LE SAUVETAGE DES ANCIENS TRAMS VERVIETOIS : ETAT DES LIEUX

(février 2019)

Le retour à Verviers de trois anciens trams verviétois, cet hiver, a suscité l'intérêt des médias et du public (sur Facebook notamment), bien au-delà des spécialistes. Sans en être un moi-même, je vais tenter de faire le point ici sur les éléments de ce patrimoine industriel particulier, qui sont finalement fort nombreux pour Verviers.

1. Le matériel des Tramways verviétois

Les trams à traction chevaline, mis en service avec la début du réseau en 1884, étaient au nombre de quarante sept voitures, dont vingt six fermées et seize ouvertes ainsi qu'un wagon de service (ces données comme toutes celles qui suivent sont extraites de la brochure éditée par l'Amutra en 1984 pour le centenaire des transports en commun verviétois, parfois complété par un des ouvrages de Georges Henrard)). Après l'électrification du réseau, entamée en 1900, ces véhicules, dont il ne subsiste aucun exemplaire, furent progressivement remplacés par du matériel neuf.

Entre 1900 et 1937 (date de la dernière acquisition de trams par la société verviétoise), septante quatre véhicules différents ont été mis en service à Verviers, dont cinquante huit motrices et seize remorques, en provenance de cinq constructeurs différents, essentiellement hennuyers (Seneffe à Godarville, Germain à Monceau-sur-Sambre, Enghien St Eloi) ou wallon (Métallurgique à Nivelles) ainsi qu'un flamand (Ragheno à Malines).

La décision de remplacer progressivement les trams par des bus fut prise en 1955, son exécution entamée en 1957 et achevée douze ans plus tard : le voyage du dernier tram eut lieu le 31 décembre 1969 et fut largement photographié.

Fête des décorés à la STIV le 17 février 1969. Parmi ceux-ci Edmond Giet, Arthur Léonard, Armand Grosjean, Arsène Buchet, Léon Hameleers, Emile Koch, Joseph Deux, Jean-Philippe et François Walraff (coll. FJ).

2. Le sort des anciens trams à la fin du réseau (1969-70)

En 1969, il ne subsistait déjà plus qu'un seul des vingt six trams datant de 1900 (tous sauf un avaient été déclassés et démolis progressivement de 1937 à 1963) : la motrice 72, donnée à l'Amutra – Association des amis du musée du tram, basée à Bruxelles).

Parmi les douze véhicules achetés en 1907 et 1908 à Nivelles, une motrice avait été démolie dès 1963, sept autres le furent en 1969-70, cinq furent sauvées, parfois provisoirement : la 87, acquise par la Cidrerie Ruwet, la 83 transférée au musée du tram à Schepdaal mais pour y être utilisée pour restaurer un tram bruxellois, la 94 également transférée à Schepdal (avec sa plaque spéciale « dernier tram ») mais ensuite revendue à un particulier (elle se trouvait toujours en 2008 à Maasmechelen), et les 86 et 91 furent données à la plaine de jeux d'Ensival mais assez vite démolies ensuite.

Sur les trois motrices de 1912 construites à Godarville, deux avaient été démolies en 1963, la 57 fut confiée à l'Amutra.

Les quatorze véhicules en provenance des Ateliers Germain à Monceau-sur-Sambre, datant de 1928 et 1929, étaient presque tous encore en circulation à la fin du réseau. Deux seulement avaient été détruits en 1963 et un en 1967. En 1969-70, la caisse d'un troisième

fut vendue à une entreprise, trois remorques furent données à la Cité de l'Espoir mais rapidement démolies, enfin cinq pièces furent sauvées : la motrice 34 et la remorque 44 sauvées par l'Amutra, la motrice 38 et la remorque 41 confiées au Tram touristique de l'Aisne, enfin la motrice 37 acquise par la cidrerie Ruwet (tout comme la 87).

