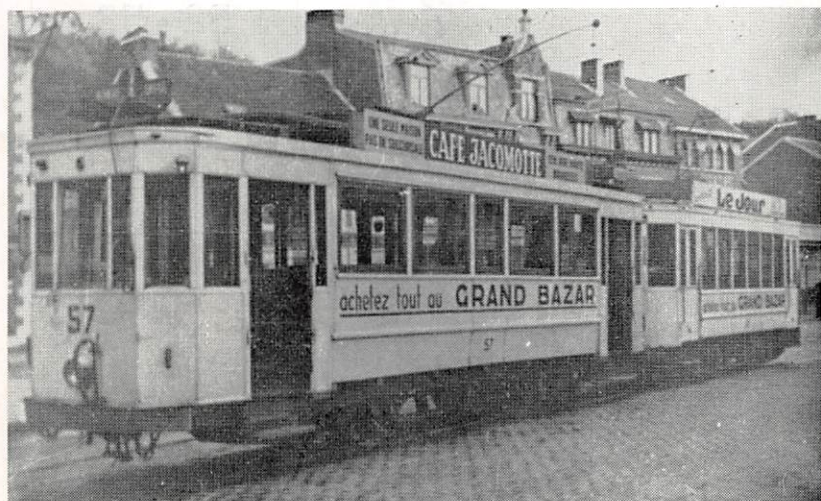


13/2/76



présence 52 - 53
du tramway 54 - 55

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

périodique trimestriel

14e année / I. II. III. IV. 1975 prix 100 Fr.

édit. resp.: Jean de Meurs - av. Delleur 47 - 1170 Bruxelles

52 - 53

54 - 55

14e année



*Motrice « Godarville » n° 57 en route vers le Musée de Schepdaal.
Photo prise le 3 mars 1964 devant le dépôt de Pepinster
Photo J. MECH*

sommaire :

– Les tramways verviétois.

Notre photo de couverture :

*Motrice « Godarville » n° 57 et remorque « Germain » n° 41
vers 1950 au terminus de Pepinster. Photo J. MECH*

LES TRAMWAYS VERVIETOIS

Jean MECH
Jean Claude MICHEL
Alain TENAERTS
(pour la traction animale)

Le présent exposé n'a pu être dressé que grâce à la très aimable collaboration de

Messieurs

*Iwan VANDERSTRAETEN, administrateur directeur général de la STIV
Jacques BELS, directeur des services techniques de la STIV
Arsène BUCHET, administrateur honoraire de la STIV
Armand GROSJEAN, wattman
Mathieu LAMBRETTE, wattman
Joseph HACCOUR, délégué syndical
Michel LAMBORAY, membre du TTA
Louis CROSSET, amateur de tramway*

Qu'ils trouvent ici l'expression de notre profonde gratitude.

Chapitre I

LES DEBUTS ET LA TRACTION CHEVALINE (1881-1900)

Constitution et organisation de la Société

« L'agglomération verviétoire se compose de trois communes principales :

Verviers, Hodimont (1) et Dison, qui s'étendent dans la vallée de la Vesdre et dans celle de l'un des affluents de cette rivière.

La population de ces trois communes s'élève à environ 58.000 habitants.

Indépendamment des nombreuses usines situées sur le territoire de Verviers même, à l'Ouest de la ville, un groupe très important existe à l'extrémité Est ; Dison et Hodimont comptent de nombreux établissements et il existe ainsi trois centres industriels très actifs éloignés entre eux par de grandes distances.

En prenant la place de l'Harmonie comme point central de Verviers, on constate que le groupe industriel de l'Est est éloigné de 2800 m de ce point et celui de Dison de 2400 m.

De nombreuses relations existent entre ces points relativement éloignés du centre et plus éloignés encore entre eux.

Ces considérations justifient, à nos yeux, la construction de lignes de tramway, destinées à faciliter les relations entre les différents groupes de l'agglomération verviétoise et les trois stations (2) qui desservent celle-ci.

Nous croyons être dans le vrai en disant que la population verviétoise et celle des communes qui sont limitrophes à la ville, pensent de même et qu'elles accueilleront certainement avec faveur une entreprise de l'espèce, car c'est une population très active qui saisit avec empressement tous les moyens qu'on lui offre de gagner du temps ... »

(1) Commune rattachée à Verviers en 1930

(2) Verviers-Ouest - Ensival - Dison

C'est par ces termes que le 19 mai 1881 Messieurs Pierre David, Léonard Mathonet-Brouet et Victor Besme annuvèrent une demande en concession, adressée au ministre des Travaux Publics, visant la construction de deux lignes de tramway destinées à relier Dison, Lambermont et Ensival à Verviers.

Ce projet avait été soumis le 30 avril 1881 à la Députation permanente du Conseil Provincial de Liège ainsi qu'aux communes concernées.

Les concessions furent accordées le 26 avril 1883 par le ministre de l'Intérieur, Monsieur G. Rolin Jacquemyns, et ratifiées par arrêté royal du 11 septembre 1883. Peu après, le 24 septembre, l'acte de constitution de la Société était passé par devant Maître Armand Fléchet, notaire à Verviers.

Ainsi était fondée, pour une durée conventionnelle de cinquante ans, la « Société des Tramways Verviétois ».

Le capital original se chiffrait à 625.000 F et comprenait l'établissement de la voie, l'acquisition de la cavalerie et du matériel roulant, ainsi que l'érection de deux dépôts, sans oublier les inévitables frais administratifs.

Les deux premières lignes et la traction chevaline

Les travaux préparatoires à l'exploitation commencèrent immédiatement après la constitution de la Société. Ceux-ci furent rondement menés et les essais préalables de fonctionnement se terminèrent le 30 juin 1884.

Deux lignes étaient donc construites : la première, d'un développement de 5.877,30 m reliait Verviers (Renoupré) à Ensival (via la Place St Remacle et la rue du Collège), la seconde s'étendant de Verviers (Harmonie) à Dison (via les rues de Verviers, Neufmoulin et Neuve), accusait un développement de 3.093,40 m.

Pour entamer l'exploitation de ces deux lignes, les « Tramways Verviétois » firent l'acquisition de 104 chevaux (1) et d'un parc de 37 véhicules. Ce parc sera renforcé en 1885 par l'arrivée de cinq voitures ouvertes. Une dernière voiture hippomobile ouverte viendra s'ajouter à l'effectif en 1886.

