

GAND CHOISIT LE TROLLEYBUS !

FIN des années soixante, confrontée, comme dans toutes les villes belges, à l'augmentation du trafic routier, la M.I.V.G. décide de supprimer les tramways à l'exception des lignes 1, 2, 3 et 4, particulièrement fréquentées. Le projet prévoit le percement au Centre-ville de souterrains utilisant les lits d'anciennes voies d'eau. Malheureusement, la configuration de la ligne 3 ne s'y prête pas et, sous la pression de la circulation, dès le 1^{er} décembre 1969, le conseil d'administration y instaure une exploitation par autobus.

L'autobus s'avère toutefois rapidement inadapté. La M.I.V.G. cherche alors d'autres solutions moins polluantes que l'autobus, mais plus souples que le tram. Les propositions formulées dès juillet 1969, par le ministère des communications, de réintroduire le trolleybus dans certaines villes retiennent bientôt l'attention de l'exploitant.

Au moment où les *Vicinaux* balayaient les trolleybus d'un revers de la main et où la S.T.I.L. les noient dans un projet babylonien, la ville de Gand accueille avec réalisme l'offre du ministre des transports de réaliser une vitrine pour l'industrie belge. Cette proposition est discutée dès le 16 mars 1981 au Conseil communal de Gand et son principe retenu le 10 juillet.

L'étude réalisée par la M.I.V.G. aboutit à des conclusions en totale contradiction avec celles de la S.T.I.L. et des *Vicinaux* : *L'entretien d'un trolleybus est plus simple et moins cher que celui d'un bus diesel de capacité égale. Ceci résulte entre autres d'une enquête récente auprès de quatre sociétés de transports publics suisses qui possèdent des trolleybus et des bus diesels, parfois aussi une exploitation de tramways. On remarque à ce propos que les frais d'entretien, aussi bien des trolleybus que des bus diesel, augmentent proportionnellement à la fréquence des prestations, mais la courbe ascendante est plus accentuée pour les bus diesel que pour les trolleybus. Il ressort d'une observation continue effectuée sur 350.000 km auprès des transports publics genevois, que les frais d'entretien des trolleybus articulés sont de 15 % moins élevés que ceux des bus diesels. Le point d'équivalence est atteint après 82.000 km (...).*

Les installations aériennes

Malgré un projet présenté sous d'aussi favorables auspices, son exécution dure huit ans. De fait, la Ville de Gand se montre vigilante vis-à-vis de la protection esthétique du centre historique situé entre St-Jacobs et St-Michiels. Mais, le pragmatisme prévaut dans la conception

de la ligne aérienne. Le calcul des aménagements prévoit de limiter le nombre de poteaux et d'en modérer le diamètre. La M.I.V.G. accepte même de modifier les installations du tramway (abandon de la boucle autour de l'église Saint-Nicolas) afin de réduire les nuisances visuelles.

Une première demande d'installation de la ligne aérienne entre le dépôt de la Brusselsesteenweg et le beffroi reçoit, le 18 mai 1983, un avis négatif de l'administration communale. Celle-ci conteste le résultat esthétique de l'installation d'une boucle devant le beffroi. La M.I.V.G. consulte alors la Commission Provinciale des Monuments et des Sites qui rend une opinion favorable. Le 10 avril 1984, la M.I.V.G. introduit le dossier de prolongation des lignes aériennes vers St-Michielsplein. L'accord de la ville est toutefois conditionné par une réduction du nombre de poteaux de manière à en limiter l'impact visuel dans le centre historique.

Le 23 janvier 1985, l'association *Fabricom Kummeler & Matter* se voit attribuer la fourniture et le montage des installations aériennes entre le dépôt de la Brusselsesteenweg et St-Jacobs. Les travaux s'achèvent le 28 octobre suivant, juste à temps pour accueillir la tenue de la journée d'étude internationale sur le système de trolleybus. Ce congrès constitue l'occasion idéale pour assurer les premières circulations de trolleybus : du prototype *Van Hool - A.C.E.C.*, bien sûr, mais également des voitures provenant de Arnhem, Essen, Helsinki et Nancy. Le trolleybus historique de la S.T.I.B. (le 6023) y effectue également quelques tours de roue à l'initiative du M.T.U.B.

En raison des réticences de la Ville de Gand, les travaux se poursuivent encore pendant plus de deux ans, et le 15 février 1988, l'ensemble de la ligne, sous-stations comprises, peut être réceptionné. L'inauguration a finalement lieu le 24 mars 1989, une année après la livraison des véhicules.