Sur les dix motrices acquises en 1937 auprès de la société Enghien St Eloi et mis en service en 1948, huit furent détruites en 69-70, et seules les numéros 82 et 85 furent récupérées, l'une par l'Amutra (numéro 85) et l'autre rachetée par un particulier, Monsieur Michel Lamboray, qui la fit rouler sur le réseau du Tram touristique de l'Aisne avant de la confier au Musée des Transports en commun du Pays de Liège.

3. Les véhicules exposés au Musée des Transports en commun du pays de Liège

Le Musée de Liège fut ouvert en 1985 à l'initiative du directeur général de la STIL à l'époque, dans l'ancien dépôt dit « Natalis », rendu disponible par l'inauguration du dépôt de Robermont. Grâce à une collaboration avec l'Amutra, le Musée put d'emblée exposer trois véhicules verviétois (je renvoie au catalogue du Musée figurant dans l'ouvrage d'Anne-Marie Trickels sur *125 ans de transports en commun en Wallonie,* publié à mon initiative en 1996 lorsque je dirigeais le TEC liège-Verviers et présidais le Musée).

La motrice 57 (1912) et la remorque 44 (1928)

Construite en 1912 à Godarville, équipée de moteurs ACEC, longue de dix mètres et large de deux mètres vingt, pesant neuf tonnes, la motrice n° 57 roula sur la ligne 1 entre Verviers et Pepinster jusqu'en 1963.

Particularité étonnante de cet engin, son « controller » (les éléments de commande du conducteur de tram) était initialement destiné à un réseau russe. La révolution de 1917 avait empêché l'exécution de nombreuses commandes passées en Russie, et des éléments déjà construits furent recyclés dans des véhicules destinés au marché belge. C'est ainsi que durant près d'un demi-siècle, les tramwaymen verviétois ont pu se familiariser avec l'écriture cyrillique et rêver à la Neva en longeant la Vesdre …

La remorque 44, datant de 1928, est accouplée à la remorque 57 dans le dépôt transformé en musée. Construite par les ateliers Germain à Monceau-sur- Sambre, elle a la même largeur que la motrice mais un mètre de plus en longueur. L'absence de motorisation lui permet de ne peser « que » cinq tonnes (5,4 exactement). Vingt six places assises et dix huit debout y étaient prévues .

La motrice 72 (1900)

Une des premières motrices électriques à avoir circulé sur le réseau verviétois, celle-ci fut particulièrement robuste puisqu'elle circula jusqu'en 1963. Comme ses consoeurs, elle avait subi de nombreux remaniements : adjonction de paravent sur chaque plate-forme et multiplication du nombre de fenêtres en 1909, accroissement de la puissance du moteur en 1942, mais aussi, dans l'entre-deux-guerres, changement de couleur – car les trams verviétois étaient bleus au début du siècle passé - j'y reviendrai.

Sortie des Ateliers Métallurgiques de Nivelles, la 72 affiche huit tonnes pour huit mètres de long. Elle offrait théoriquement seize places assises et vint debout. Elle fut transférée dans un atelier de la STIB à Bruxelles en mai '63, où elle fut totalement repeinte pour être exposée au Musée des transports urbains de Bruxelles, avant de rejoindre deux décennies plus tard le nouveau Musée liégeois.

En 1995, des menaces planaient au sein du groupe TEC sur le sort du musée de Liège. Alors président de celui-ci mais aussi chef de cabinet du Ministre-Président wallon Robert Collignon en charge (entre autres) du tourisme, j'obtins le rachat du Musée par la Région wallonne, rachat qui fut suivi de quelques investissements (audioguides, salle de projection, etc …) et de l'arrivée d'un bus verviétois.