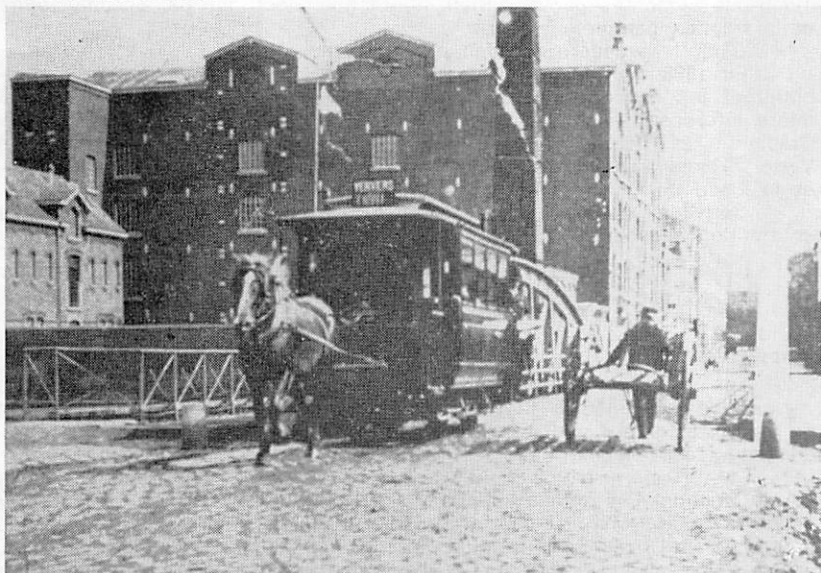
TABLEAU SYNOPTIQUE DU MATERIEL ROULANT HIPPOMOBILE (1884-1886)

Nbre	Série	Mise en serv.	Constructeur	Observations
26	1 à 26	1884	Ateiers Métallurgiques de Nivelles	Voitures fermées
10	31 à 40	1884	Ateiers Métallurgiques de Nivelles Forges et Ateliers de Seneffe	Voitures ouvertes
1	—	1884	Ateiers Métallurgiques de Nivelles	Wagon de service
5	41 à 45	1885	?	Voitures ouvertes
1	46	1886	?	Voiture ouverte

(1) Exercice 1884

L'inauguration officielle eut lieu le 1^{er} juillet 1884. Elle avait été attendue avec impatience par une population soucieuse de posséder enfin un moyen de transport économique et accessible à tous.

Cet intérêt marqué par la population ne sera pas démenti par les faits ainsi qu'en témoigne le résumé général du résultat des six premiers mois d'exploitation :



Remorque fermée à traction chevaline franchissant le pont des Demi-Lunes (Lambermont - Verviers vers 1884) (Archives S.T.I.V.)

Exercice 1884

Ligne de Verviers	Ligne de Dison	Totaux et moyennes
5.877 km de long	3.093 km de long	8.970 km de long
56 chevaux en service	48 chevaux en service	104 chevaux en service
36.600 voyages (total)	28.340 voyages (total)	64.940 voyages (total)
180 par jour	140 par jour	320 par jour
16 voitures	5 voitures	21 voitures
220.000 km (total)	85.000 km (total)	305.000 km (total)
1.075 km par jour	425 km par jour	1.500 km par jour
21 parcours par jour cheval	21 parcours par jour cheval	21 parcours par jour cheval
530.000 voyageurs transportés	395.000 voyageurs transportés	925.000 voyageurs transportés.

Hormis l'année de crise 1885, pour laquelle exceptionnellement le capital ne fut pas rémunéré, et l'année 1899, au cours de laquelle les services furent sérieusement perturbés par la pose des égouts le long de la ligne de Dison, les jours de la traction chevaline s'écoulèrent sans histoire.

Malheureusement, le tramway hippomobile ne desservait qu'une partie de l'agglomération et la création de lignes nouvelles se heurtait à des problèmes de pentes. Celles-ci, très nombreuses, interdisaient l'accès de ce mode de traction à certaines communes limitrophes.

Si le trajet ne représentait guère de difficulté pour un seul cheval sur la ligne de la vallée, par contre les convois montant à Dison devaient souvent être tirés par deux chevaux.

Aussi dès 1894, les « Tramways Verviétois » entamèrent l'étude d'un nouveau système de traction. Trois systèmes furent examinés : la traction électrique alimentée par fil aérien, la traction électrique par accumulateurs et la traction par moteur à gaz.

C'est la première solution qui fut retenue.

En 1898, par arrêté royal du 27 juillet, les « Tramways Verviétois » obtinrent les concessions relatives à deux extensions du réseau. La première intéressait la liaison Place Verte - Place Sommeleville (via les rues Crapaurue et Thier Mère-Dieu), la seconde, intéressait la section Place Verte - Heusy (via la Place du Centre — actuellement Place Albert 1^{er} — et la Place du Congrès — actuellement Place Vieuxtemps —).

Ces deux nouvelles concessions ne seront cependant pas exploitées en traction chevaline.

Châpître 2

LA TRACTION ELECTRIQUE : LE RESEAU

Introduction

Les premières lignes desservait des zones d'exploitation dont les rampes n'excédaient pas 12 pour mille. Les transports par traction animale ne permettaient pas une extension vers les communes où les pentes atteignaient jusque 80 pour mille.

Les premières études relatives au remplacement de la traction animale par la traction électrique remontent à 1894. Mais ce n'est qu'en 1898, par arrêté royal du 9 février qu'est accordée à la société des tramways verviétois l'autorisation d'appliquer la traction électrique par fil aérien sur tout le réseau.

De ce fait, un grand nombre d'actions passèrent aux mains de l'Union Elektricitäts Gesellschaft de Berlin (l'A.E.G.) ainsi qu'aux mains de la Société Générale Belge d'Entreprises Electriques de Bruxelles (l'ELECTROBEL).

Dès ce moment, la société entreprit les travaux préparatoires à l'exploitation de son réseau par tramways électriques.

Elle fit tout d'abord l'acquisition d'un terrain situé place Sommeleville et d'une contenance de 2309 m² (acte du 22 novembre 1898). C'est sur cette parcelle que sera érigée la centrale de production de la force motrice (voir chapitre consacré aux installations fixes). Cette usine a d'ailleurs été cédée par la suite à la Société d'Electricité de l'Est de la Belgique (S.E.E.B.).

Parallèlement aux travaux d'installation de l'usine d'électricité, la société entreprit le renouvellement des rails sur les lignes existantes, le placement des voies sur les deux extensions dont il est fait écho dans le premier chapitre du présent exposé et l'équipement électrique des lignes. Pour la petite histoire, notons que les premiers cables de trolley avaient été fournis par la firme allemande FELTEN et GUILLAUME.

