

LE TROLLEYBUS DE SERAING

L'ORSQU'EN 1902, le gouvernement adjuge la ligne de tramway Seraing (passage à niveau du Nord belge, rue Molinay) - Cristalleries du Val Saint-Lambert à la société *Bodart et Cie*, nul ne songe au trolleybus. D'ailleurs, la ligne, rétrocédée en 1904 à la *Cie d'électricité de Seraing*, n'est pas construite. Dix années plus tard, le 22 mai 1914, les R.E.L.S.E., qui exploitent depuis 32 ans la dorsale de Liège à Jemeppe¹, obtiennent la rétrocession de la concession sous la forme d'une extension de son réseau de la rue du Bac (Seraing) aux Cristalleries du Val Saint-Lambert.

Commencent alors des négociations longues et difficiles avec la *Cie du Nord belge*, propriétaire du chemin de fer que le tramway doit croiser à deux reprises (au lieu-dit la Banque, rue Molinay à Seraing et à la Troque). Le *Nord belge* met tout en œuvre pour faire échouer les tractations en émettant des prétentions exorbitantes. De guerre lasse, les R.E.L.S.E. construisent la ligne de part et d'autre du chemin de fer, soit de la Banque à la Troque et, au-delà du passage à niveau, jusqu'au Val Saint-Lambert. Cependant, le tramway n'est exploité qu'entre la rue du Bac (Banque) et la Troque. Le reste de la ligne demeure inachevé.

La ligne Seraing - Yvoz-Ramet

La société n'entrevoit aucun accord raisonnable avec la *Nord belge* et ne se résout pas à exploiter une ligne grevée par une rupture de charge à la Troque. De ce fait, la section isolée vers le Val n'est pas mise en service et les R.E.L.S.E. étudient des formules alternatives. Dès le 1^{er} mars 1931, une exploitation, réalisée avec des autobus Touring car et Liège-Seraing, assure les relations Liège - Seraing - la Troque - Ivoz-Ramet et la Troque - Villencourt en complément de l'unique voiture de tramway affectée à la navette Banque - la Troque.

L'exploitation mixte n'est que temporaire. Les économistes tranchent bientôt en faveur d'une exploitation par trolleybus, officiellement autorisée par un arrêté royal du lundi 14 mars 1932, entre Seraing (Banque) et Ivoz-Ramet par la Troque. Mais, dans l'attente de la livraison du matériel, les autobus et le tramway continuent le service. La navette tramway cesse de circuler le dimanche 17 mars

¹ La ligne Jemeppe - Liège est inaugurée en 1882. D'abord exploitée en traction à vapeur, elle est électrifiée en 1905. Le prolongement de Jemeppe au passage à niveau de Flémalle intervient en 1912, la prolongation de Lize aux Biens communaux en 1913.

1936 au profit d'une liaison sans transbordement assurée de 13 en 13 minutes par trois autobus.

Le trolleybus de la Chatqueue

Le choix du mode de traction pour la ligne d'Ivoz-Ramet, plus par contrainte que par conviction, conduit à retenir de nouveau le trolleybus pour la liaison à établir entre le carrefour de la Banque et le réservoir de la Chatqueue. En réalité, le trolleybus remplace ici aussi le tramway, mais sur la courte liaison entre la Banque et le passage à niveau de Marihaye (*Cie du Nord belge*), le reste du parcours constituant une desserte nouvelle. Aux termes de la concession obtenue le 14 octobre 1935, les R.E.L.S.E. ne sont tenus de mettre en exploitation que le tronçon Banque - place de la Chatqueue. Par ailleurs, le cahier des charges prévoit que la section terminale, comprise entre le carrefour et le réservoir, ne devra être réalisée que lorsque les recettes auront atteint 6 francs par kilomètre/voiture... La ligne aérienne ne sera jamais posée !