C'est aussi à cette époque en effet, alors que le renouvellement d'une large part du parc de bus du TEC Liège-Verviers par des Renault commençait, que la totalité des vingt bus verviétois Daf datant des années '70 fut décidée, au lieu du « saupoudrage » habituel entre dépôts négocié avec les syndicats comme le voulait la tradition. Je profitai de l'occasion pour faire restaurer un des bus déclassés et le placer au Musée, où il rejoignit un des premiers bus verviétois (le Brossel des années '50 utilisé ensuite par l'auto-école Justet), qui reste hélas, lui, toujours en réserve car en attente d'une restauration – et même désormais d'un « repreneur » puisque le Musée doit en cet hiver 2018-2019 discrètement évacuer tout le tunnel St-Léonard où ses réserves étaient entreposées, au pied du Grand Curtius, et où elles furent hélas vandalisées par des « urbex » irrespectueux.

Le Daf, lui, peut encore être loué auprès du Musée, pour des mariages par exemple, fort bien décoré pour l'occasion. Excellent souvenir en 2013 pour ma fille Cyrielle ...

4. **Le sauvetage des trois derniers trams verviétois**

Suite à des contacts entre d'une part le directeur du Musée liégeois, Serge Loureaux, et l'ancien président que je suis, et d'autre part le professeur Patrick Hofsummer, passionné de trams, puis l'entrepreneur Jean-Pol Bollette, passionné de patrimoine, trois anciens trams jusque là entreposés à Liège ont pu retrouver cet hiver le chemin de Verviers.

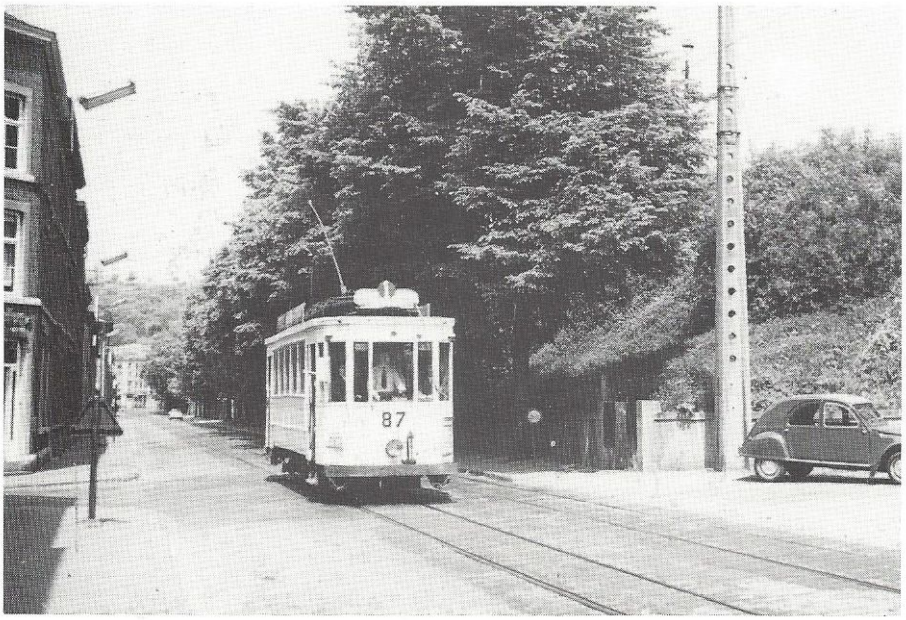
Avec l'accord de la Région (Agence wallonne du Patrimoine) et de la Ville, copropriétaires du site du Solvent rue de Limboug, deux de ces véhicules (les motrices 37 et 82) ont pu être transportées le 14 décembre au Solvent aux frais du Comité scientifique d'histoire de Verviers et grâce au mécénat de Jean-Pol Bollette. Ces deux engins feront l'objet d'une restauration progressive avec l'aide des bénévoles du Club ferroviaire de l'Est de la Belgique, secondés par les bénévoles du Comité habituellement occupés aux machines textiles et à vapeur du Solvent – et tout qui voudrait participer activement ou financièrement au projet conduit par Patrick Hofsummer.