Le dépôt de la rue de Limbourg fut aménagé afin d'abriter le nouveau matériel roulant. Ces travaux ne furent d'ailleurs achevés qu'en mars 1900 !

Vingt six motrices électriques furent livrées par les Ateliers « LA METALLURGIQUE » de Nivelles et portaient les numéros 60 à 85.

Les essais

Les premiers essais furent effectués le lundi 12 mars 1900 entre 17 et 19 heures par une voiture sur la petite section « Dépôt - Terminus de Renoupré ». Le lendemain, vers 22 heures, deux voitures firent des essais jusqu'au centre de la ville. Le jeudi 15 mars, vers 21 heures 30, deux motrices quittèrent à nouveau le dépôt de Renoupré et, conduites par des ingénieurs

de l'AEG, elles circulèrent jusqu'au pont du Purgatoire à Ensival, sans toutefois emprunter les rues Thier Mère Dieu et Crapaurue, pour regagner ensuite, par le même itinéraire, leur point de départ (en résumé, le parcours de la traction chevaline). Le lendemain matin, une motrice gagna pour la première fois les hauteurs de Heusy, à la satisfaction totale de la société. Ainsi, le 16 mars 1900, Heusy accueillit le premier tram sur son territoire. Le samedi 17, les essais se poursuivirent et une motrice se rendit encore à Heusy le matin, une autre à Ensival l'après-midi. Le lundi 19, après-midi, les premiers essais (fructueux eux aussi) eurent lieu sur la ligne de Dison, le mardi 20, sur le nouveau tronçon Place Verte - place Sommeleville via les rues Crapaurue et Thier Mère Dieu.

Les inaugurations

La première ligne à être inaugurée officiellement fut celle de Heusy qui fut mise en service le dimanche 1^{er} avril 1900 vers 10 heures. Cette ligne était parcourue par trois motrices.

Les deux autres lignes furent mises progressivement en service au fur et à mesure de la disponibilité des conducteurs, tant et si bien que, quelques jours plus tard, tous les services étaient assurés par traction électrique et les premiers chevaux mis en vente dès le 30 avril même année.

N.B. Des remorques du service hippomobile ont encore circulé sous le règne de la « fée » électrique, et ce, jusque et pendant la première guerre mondiale ; il est bien entendu qu'il fut nécessaire d'équiper les véhicules de l'attelage à vis ; ce travail fut effectué dans les installations du dépôt de Dison.

Evolution du réseau de 1900 à 1914

Nous avons le plaisir d'examiner, dans ce premier §, année par année, l'évolution du réseau.

Les trois premières lignes : St Remacle - Heusy
Renoupré - Ensival
Gare Ouest - Dison

Les deux lignes qui, à l'origine, étaient exploitées en traction animale furent converties en traction électrique et mises en service dès le mois d'avril 1900, presque simultanément avec la mise en service des deux extensions accordées par arrêté royal du 27 juillet 1898 dont il est fait mention dans le premier chapitre du présent exposé.

La ligne de Heusy, inaugurée le 1^{er} avril 1900, avait son point de départ place Saint-Remacle ; elle empruntait les rues des Raines et du Collège, la place Verte, les rues du Midi (actuellement des Martyrs), de l'Ecole et du Centre, la place du Centre (actuellement Albert 1^{er}), la rue de France, la place du Congrès (actuellement Vieuxtemps), l'avenue de Spa pour fixer son terminus à Heusy, en face de l'ancien café ROUVROY.

Quelques jours plus tard, les deux autres lignes furent également mises en service :

La première, Verviers - Ensival - Pont du Purgatoire suivait pratiquement le tracé de la ligne chevaline à l'exception de la section Sommeleville - place Verte ; en effet, le tramway électrique empruntait les rues Sécheval Thier Mère Dieu et Crapaurue, alors que le tramway par traction animale effectuait ce trajet via les rues des Raines et du Collège, section rattachée dès lors à la ligne de Heusy (voir ci-avant), la boucle du Pont de Sommeleville n'étant plus exploitée que pour permettre aux trams de Heusy de regagner le dépôt (il y avait également une boucle à double voie Pont Saint-Laurent - Place Verte utilisée également pour raisons de service). L'itinéraire de la ligne Verviers - Ensival était donc le suivant : au départ du Pont de Renoupré, la ligne parcourait le rue de Limbourg, la place Sommeleville, la rue Sécheval, les rues Thier Mère Dieu et Crapaurue, la place Verte, les rues du Brou, de

l'Harmonie, David, Gérardchamps et Fernand Houget sur le territoire de la ville de Verviers, puis rue Entre les Ponts sur le territoire de la commune d'Ensival, les rues de Verviers et des Weines, la Grand'Place, la rue Maréchal et la rue de Pepinster jusqu'au Pont du Purgatoire.

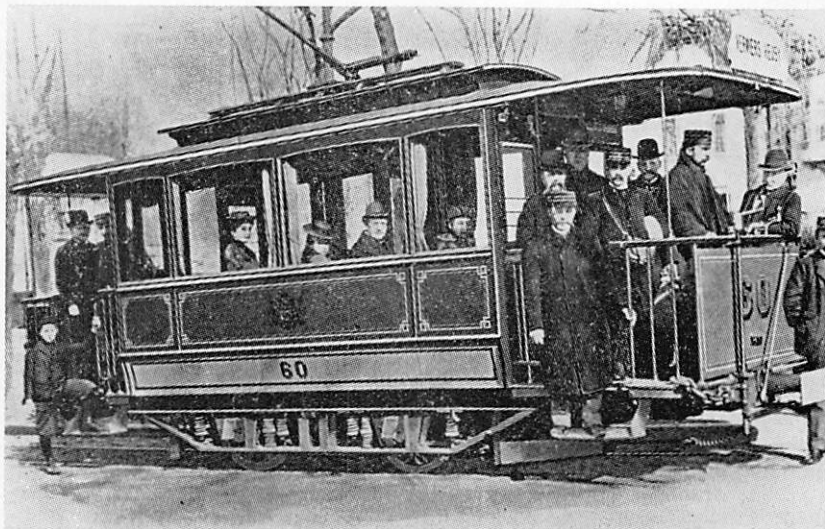
Il s'agit en somme du tracé de la ligne 1 barré qui fut créée en 1949.

