieurs mois, lorsque Marcel Jaspar, ministre des Transports, adresse une dépêche au gouverneur^{viii}. Le contenu du message illustre parfaitement la conception qu'a le ministre de l'Autonomie des pouvoirs locaux :

Conformément au paragraphe B de l'art. 1 de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways, il appartient à la Députation permanente de votre Conseil d'accorder la concession demandée.

Après examen préalable, je suis d'avis qu'il ne convient pas que le trolleybus s'établisse.

J'aime à croire que le Collège compétent voudra bien prendre une délibération dans ce sens.

Le Ministre ne peut être plus clair...

Finalement, la Députation permanente tranche en sa séance du 11 mai 1937. Sans doute inspirée par le roi Salomon, elle rejette et le projet déposé par la SNCB et celui des T.U.L.E. La délibération s'appuie sur les observations suivantes : *Les deux projets (autobus et trolleybus) visent tous deux à s'assurer pour l'avenir les privilèges de l'organisation d'un service de transports en commun Liège - Tilff par la rive droite de l'Ourthe. Toutefois, il n'existe pas de voie carrossable entre Sauheid et Tilff. Il est donc prématuré d'envisager l'établissement d'un service de transport en commun sur la rive droite, les localités de Tilff et d'Esneux étant suffisamment bien desservies par le chemin de fer et l'autobus Liège - Esneux, de même que*

les petites agglomérations de Colonster, Sainval, Méry et Hony.

De plus, la réalisation d'un service par la rive droite compromettrait la viabilité des services de transports existant. La Députation permanente reprend l'argument présenté pour la ligne de Chênée et estime devoir favoriser *les moyens de transports en commun à rayon d'action étendu et indépendants de tout système fixe de traction.*

Match nul !

La direction des *Tramways*, stratège et patiente, saura attendre que les événements lui donnent raison. Le 22 août 1942, alors que les autobus ont depuis longtemps déserté les routes, la Députation permanente déclare *la Société anonyme des Tramways Unifiés de Liège et Extensions concessionnaire du prolongement de son réseau de trolleybus depuis Chênée, vers Sauheid, Embourg, Méhagne.*

Le trolleybus Dewandre

La morosité économique persistante n'annihile pas l'esprit d'entreprise. Le dynamisme des *Unifiés* suscite l'imagination d'industriels locaux. Ainsi, Albert Dewandre reprend le prototype construit en 1933 ; la voiture reçoit une carrosserie neuve, au goût du jour, et bénéficie d'une mise à niveau des équipements. Dewandre tente une nouvelle fois de prouver la pertinence de l'application aux transports publics d'un système de traction avant à roues indépendantes allié à une servo-direction et à des servo-freins.

Malheureusement, la mise en service régulier de la voiture *Dewandre*, en 1935, dévoile l'infortune du système. La direction manque fondamentalement de précision ; un témoin rapporte, qu'en ligne, la voiture zigzague entre les arrêts, le conducteur doit sans cesse dompter la dérive par un coup de volant, tantôt à gauche, tantôt à droite. La conception révolutionnaire du « tout à l'avant » souffre du manque de plénitude des techniques. Souvenons-nous, à la même époque, des déconvenues de la première « traction » d'André Citroën ! Sa commercialisation précipitée entraîne la faillite de la marque, avant d'en bâtir le mythe sous la houlette des frères Michelin. Albert Dewandre se rend à l'évidence et renonce. Néanmoins, dans le domaine des poids lourds, les systèmes de frein et de direction assistée *Dewandre* font fortune, en particulier sur les véhicules britanniques grâce à sa florissante filiale *Clayton - Dewandre*.

Les trolleybus F.N. type T.36

Pour faire face à l'extension du réseau, les T.U.L.E. doivent compléter le parc de trolleybus. Une longue exploitation permet d'apprécier l'endurance des voitures F.N./C.E.B. Seules les fêlures des charpentes inquiètent les techniciens : déboires bien infimes au regard de la piètre résistance des *Ransomes*. D'ailleurs, les comparaisons entre différents matériels, réalisées lors des congrès annuels de l'*Union des tramways*, montrent les grands mérites des constructions liégeoises.