Le troisième tram (le 87, également le plus ancien) a été acheminé, lui, en janvier sur le site de l'ancienne usine « La Vesdre » à Renoupré, actuellement en cours de réaffectation aux frais de Jean-Pol Bollette. Il y sera restauré par la société Green Construct. Les trois trams sont ainsi très proches l'un de l'autre puisque les deux anciennes usines textiles (Solvent et « La Vesdre ») sont situées exactement au même endroit le long de la Vesdre, mais de part et d'autre de celle-ci. Les engins, faisant l'objet d'un dépôt (évidemment à très long terme …) de la part du Musée des Transports, sont destinés à rester sur place. Passons-les en revue.

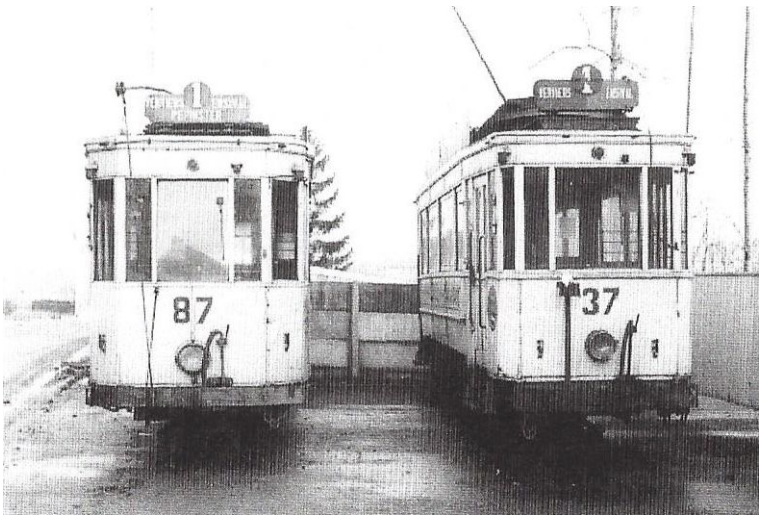
La motrice 87 (1907), installée à Renoupré

Cette motrice aujourd'hui vieille de 112 ans (!) avait circulé jusqu'à la fin du réseau, soit durant 62 ans … Elle fut d'abord rachetée par la Cidrerie Ruwet, puis revendue dès 1971 au

site de Blegny-Trembleur pour être affectée au « Trimbleu » avant d'être transférée aux réserves du Musée de Liège dès 1986.



10-6-62 - Rue Gérard Champs.



(photo extraite de G. Henrard)

Equipée d'un moteur ACEC, provenant des Ateliers métallurgiques de Nivelles, la motrice 87 pèse neuf tonnes et est la seule rescapée d'une série de quatre véhicules. A l'origine, elle était peinte en bleu et avait un matricule doré, car ce n'est que dans les années '30 que l'ensemble du parc fut progressivement repeint en couleur crème. Le défi sera ici de retrouver et de restaurer la couleur d'origine afin que le plus ancien tram verviétois sauvé de la destruction témoigne de cette particularité peu connue du grand public.

La 87 à Renoupré

La motrice 37 (1929), installée au Solvent

10-6-62 - Pont du Purgatoire, Wegnez.

Datant de 1929, la motrice 37 fut construite par les ateliers Germain à Monceau-sur-Sambre et est la plus pesante de toutes les machines sauvées, avec onze tonnes. Rachetée elle aussi par la cidrerie Ruwet, elle fut ensuite affectée au « Trimbleu » puis rejoignit le Musée.

La motrice 82 (1937), installée au Solvent

Ce véhicule est un des plus récents mis en service au XXe siècle. Construit par les ateliers St Eloi à Enghien, il date de 1937 et roula jusque fin 1969.

Rachetée par deux passionnés dont Michel Lamboray de Heusy, la 82 fut confiée au Tram touristique de l'Aisne mais y roula peu, puis transférée au Musée des Transports de Liège sans que celui-ci trouve la place pour l'exposer, si bien qu'elle rejoignit le tunnel des réserves en 2008 et y subit les mêmes dégradations stupides que les autres véhicules entreposés à cet endroit, pourtant dûment fermé !