La deuxième, **Verviers - Dison**, avait son terminus à la rampe de la Gare Ouest (actuellement siège de l'entreprise E. DEPAIRE, entreprise d'expédition) ; de là, elle parcourait les rues de la Station, Tranchée actuellement Peltzer de Clermont), Pont du Chêne et de Dison, sur le territoire de la ville de Verviers, puis, sur la commune de Dison, les voies sillonnaient les rues de Verviers, Pisseroule, Neufmoulin, Neuve et Longue pour aboutir place du Marché où était établi le terminus, face à l'église Saint Fiacre.

La première extension du réseau : Dison - Petit-Rechain.

Quelques années plus tard, les Tramways Verviétois obtenaient la concession d'une extension de la ligne Verviers-Dison jusque Petit-Rechain : cette extension, d'un développement de 1800 m fut inaugurée le **29 novembre 1903** et empruntait, au départ de l'ancien terminus de la place du Marché à Dison, la chaussée de Rechain puis, sur le territoire de la commune de Petit-Rechain, les rues de Dison et Nicolas Arnold où était fixé le terminus.

A noter qu'au début, les motrices avaient conservé leur plaque en bois VERVIERS-DISON et qu'une petite plaque « PETIT-RECHAIN » était placée sur le paravent extérieur des plates formes.



*Motrice « Nivelles » n° 60 état d'origine (1900)
Place Vieuxtemps en 1900 (photo d'Archives)*

Les lignes Communales : convention avec la ville de Verviers

En date du 23 janvier 1905, la société des Tramways Verviétois et la ville de Verviers passèrent une convention relative à la construction et à l'exploitation de diverses sections de lignes supplémentaires, qui sont connues sous le nom de « lignes communales » : la ville de Verviers « concède à la société des tramways verviétois, à titre d'extension du réseau, l'exploitation »

de certaines sections, met à la disposition de la société des véhicules et construit à ses frais les lignes ; quant à la société des tramways verviétois, elle est chargée de l'entretien du réseau ainsi que du matériel et doit payer à la ville de Verviers diverses redevances sur la recette brute de tout le réseau.

Cette convention approuvée par arrêté royal du 24 novembre 1905 visait les extensions suivantes, à construire :

— Harmonie, rue de la Concorde, Chic-Chac (actuellement gare Centrale), rue du Palais, place du Palais, place de l'Abattoir et rue de Stembert jusqu'à la Caserne.

— Harmonie, rue de la Concorde, Chic-Chac (actuellement gare Centrale), rue du Palais, place du Palais, rue de Mangombroux, jusqu'au pied de la rue Ma Campagne (où se trouve à l'heure actuelle la scierie LEROY).

— Place Saint Remacle, rue Saint Remacle, rue des Hospices, Pont Marie Louise, rue Marie Henriette, rue de l'Epargne et raccordement à la ligne d'Ensisval en face de la gare de l'Est (rue de Limbourg).

— Place Verte, rue Xhavée, rue de Bruxelles, place d'Anvers (actuellement de l'Yser), rue d'Anvers, rue Léopold II, place du Congrès (actuellement Vieux-temps).

La convention prit fin lors de la dissolution de la Société Anonyme des Tramways Verviétois.

Création d'une nouvelle liaison Gare Ouest - Heusy

Dans le courant de l'année 1905, la société des T.V. procéda au dédoublement de la voie rues de l'Harmonie et du Brou (entre l'Harmonie et la place Verte). Elle créa ainsi une nouvelle liaison directe Gare Ouest - Heusy via les rues de la Station, Tranchée (actuellement Peltzer de Clermont), de l'Harmonie et du Brou, la place Verte, les rues du Midi actuellement des Martyrs, de l'Ecole et du Centre, la place du Centre (actuellement Albert 1^{er}), la rue de France, la place du Congrès actuellement Vieux-temps et l'avenue de Spa.

Les trois extensions de 1907 : Harmonie - Stembert
Harmonie - Mangombroux
Place Verte - Place du Congrès

et remaniement partiel du réseau

Le 15 Août 1907 eurent lieu trois nouvelles inaugurations : la première était destinée à prolonger la ligne de Dison de l'Harmonie vers Stembert. Il s'agissait de la section Harmonie rue de la Concorde, Chic-Chac (actuellement Gare Centrale), rue du Palais, place du Palais, place de l'Abattoir, rue de l'Abattoir, rue de Stembert jusqu'à la Caserne, ligne dite communale ; son prolongement dont la société avait obtenu la concession par arrêté Royal du 22 octobre 1906, fut inauguré le même jour et porta le terminus de la ligne à l'église de Stembert (la section Caserne - Stembert n'était donc pas une « ligne communale ». De ce fait, l'autre terminus de la ligne fut ramené à Dison (place du Marché), la section Dison - Rechain étant rattachée à la ligne nouvellement créée Ma Campagne - Rechain ci-dessous décrite.

La nomenclature de la ligne était donc la suivante : **DISON (place du Marché) HARMONIE - ABATTOIR - STEMBERT** ; on lui attribua l'année suivante le n° 2.

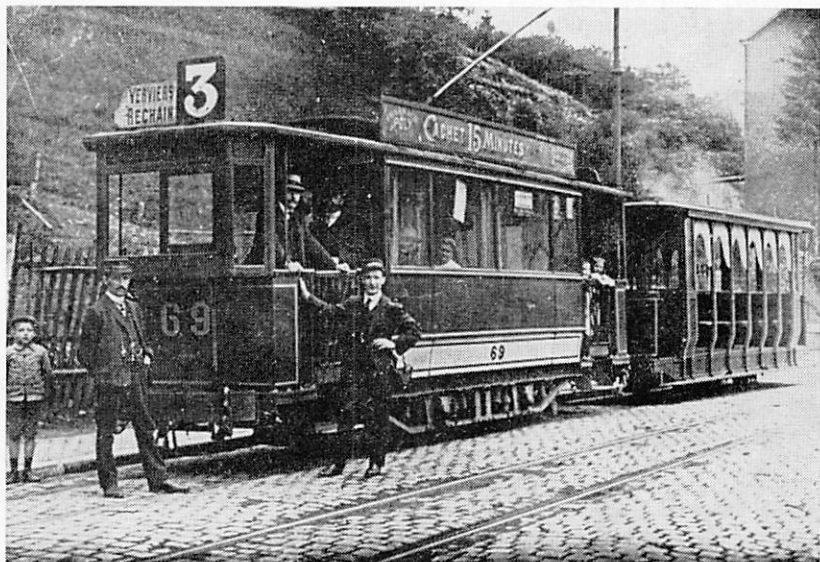
la deuxième constituait en fait une antenne de la première en ce sens que, au départ de l'Harmonie, elle parcourait le même tracé que la précédente jusqu'à l'Abattoir où, au lieu de bifurquer à gauche vers Stembert, elle se poursuivait en ligne droite par la rue de Mangombroux jusqu'au pied de la rue Ma Campagne. Toute cette partie de ligne était communale.