Les *Unifiés* se tournent donc tout naturellement vers l'association F.N./C.E.B. Au moment de passer la commande, Charles Harmel convoque chez lui, en particulier, M. Ernest Demaret pour lui demander son avis sur le dessin des montants de caisse à adopter. La question est délicate car, à l'époque, les causes réelles des ruptures constatées sur le T.32 ne sont pas vraiment connues. En 1936, personne ne met plus en doute les avantages de l'application de la charpente métallique aux véhicules, aux points de vue de la sécurité, de l'entretien et du bruit. On ne discute pas davantage les bienfaits de la soudure électrique pour l'assemblage des différents éléments. Il y a cependant de grandes difficultés à réaliser une carcasse métallique soudée qui allie à la légèreté la résistance indispensable pour rouler sur les pavés des cités industrielles.

M. Demaret opte pour une solution pragmatique, quoique peu satisfaisante du point de vue de l'ingénieur. Il propose de réaliser les montants des nouveaux trolleybus de la même manière que sur les T.32 en les renforçant d'une semelle soudée, puisque l'expérience démontre l'efficacité de la formule^{ix}. La démonstration convainc Ch. Harmel qui commande 48 voitures, en deux étapes, une première de 40 véhicules le 30 juin 1936 suivie d'une seconde de 8, le 9 octobre.

Ces trolleybus, du type T.36 (ou TB.II selon la nomenclature de la F.N.), d'une configuration générale similaire aux T.32, présentent les mêmes dispositions de places, de largeur et d'empattement, tandis que l'on augmente légèrement la longueur. L'équipement électrique du T.36 conserve les freinages par récupération et rhéostatique, mais la puissance du moteur compound est portée de 60 à 75 chevaux. Les modifications portent principalement sur le renforcement des montants de l'ossature et sur un nouveau pont à double réduction.

L'expédition des véhicules à la *Société des tramways* ne présente aucune difficulté : vu la proximité du réseau, le trolleybus gagne le dépôt par ses propres moyens, en utilisant le traînard. La livraison de chaque voiture comporte un essai de réception qui consiste en une course sur une ligne accidentée (généralement le Laveu) suivi d'un test de vitesse

en palier sur Ougrée. En cours de route, les techniciens vérifient spécialement l'efficacité des freins mécaniques et électriques, le réglage des disjoncteurs automatiques et du relais de surtension. Ils surveillent bien évidemment l'échauffement des organes de roulement, tout en examinant la marche générale.

L'épreuve des véhicules réserve quelquefois de fâcheuses surprises. Lors de l'essai de livraison du premier T.36, le carter principal du pont arrière, réalisé en alliage léger, ne résiste pas aux sollicitations. Il casse lamentablement dans la montée de Cointe. Malgré les calculs favorables aux carters en aluminium, la F.N. décide de mettre immédiatement en fabrication des carcasses en acier coulé. La fonderie livre les premières pièces en six semaines, un délai remarquable ! Après usinage, le fabricant monte les nouveaux ponts sur les voitures en cours d'assemblage et procède aux remplacements sur les véhicules déjà en service.

L'incident, pour déplorable qu'il soit, demeure isolé. L'étroite collaboration des T.U.L.E., de la F.N. et des C.E.B. concrétise, en dépit de l'absence de prototype, un trolleybus qui répond parfaitement aux idées les plus récentes. La longévité et l'endurance exceptionnelles des voitures F.N./C.E.B., qui, lors de leur retrait du service, totaliseront chacune plus de 2 millions de kilomètres, en apportent la preuve la plus éclatante.

ⁱ Anonyme, « Une protestation d'habitants de Grivegnée contre un projet de trolleybus », *Bulletin de l'Association pour la défense de l'Ourthe*, novembre 1936, N°89, pp. 345 à 347.

ⁱⁱ Introduites respectivement les 13 février et 22 juillet 1936.

ⁱⁱⁱ Formulée le 9 décembre 1937.

^{iv} Lettre adressée le 4 mai 1936 par l'Association pour la défense de l'Ourthe au gouverneur de la Province.

^v Lettre adressée le 21 mars 1936 par l'Association pour la défense de l'Ourthe au Gouverneur de la province.

^{vi} Lettre adressée le 4 janvier 1937 par la S.N.C.B. au gouverneur de la Province.

^{vii} Réclamations adressées au gouverneur les 6 octobre 1936 et 8 mars 1937. Cette société est toujours fermière des lignes TEC en 1999.

^{viii} Lettre du 19 novembre 1936.

^{ix} DRECHSEL O., *F.N. - Le service poids-lourds*, Inédit, Liège, s.d., IIIa, Les Trolleybus, 1932 - 1957, pp. 227 et 228.