Les trolleybus roulent dès le vendredi 15 mai 1936. L'intensité du trafic ferroviaire sur la ligne du *Nord belge*, due notamment à la desserte de l'industrie sidérurgique locale très active, perturbe gravement la régularité du service. Deux semaines seulement après l'inauguration, la fermeture trop fréquente du passage à niveau de Marihaye contraint l'exploitant à ramener le terminus avant le franchissement des voies du *Nord belge*. Ainsi, les voitures aboutissent dans une sorte de cul-de-sac dont la largeur n'offre aucune possibilité de manœuvre. Heureusement, les R.E.L.S.E. ont été prudents ! Informé de l'obstination du *Nord belge* à empêcher tout franchissement de ses installations et tenant compte de l'étroitesse de la voirie locale, le Liège-Seraing commande aux usines *Brossel* et à la carrosserie *D'heur* des voitures d'une conception tout à fait exceptionnelle, sorte d'hybride entre le trolleybus et le tramway...

Le parc, également prévu pour assurer la desserte de la ligne d'Ivoz-Ramet, comporte six voitures. Toutes disposent d'un poste de conduite à chaque extrémité, une particularité unique au monde qui les rend totalement réversibles. Ainsi, lorsque le trolleybus arrive au passage à niveau de Marihaye, le conducteur transfère, comme dans un tram, les « manettes » vers le poste opposé et, après la manœuvre des perches, la voiture est prête à monter vers la Chatqueue. Les quatre premières voitures, numérotées de 401 à 404, présentent une autre particularité : elles disposent de trois essieux, deux directeurs aux extrémités et le troisième, moteur, au centre ! Cette série possède deux jeux de perches et un ensemble de batteries qui autorise la

marche autonome sur de courtes distances (les R.E.L.S.E. cherchaient ainsi à ce que le trolleybus puisse, en cas de rupture de l'alimentation électrique, franchir sans encombre un passage à niveau ; elles créent ainsi un véhicule bimode avant la lettre). La deuxième série, les deux voitures 501 et 502, familièrement surnommées « Zazou » par la population, est plus courte et ne dispose que de deux essieux et d'un seul jeu de perches pivotantes. L'utilisation de l'un ou l'autre des postes de conduite détermine l'essieu directeur et l'orientation des perches, simplement retournées au moment de l'inversion du sens de la marche.

Familiarisés avec un mode de traction mieux intégré comme substitut du tramway que comme de vrais trolleybus, les R.E.L.S.E. en étudient l'implantation sur d'autres itinéraires. Vers 1934, d'abord, la compagnie explore les possibilités d'exploiter en navette l'antenne Ougrée (tram) - pont d'Ougrée - gare d'Ougrée, assurée jusque-là avec les voitures engagées sur les lignes de Renory et de Rotheux. Le trolleybus apparaît, dans l'hypothèse de la fréquence d'une voiture toutes les 12 minutes pour un parcours de 800 mètres, supérieur à l'autobus. Mais, finalement, dans le cadre de la construction d'un nouveau pont, la société retient une liaison directe vers Liège par tramway. Un projet confirmé par l'arrêté royal du 29 octobre 1938, mais contrarié par la destruction accidentelle du nouveau pont, le 31 août 1939. Le tramway n'entrera en service que le 3 avril 1941, à la faveur de la construction d'un pont provisoire sur les débris du vieux pont d'Ougrée.

Avec l'appui de la Ville de Seraing, deux autres projets sont mis à l'étude au début de 1935. Il s'agit, d'une part, de la desserte du quartier de la Bergerie au départ de la Banque, par une ligne de trolleybus suivant la ligne d'Ivoz-Ramet et bifurquant au Val Saint-Lambert et, d'autre part, d'une liaison entre le Val Saint-Lambert et le quartier de Lize. La guerre empêchera leur concrétisation.