Le dépôt de la Brusselsesteenweg

L'exiguïté des hangars du dépôt de la Brusselsesteenweg, déjà affectés aux tramways et autobus, conduit à l'acquisition, de l'autre côté de l'avenue, d'un terrain de 7.703 m². Le nouveau garage, achevé en 1989, se compose d'un hall de cent sept mètres sur quarante-trois, pouvant accueillir 22 trolleybus et 3 véhicules de service, d'un atelier et d'un lavoir.

Le trolleybus *Van Hool* - A.C.E.C.

Les auteurs du projet prévoient que l'exploitation de la ligne 3 nécessite dix-huit voitures. Les autorités de tutelle donnent leur accord pour lancer un appel d'offre restreint à quatre constructeurs pour les dix-huit trolleybus et pour deux prototypes. La M.I.V.G. consulte les firmes *Jonckheere* de Roulers, *Lag-Car* de Bree, *Mol-Eagle* de Bruges et *Van Hool* de Koningshooikt. L'ouverture des offres, le 8 juin 1982, fait apparaître comme seule valable la proposition de l'association temporaire *Van Hool* - A.C.E.C.

Les adjudicataires construisent un prototype, le AG.280T, sur la base d'un autobus articulé et de série. La voiture mesure 17,9 mètres de long et peut transporter 131 voyageurs, dont 46 assis, à une vitesse maximale de 60 km/h. Après sa livraison en 1985, la voiture séjourne à Solingen (Allemagne) où elle parcourt 27.000 kilomètres. Des résultats concluants conduisent à commander 20 véhicules de série AG.300T, au prix unitaire de 22,5 millions de francs, livrés entre le 27 novembre 1987 et le 5 mai 1988. Ces trolleybus disposent d'un petit moteur diesel auxiliaire de 57 kW permettant une circulation autonome. Dès le mois de décembre 1989, le parc est complété d'un autobus de service (la voiture *Fiat - Van Hool* n°6, actuelle 7710 de *De Lijn*) équipé de perches pourvues d'un système de dégivrage hivernal de la ligne aérienne.

Dix années de trolleybus

L'exploitation connaît le baptême du feu lors des fortes neiges qui déferlent sur le pays en février 1990. Malgré l'usage intensif de l'autobus de dégivrage n°6 qui circule toutes les nuits, la M.I.V.G. éprouve de grandes difficultés à assurer un service régulier. Le comportement chaotique des trolleybus articulés sur le sol verglacé entraîne bien plus de soucis que le givre sur les lignes aériennes.

L'exploitation régulière de la ligne 3 n'exige que dix voitures pour le service de base et deux trolleybus en complément pour les heures de pointe. Le parc pléthorique de vingt trolleybus permet de répondre favorablement à la demande du réseau G.V.M. de Arnhem (Pays-Bas) de louer quatre voitures. Le vendredi 19 avril 1996, le trolleybus 17 quitte Gand pour Arnhem. Il sera suivi des voitures 15 (le 19 avril) 10 (le 12 juillet) et 3 (le 8 août). Elles circulent sur la ligne 5 de la G.V.M. où elles portent respectivement les numéros 225, 226, 227 et 228. En raison d'avaries fréquentes les Gantoises ne rencontrent qu'un enthousiasme modéré et elles regagnent le dépôt de la *Brusselsesteenweg*

entre juin 1997 et le 30 septembre 1999 (la voiture n°3, devenue 7403) . Dans l'intervalle, la G.V.M. de Arnhem a commandé dix nouveaux trolleybus, dont huit *Van Hool* AG.300T.

A Gand, la fragilité des véhicules perturbe également le tout électrique et, fréquemment, des autobus doivent, en raison de multiples indisponibilités techniques, intervenir en renfort. Par ailleurs, à Dampoort, un vaste chantier impose le recours exclusif à l'autobus qui assure ainsi de longs intérim. La plus longue interruption débute en novembre 1997. Le trafic ne reprend que le 22 mai 1998 entre *Mariakerke* et *Dampoort*.

L'absence de tout projet d'extension du réseau démontre, comme jadis pour le « 54 » de Bruxelles, que la ligne 3 ne dépasse pas le stade expérimental. Les qualités écologiques du trolleybus emporteront-elles la décision lorsque viendra l'heure de renouveler le matériel ? Si aujourd'hui les installations gantoises accueillent volontiers à l'essai les trolleybus *Van Hool* (notamment la présérie des 12 mètres d'Athènes) , les progrès récents de l'autobus électrique à pile à combustible pourraient bien redistribuer la donne...