Côté opposé, la ligne suivait également le même tracé que la précé-

dente jusque Dison puis se poursuivait jusque Petit-Rechain (voir inauguration du 29 novembre 1903).

La nomenclature de la ligne à laquelle on attribua par la suite le n° 3 était donc la suivante : **PETIT RECHAIN - DISON - HARMONIE - ABATTOIR - RUE DE MANGOMBROUX.**

la troisième et dernière était la section place Verte, rue Xhavée, Chic-Chac (actuellement gare Centrale), rue de Bruxelles, place d'Anvers (actuellement de l'Yser), rue d'Anvers, rue Léopold II, place du Congrès (actuellement Vieuxtemps), ligne communale également. De la place Verte, la ligne parcourait les rues du Collège et des Raines pour établir son terminus place Saint-Remacle. On lui attribua peu après le n° 5. La nomenclature en était donc : **PL. ST-REMACLE - PL. VERTE - CHIC-CHAC - PLACE DU CONGRES.**



*Motrice « Nivelles » n° 69 année 1900 deuxième état (avec paravent)
et baladeuse Ragheno (1908) au terminus de Ma Campagne
vers 1910 (photo d'Archives)*

La numérotation des lignes

Peu après la mise en service des trois extensions ci-avant décrites et après avoir quelque peu remanié la nomenclature de ses services, la société des tramways verviétois prit la décision de procéder à la numérotation de ses lignes. En effet, à l'origine, les voitures portaient des plaques directionnelles en bois sur lesquelles étaient mentionnés les deux terminus de la ligne. Ainsi, la première numérotation utilisée fut la suivante :

ligne 1 : VERVIERS - ENSIVAL

ligne 2 : DISON - STEMBERT

ligne 3 : RECHAIN - VERVIERS (rue de Mangombroux)

ligne 4 : GARE OUEST - HEUSY

ligne 5 : PLACE ST REMACLE - PLACE DU CONGRES.

Prolongement de la ligne 5 vers rue de l'Epargne

Quelques années plus tard, le 6 AOUT 1911, la ligne 5 fut prolongée de la place Saint-Remacle à la rue de l'Epargne (en face de la gare de l'Est)

via les rues Saint Remacle et des Hospices, le Pont Marie Louise et la rue Marie Henriette. Au bout de la rue de l'Épargne, on construisit une jonction entre cette nouvelle section et la ligne de Verviers - Ensisval, pour permettre aux voitures venant du dépôt de prendre directement leur service au terminus de la rue de l'Épargne. Le raccordement de la rue Pont Sommeleville n'était dès lors plus utilisé ; il ne fut cependant pas démonté.

Cette nouvelle section était également communale puisqu'elle constituait la dernière phase du programme compris dans la convention du 23 janvier 1905 avec la ville de Verviers.

La nomenclature de la ligne 5 était donc la suivante : R. DE L'ÉPARGNE - PL. SAINT REMACLE - PLACE VERTE - CHIC-CHAC - PLACE DU CONGRÈS.

Notons au passage qu'un raccordement avait également été posé place du Congrès afin d'unir directement cette ligne à celle de Heusy (ligne 4).

Affermage de la ligne vicinale SPA - HEUSY

Quelques mois plus tard, par arrêté royal du 4 janvier 1912, la société des tramways verviétois fut déclarée concessionnaire de la ligne vicinale Spa - Heusy. Elle en commença l'exploitation en tant que « fermière » dès le 4 avril de la même année. Le service Spa - Heusy fut d'ailleurs immédiatement prolongé jusqu'au centre de Verviers (place Verte), grâce au dédoublement de la voie avenue de Spa. Il est à noter que la ligne Spa - Heusy était déjà exploitée depuis quelques années par la S.N.C.V. (voir étude y consacrée dans les nos 44 et 45 de Présence du Tramway).

Prolongement de la ligne 1 d'Ensisval à Pepinster

Par arrêté royal du 9 octobre 1911, la S.A.T.V. a obtenu la concession d'un nouveau prolongement du réseau : il s'agit de la section Ensisval - Pepinster de la ligne 1 qui fut inaugurée en trois phases : le 15 août 1912, la ligne fut prolongée du Pont du Purgatoire au Pont Lefin, le 1^{er} septembre, du Pont Lefin à la rue des Golettes pour atteindre enfin son terminus à Pepinster (maison communale) le 1^{er} décembre de la même année.

N.B. : un petit dépôt auxiliaire ainsi qu'une sous-station complémentaires furent érigés à Pepinster, rue Masseau (voir paragraphe « installations fixes »).

Situation du réseau à la veille des hostilités

Suite aux divers remaniements et extensions ci-avant décrits, et afin de résumer la situation du réseau, nous nous permettons de présenter ci-après un tableau des lignes à la veille des hostilités. Cette liste donne également, à titre d'information, le sectionnement des lignes urbaines.

Ligne vicinale SPA - VERVIERS exploitée par les Tramways Verviétois en tant que « compagnie fermière » :

Sectionnement vicinal.

Terminus : place de la Gare à Spa
avenue du Marteau
Parc des sept Heures
Place Royale
Pouhon
rue Entre les Ponts sur la commune de Spa
boulevard des Anglais
avenue Marie-Henriette
Commune Poule
Promenade Peltzer
Hôtel Balmoral

Bois de Spa
Heid du Pouhon
Arbespine
Route de Sart sur la commune de Sart (Tiège)
Route de Jalhay
Sous-station
Bois des Gattes
Neufmarteau

Moulin
Waréville
Jehanster sur la commune de Polleur
Transvaal
Croix de Fays

Maison Bois sur la commune de Theux

La Bouquette
Pied du Thier sur la commune de Heusy
Terminus urbain

Terminus : Place Verte sur la commune de Verviers

Ligne 1 : Verviers - Ensival - Pepinster

1^{re} section : Renoupré à Gare Est
2^{me} section : Gare Est à Place Sommeleville
3^{me} section : Place Sommeleville à Place Verte
4^{me} section : Place Verte à Place de l'Harmonie
5^{me} section : Place de l'Harmonie à Gare Ouest
6^{me} section : Gare Ouest à Rue Entre les Ponts (Lambermont)
7^{me} section : Rue Entre les Ponts à rue des Weines (Ensival)
8^{me} section : Rue des Weines à Grand'Place (Ensival)
9^{me} section : Grand'Place à Pont du Purgatoire (Ensival)
10^{me} section : Pont du Purgatoire à Pont de la Raie (Wegnez)
11^{me} section : Pont de la Raie à Pont Lefin (Pepinster)
12^{me} section : Pont Lefin à rue des Golettes (Pepinster)
13^{me} section : Rue des Golettes à Pepinster Hôtel de Ville.