Les prolongations vers Engis (rive gauche et rive droite)

Alors que la liaison électrique entre Seraing et Ivoz n'est pas encore concrétisée, les R.E.L.S.E. introduisent une demande de prolongation du trolleybus depuis la Maison communale de Ramet vers le passage à niveau d'Engis (rive gauche de la Meuse) par le pont barrage d'Ivoz, Flémalle Haute et Chockier. Le Roi l'approuve par un arrêté publié au Moniteur du 26 mars 1938. Peu après, le 7 juillet, les premiers trolleybus remplacent les autobus entre Seraing et Ivoz-Ramet. Les *Trams verts* obtiennent alors la concession d'une liaison Ivoz-Ramet - pont d'Engis (rive droite de la

Meuse) par Ramioul (AR du 15 mai 1939) qu'ils exploitent déjà provisoirement par autobus depuis le 25 mai 1939 (AR du 13 avril 1939). Le second conflit mondial en reporte encore la mise en service. Finalement, l'exploitation de la section Ivoz-Ramet - Ramioul - pont d'Engis, interrompue en mai 1940, sera intégrée en 1947 dans la ligne Liège - Huy.

La Seconde Guerre mondiale

Comme partout à Liège, la circulation sur l'ensemble du réseau s'arrête dans la matinée du samedi 11 mai 1940. Elle reprend le lundi 20 mai suivant sur les lignes de la Chatqueue et d'Ivoz-Ramet. La destruction du pont de Seraing par l'armée belge en retraite coupe l'exploitation du dépôt de Jemeppe. L'exploitant prend temporairement en location un garage privé situé rue Ferrer pour y abriter les voitures et le matériel d'entretien journalier. La ligne de la Chatqueue ne roule que quelques mois. La relative proximité du tramway, l'intérêt de récupérer le matériel pour concrétiser de nouvelles extensions indispensables dictent bientôt l'arrêt de l'exploitation (vraisemblablement dans le courant du premier semestre de 1941 : une lettre des R.E.L.S.E. au ministère des transports, datée du 18 juin 1941, annonce, sans autre précision, l'abandon provisoire de la ligne).

En dépit des restrictions, les R.E.L.S.E. poursuivent le programme d'équipement et inaugurent l'antenne Flémalle Haute (passage à niveau) - Engis le lundi 5 janvier 1942. Cette ligne, une partie de la concession octroyée entre la Banque et le passage à niveau d'Engis, demeure isolée du reste du réseau en raison de la destruction du pont barrage d'Ivoz-Ramet. Les voitures gagnent la tête de ligne de Flémalle depuis le dépôt de Jemeppe en parcourant la ligne du tram grâce au traînard (le franchissement du passage à niveau de Flémalle – très long – se fait à l'aide de l'alimentation autonome par batteries). Le matériel récupéré sur la Chatqueue ne suffit pas. En 1942, les R.E.L.S.E. acquièrent auprès des chemins de fer vicinaux les deux trolleybus *Guy Motor Ltd*, hébergés au dépôt d'Overijse depuis 1930. Le mardi 5 janvier 1943, la ligne de la rive gauche bénéficie d'une prolongation d'Engis à la Mallieue (arrêté du Collège des Secrétaires généraux confirmé par l'arrêté du Régent du 11 février 1946).

La libération de Liège, la pénurie de pneus, les restrictions dans l'alimentation électrique et le transit des convois alliés perturbent gravement l'exploitation qui ne redeviendra normale qu'en octobre 1945.

L'après-guerre

A la sortie de la guerre, en 1947, la société acquiert auprès de la S.T.I.B. les voitures 6023 et 6024, dans la perspective de l'unification des lignes Seraing - Yvoz et Flémalle - La Mallieue. La reconstruction du pont-barrage d'Ivoz-Ramet permet de réunir effectivement les deux sections le 10 mars 1948. Des services partiels subsistent entre la Banque et le pont d'Yvoz. Le personnel des voitures assurant l'ensemble du parcours doit, à l'ancien terminus d'Yvoz (place Gérard), déplacer les perches de l'ancienne ligne vers la nouvelle. En effet, la section vers la Mallieue est provisoirement constituée d'une simple ligne (économie de guerre oblige) imposant le changement de polarité au retour, place Gérard à Yvoz.