Le transport (très) spécial des deux trams au Solvent, le 14 décembre, n'avait pas fait l'objet de communications préalables à la presse car la date et l'heure n'étaient pas certaines. Il fut suivi, photographié et filmé par de nombreux amateurs du Club ferroviaire de l'Est et par des membres du Comité scientifique d'Histoire de Verviers lors de l'arrivée au Solvent. L'espace nécessaire pour l'entrée des trams sur le site avait été préalablement estimé avec la collaboration de l'architecte chargée du dossier du Solvent au sein de l'Agence wallonne du Patrimoine. La manœuvre, répétée deux fois, put se dérouler parfaitement !

Pour conclure …

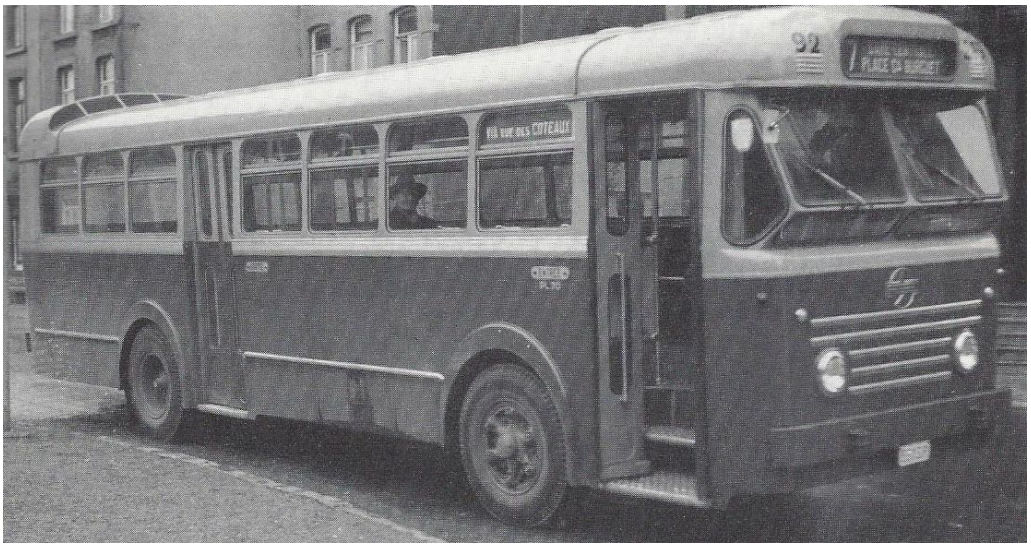
Si la décision de renoncer au tram est une de celles que bien des villes déplorent aujourd'hui, on peut par contre se réjouir qu'avec six véhicules sauvés (sur un total de septante quatre mis en service) dont trois déjà restaurés et exposés à Liège, et trois en attente de restauration et destinés à rester à Verviers, près du 10 % du parc de trams électriques verviétois aient finalement été préservés de la disparition – les trois derniers grâce à un beau partenariat entre acteurs publics et le mécénat exemplaire d'un privé

Pour récapituler chronologiquement :

- Motrice 72, des Ateliers de Nivelles, 1900, au Musée de Liège
- Motrice 87, des Ateliers de Nivelles, 1907, à Verviers (Renoupré)
- Motrice 57, des Ateliers de Godarville, 1912, au Musée de Liège
- Remorque 44, des Ateliers Germain à Monceau-s.S., 1928, au Musée de Liège
- Motrice 37, des Ateliers Germain à Monceau-s.S., 1929, à Verviers (Solvent)
- Motrice 82, des Ateliers St-Eloi à Enghien, 1937, à Verviers (Solvent).

Au total, un bel ensemble de patrimoine industriel wallon épargné de la destruction, à l'instar de tout ce qu'abrite le site du Solvent (machines textiles et ensemble de machines à vapeur) et du superbe tableau électrique de « La Vesdre » en Renoupré, également préservé.

Reste un bus qui attend encore de retrouver ses couleurs et ses terres verviétoises…



…

Freddy JORIS

Post scriptum retrouvé par ma mère dans un pantalon voici bien longtemps :