Ligne 2 : Dison - Stembert

1^{re} section : Place du Marché à Dison à la Poste de Dison
2^{me} section : La Poste à la Pisseroule (Dison)
3^{me} section : La Pisseroule à place de l'Harmonie (Verviers)
4^{me} section : Place de l'Harmonie à l'Escalier de la Paix (1)
5^{me} section : Escalier de la Paix à Place de l'Abattoir (1)
6^{me} section : Place de l'Abattoir à Caserne (1)
7^{me} section : Caserne à Stembert place de l'Eglise

Ligne 3 : Petit-Rechain - Mangombroux

1^{re} section : Petit-Rechain à rue Pierreuse (Dison)
2^{me} section : Rue Pierreuse à Place du Marché à Dison
3^{me} section : Place du Marché à Dison à la Poste de Dison
4^{me} section : La Poste à la Pisseroule (Dison)
5^{me} section : La Pisseroule à Place de l'Harmonie (Verviers)
6^{me} section : Place de l'Harmonie à l'Escalier de la Paix (1)
7^{me} section : Escalier de la Paix à Place de l'Abattoir (1)
8^{me} section : Place de l'Abattoir à Rue de Mangombroux (1)

Ligne 4 : Gare Ouest - Heusy

- 1^{re} section : Gare Ouest à Place de l'Harmonie
- 2^{me} section : Place de l'Harmonie à Place Verte
- 3^{me} section : Place Verte à Place du Centre
- 4^{me} section : Place du Centre à Place du Congrès
- 5^{me} section : Place du Congrès à Heusy

Ligne 5 : Gare Est - Heusy

- 1^{re} section : Gare Est à Place Saint Remacle (1)
- 2^{me} section : Place Saint Remacle à Place Verte
- 3^{me} section : Place Verte à Place d'Anvers (1)
- 4^{me} section : Place d'Anvers à Place du Congrès (1)
- 5^{me} section : Place du Congrès à Heusy

N.B. Désignations actuelles de certains lieu-dits :

- place du Centre = place Albert 1^{er}
- place du Congrès = place Vieuxtemps
- place d'Anvers = place d'Yser

Tarification

A titre indicatif et pour la petite histoire, nous vous soumettons les tarifs appliqués à cette même époque :

En première classe :	une section	10 centimes
	deux sections	15 centimes
	trois sections et plus	20 centimes
En deuxième classe :	une section	05 centimes
	deux sections	10 centimes
	trois sections et plus	15 centimes

Un tarif spécial était appliqué avant 9 heures du matin :

En première classe :	une section	10 centimes
	deux sections et plus	15 centimes
En deuxième classe :	une section	05 centimes
	deux sections et plus	10 centimes

Ces règles souffraient évidemment de plusieurs exceptions :

- sur les lignes communales et de la place de l'Harmonie à Ensival, le prix de parcours maximum était de 15 centimes en première classe et de 10 centimes en deuxième classe.
- les voyageurs venant des autres lignes ou vice-versa et qui effectuaient un parcours sur la ligne de Petit-Rechain devaient payer un supplément de 5 centimes.
- les voyageurs venant des autres lignes ou vice-versa et qui effectuaient un parcours sur la ligne de Ensival à Pepinster devaient payer un supplément de 5 centimes pour une section et de 10 centimes pour deux sections et plus. En deuxième classe, le prix maximum à payer ne pouvait toutefois pas dépasser 25 centimes.
- la correspondance, pour passer d'une ligne sur une autre était indiquée par le receveur sur le coupon : il y mentionnait le numéro de sa ligne, ainsi que la date et l'heure d'arrivée au point de correspondance.

(1) Lignes communales

§ 2. LES TRAMWAYS VERVIEOIS PENDANT LA GUERRE 1914 - 1918

C'est le 4 août 1914 que commencèrent les hostilités : le service urbain fut interrompu du 4 au 28 août, le service vicinal du 6 au 24 août.

Sur ordre de l'occupant, la section Abattoir - rue de Mangombroux (Ma Campagne) a dû être désaffectée et démontée, ce qui entraîne dès lors la suppression de la ligne 3, Petit-Rechain - rue de Mangombroux, la section Dison - Petit-Rechain étant rattachée à la ligne 2.

La ligne 5, Gare Est - Heusy fut également désaffectée par suite des difficultés que rencontrait la société à se procurer les pièces de rechange nécessaires à la réparation et à l'entretien du matériel et par suite du manque de rentabilité de cette ligne ; remise en service après les hostilités, elle fut définitivement fermée au trafic « voyageurs » le 1^{er} avril 1921.

Au cours de l'année 1915, une double voie fut placée sur la section place du Congrès (actuellement place Vieuxtemps) et la place du Palais afin de faciliter la pénétration des trams vicinaux au centre de la ville.

Le réseau fut mis sous séquestre allemand le 26 juillet 1918 et c'est l'ennemi que en assura l'exploitation, à son profit, du 1^{er} août 1918 jusqu'au moment où les opérations militaires le forcèrent à quitter la ville.

§ 3. L'ENTRE DEUX GUERRES

Dès la fin des hostilités, la société des Tramways verviétois dut consacrer tous ses efforts à la restauration des lignes et du matériel qui avaient subi de sérieux dommages pendant l'occupation.

Fin de l'affermage de la ligne vicinale Spa - Heusy

Par suite du renchérissement des prix et des modifications apportées par la S.N.C.V. au contrat de fourniture du courant nécessaire à l'alimentation de la ligne de Spa, la société des tramways verviétois résilia le contrat d'exploitation de la ligne Spa - Heusy et la S.N.C.V. reprit pour son propre compte l'exploitation de la ligne dès le 1^{er} mars 1920, reportant de ce fait son terminus à HEUSY.