L'exploitation se poursuit sans modification importante jusqu'à l'aube des années soixante. Les voitures se succèdent toutes les demi-heures entre la Banque et Ivoz (départs de la Banque aux heures 07 et 47) et toutes les heures vers la Mallieue (départ de la Banque à l'heure 47). Comme sur toute ligne de grande banlieue, l'ambiance revêt un caractère familial. Paul Kouyoumdjian raconte: *A l'âge de trois ans et demi, je parcourais déjà seul la ligne entre la rue Gobert et l'église du Val pour me rendre à l'école communale du lieu ; bien entendu, sous la surveillance de ma mère à l'embarquement et d'une institutrice à l'arrivée (ou du percepteur qui me faisait traverser la rue avant l'arrêt lorsque personne ne m'attendait). J'étais tout fier de présenter ma carte « personnelle » (rose orange et de forme rectangulaire) à pointer.*

Je me souviens de cette chaleur bonne enfant du personnel, des arrêts facultatifs qui n'étaient respectés que pour l'embarquement, car, au retour, le chauffeur déchargeait les ménagères encombrées de filets sur le pas de leur porte avec une suite de remerciements qui n'en finissaient pas... Les sommes perçues pour le parcours n'étaient pas des chiffres ronds, le fond de caisse du percepteur aimable était souvent le bénéficiaire. Autre amabilité du personnel qui, au terminus de la Banque, invitait les dames âgées dans la voiture et s'en allait faire leurs courses au Sarma d'en face, muni d'une liste souvent très longue. Le temps étant limité, les vendeuses leur accordaient une priorité de vente! Les prénoms de « Marcel, Honoré, Joseph et Léon » émaillaient fréquemment les conversations.

Egalement fort espiègle, le personnel du trolley avait horreur d'attendre la correspondance du tram vicinal en provenance du Condroz et qui faisait terminus au milieu de la rue face à la gare S.N.C.B. du Val... Et tant pis pour la colère des ouvriers se rendant à Cockerill ou à l'Espérance Longdoz, ils prendraient le suivant. Ceux qui,

pressés, continuaient à pied n'hésitaient pas, pour se venger, à dérailler les perches du trolley à son retour. Mais, la dispute allait rarement plus loin, la colère du moment s'était estompée dans le rire de la farce accomplie.

Parmi les trolleybus, les petits « Zazou » (la série 500), comme les surnommaient les habitués, étaient sans doute les plus particuliers. Ils faisaient entendre un ronronnement sonore typique lorsqu'ils arrivaient de Seraing sur la petite côte du Many avant la gare du Val. A ce moment, tout le monde se bouchait les oreilles car, une fois sur deux, le « téko » placé à gauche du conducteur « pétait » avec fracas, dégageant une flamme bleu vif qui illuminait tout le véhicule, tel un éclair.

Vers 1960, les trolleybus se sont faits petit à petit plus rares, remplacés par des autobus Brossel. Totalement supprimés durant quelques mois, on a subitement relancé un trolleybus en ligne ; mais les fils de cuivre, oxydés à l'extrême, provoquaient de nombreuses flammes blanches, consommant une paire de patins par parcours. Cela n'a duré que quelques jours, puis notre malheureux trolley a été définitivement supprimé le samedi 31 août 1963.

La ligne aérienne est démontée dans le courant de 1964. Une partie importante des fils, à l'état neuf, trouve une seconde jeunesse dans les travaux d'aménagement des installations du tram vert au nouveau pont de Seraing. Dernier témoin d'une exploitation bien singulière, le trolleybus 402, rétabli dans son état initial, trône aujourd'hui au musée de Natalis.