Le 20 octobre de la même année, le vicinal pénétra à nouveau au centre de la ville par le Palais, place Verte et l'Harmonie pour fixer son terminus rue Tranchée (actuellement Peltzer de Clermont). Entente de courte durée, il faut le dire, puisqu'elle fut résiliée l'année suivante (voir Présence du Tramway nos 44-45).

Desserte d'une nouvelle gare en 1921 et remaniement de la ligne 4

En 1921, l'Etat Belge, qui assurait la gestion des chemins de fer (rappelons que la S.N.C.B. ne fut créée qu'en 1926) procéda à la construction d'une nouvelle gare principale à Verviers dont l'entrée se trouvait rue d'Ensival où se trouve à l'heure actuelle l'entrée du parking public).

Afin de desservir cette nouvelle gare, les Tramways Verviétois construisirent un nouvel embranchement où fut fixé le terminus de la ligne 4, entraînant de ce fait la désaffectation des voies établies de la gare de l'Ouest à la place de l'Harmonie (1), la gare Ouest n'étant plus utilisée que pour le trafic marchandise qui ne justifiait plus le maintien d'une ligne de tramways. Ce nouvel embranchement inauguré en février 1921 ne connut qu'une existence très brève, puisqu'il fut démonté en fin de la même année (en novembre semble-t-il), l'entrée de la gare ayant été déplacée place de la Victoire. A ce moment, la ligne 4 fut prolongée jusque place de l'Yser (partie de la ligne 5 qui était désaffectée depuis le 1^{er} avril 1921). Par la même occasion, la voie fut dédoublée entre la place Verte et la place du Théâtre.

(1) Seule une petite section d'environ cent mètres ne fut pas défermée, à l'entrée de la rue Tranchée ; elle ne fut démontée qu'après 1950.

Modification du tracé de la ligne 2 en 1922

En 1922, le tracé de la ligne 2 fut modifié en ce sens que, pour donner suite à une demande émanant de l'Administration Communale de Dison, les voies situées rues Neuve et Neufmoulin furent désaffectées et remplacées par une nouvelle voie posée rue Pisseroule.

Dédoubllement de voies et pose de nouveaux évitements de 24 à 28

En 1924, la double voie fut établie rue de Gérardchamps jusqu'au Gazomètre ; un nouvel évitement fut construit au Pont de Purgatoire (ligne 1).

En 1927, la voie fut doublée entre la place du Palais et l'Eglise de Dison (ligne 2).

En 1928, le même travail fut effectué entre le Gazomètre et la Grand'Place d'Ensival (ligne 1). Un évitement supplémentaire fut également posé rue de Stembert (ligne 2).

Remise en service et prolongement de la section Abattoir - Mangombroux ; prolongement de la place de l'Yser à Vieuxtemps ; renumérotation des lignes 4 et 3

Le 28 juin 1928, la société put enfin remettre en service la section Abattoir - Ma Campagne (qui fut démontée pendant la guerre) et prolonger celle-ci jusque Mangombroux Eglise pour former une nouvelle ligne 4 MANGOMBROUX - DISON, l'ancienne ligne 4 HEUSY - PLACE DE L'YSER ayant été prolongée jusque place Vieuxtemps pour former une nouvelle ligne 3 HEUSY - GARE - VIEUXTEMPS.

Dédoubllement de voies en 1929

Au cours de l'année 1929, la société procéda au dédoublement des voies entre la place Sommeleville et le dépôt (ligne 1).

Nouvelle convention S.N.C.V. - S.T.I.V.

Le 15 mai 1930, le vicinal SPA - VERVIERS établit définitivement son terminus place de la Victoire grâce au dédoublement de la voie entre la place Vieuxtemps et la Gare (via rues Léopold II et d'Anvers) où fut établi un nouvel évitement. Les voitures de la S.N.C.V. pénétraient sur le réseau des Tramways Verviétois moyennant certaines redevances (ticket de pénétration).

Nouveaux dédoublements de voies de 1931 à 1933

En 1931, la ligne aérienne fut doublée de la Grand'Place d'Ensival au terminus de Pepinster, la simple voie subsistant. En 1932, la voie fut doublée entre la place Sommeleville et la place du Marché (ligne 1) ainsi que de la place de l'Abattoir à la rue du Tombeux à Stembert (ligne 2).

En 1933, toutes les voies de la partie urbaine du réseau qui étaient encore simples furent doublées de même que la section Grand'Place à Ensival au Pont de Purgatoire (ligne 1).

La ligne vicinale d'EUPEN A VERVIERS

Le 15 mai 1933, la S.N.C.V. procéda à l'inauguration de la ligne électrique EUPEN - VERVIERS : une convention avait été conclue entre les Tramways Verviétois et la S.N.C.V. afin de permettre la pénétration des vicinaux dans le centre de Verviers, soit place du Martyr (devant l'ancien commissariat de Police), via la rue de Limbourg, place Sommelleville, rues Sécheval, Thier Mère Dieu et Crapaurue ; pour ce faire, l'équipement électrique de la ligne

fut adapté afin de permettre aux motrices vicinales équipées de l'archet de circuler sur la section commune ; à noter que c'est également à cette époque que furent posés les aiguillages de la place Verte.

Afin d'éviter les manœuvres de rebroussement rue du Collège, des essais auraient été effectués pour boucler le service vicinal par la rue Pont Sommeleville, place Saint Remacle et rue du Collège, soit par une partie de l'ancienne ligne 5 désaffectée depuis 1921 mais non défermée ; ces essais n'ayant pas été concluants, le projet serait tombé dans l'oubli. Notons au passage que cette section était encore utilisée sporadiquement par les tramways verviétois pour le service (transport de planches) : elle n'a d'ailleurs été démontée que dans les années 1950.

Genèse de la ligne vicinale EUPEN - VERVIERS

En 1923, la Société Anonyme des Tramways Verviétois déposait un projet de remaniement et d'agrandissement de son réseau visant entre autres la construction d'une nouvelle ligne de Renoupré à Dolhain. Cependant, cette concession ne sera jamais accordée aux Tramways Verviétois, le Conseil Provincial ayant décidé quelques années plus tard de participer dans la constitution du capital nécessaire à la construction d'une ligne vicinale de Verviers à Eupen via Dolhain.

Extensions vers Ottomont et rue des Déportés - Remaniement du Réseau

Par Arrêté Royal du 11 mai 1933, la société des tramways verviétois avait obtenu la concession de deux nouvelles extensions : la première vers Andrimont (Ottomont), la seconde vers la rue des Déportés.

A la suite de l'inauguration de ces deux sections (soit respectivement les 14 octobre et 1^{er} décembre 1933), la conception des lignes fut de nouveau totalement remaniée pour en arriver à la situation que nous avons connue (les lignes 1 barré, 2 barré et 3 barré exceptées).

La nomenclature du réseau était la suivante en 1933 :

- ligne 1 : Verviers - Ensival - Pepinster
- ligne 2 : Rechain - Dison - Stembert
- ligne 3 : Heusy - Gare - Vieuxtemps
- ligne 4 : Dison - Gare - Tombeux (section de la ligne 2)
- ligne 5 : Andrimont - Gare - Mangombroux
- ligne 6 : Heusy - Gare - Déportés

Derniers travaux de voies avant la guerre

En 1934, la voie fut doublée entre place Verte et rue des Martyrs (virage) ; en 1935, une partie des voies furent déplacées et doublées entre le Pont du Purgatoire et Pepinster ; les années suivantes ne furent marquées que par le renouvellement de nombreuses sections de voies.

§ 4. LA GUERRE 1940 - 1945

Suite à l'invasion du 10 mai 1940, le service des tramways fut suspendu sur la totalité du réseau jusqu'au 28 mai. Une grande partie du personnel ayant été réquisitionnée, un service réduit fut mis en marche dès le 29 mai 1940. Une partie des traminots non réquisitionnés faisaient également office d'agents de la circulation en attendant le retour des policiers mobilisés. Cette situation dura moins d'un mois, puis, le service des tramways put reprendre quasi normalement.

Pendant les six premiers mois de la guerre, le dépôt de Renoupré abrita du matériel S.N.C.V. du dépôt de Spa qui assurait la desserte VERVIERS - DOLHAIN, la section DOLHAIN - EUPEN étant devenue allemande

et exploitée par les tramways d'Aix-la-Chapelle qui avaient réquisitionné les voitures vicinales et ex-allemandes du dépôt d'Eupen. Par la suite, le matériel S.N.C.V. de Spa fut transféré dans un petit hangar provisoire qui avait été érigé à Dolhain Haut Fourneau.

Les restrictions d'énergie électrique se faisaient sentir ; le nombre de voyageurs ayant augmenté de façon assez considérable, les Tramways Verviétois se virent dans l'obligation de mettre en service des remorques sur les lignes 1 et 2 : ainsi, sur la ligne 1, le service était assuré par des motrices métallurgiques Godarville et Germain ainsi que par des remorques Raghenon de 1908 préalablement fermées, alors que sur la ligne 2, on pouvait voir circuler des motrices Métallurgiques de 1907/1908 seules ainsi que des motrices Enghien Saint Eloi attelées à des remorques « Germain ». Sur la ligne 2, ce service subsista encore quelques années après la guerre, mais uniquement les samedis et dimanches.

En 1942, l'occupant exigea des Tramways Verviétois l'établissement d'un arrêt à son usage exclusif, devant l'Hôtel Saint Jean où était situé le mess (actuellement le bureau du journal « Le Courrier ») ; un pavé blanc avait été placé au milieu de la voie descendante de telle sorte que la motrice s'arrêtait exactement devant le mess. Ce pavé était toujours visible en 1975.

La même année, un service de remorques fut mis sur pied entre les rues des Fabriques et Ma Campagne, sur la ligne 5 (les terminus n'étaient pas équipés d'évitements). Ce service fut de très courte durée.

Lorsque l'autorité occupante imposait un couvre feu et que toute circulation était interdite, le service des tramways était également interrompu.

Lors de l'offensive VON RUNSTEDT, par mesure de sécurité et par crainte de bombardements, le service fut totalement suspendu du 18 décembre 1944 au 12 janvier 1945 ; on évacua le matériel rues Marie Henriette et de l'Épargne (ancienne ligne 5 désaffectée) ainsi qu'au terminus de la ligne 6, au bout de la rue des Déportés (quatre motrices seulement à ce terminus).

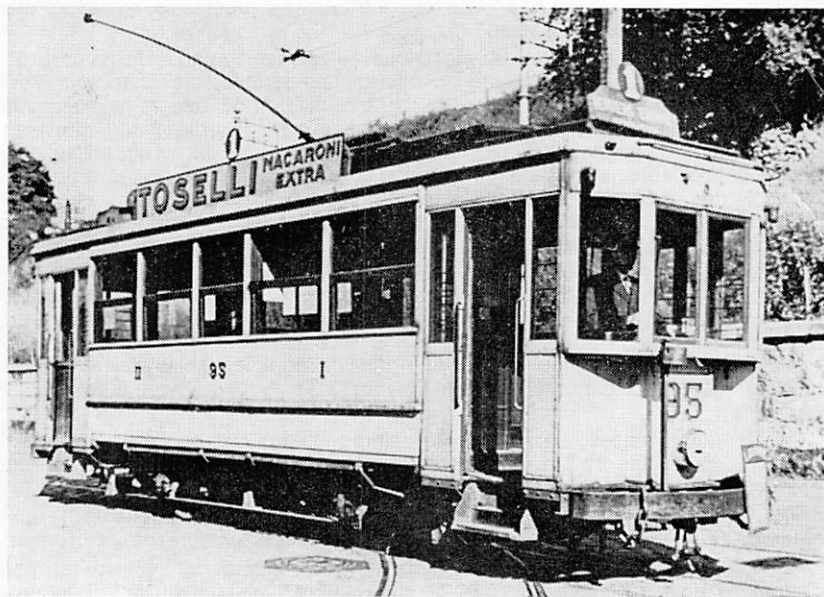
C'est également pendant cette guerre, en 1941 précisément, que fut instauré un service 3 barré, consistant en fait en un intercalaire de la ligne 3. Cette « ligne » était exploitée au moyen de motrices « Métallurgiques » 1900 et parfois de motrices « Enghien » avec une remorque (dans ce cas, les voitures portaient le film « 3 ») et effectuaient le parcours suivant : Dépôt - Place Verte - Place de la Victoire - Place de l'Yser - Place Vieuxtemps-Heusy ; rebroussement à Heusy, puis place Vieuxtemps - Place Albert 1^{er} - Place Verte - Place de la Victoire - Place de l'Yser - Place Vieuxtemps-Heusy ; rebroussement à Heusy puis place Vieuxtemps - Place de la Victoire - Place Verte - Dépôt (2 services à midi et 2 services à 16 heures, chaque fois un service « écoliers » et un service « employés »). Ce service a été maintenu quasi jusqu'à la fin de l'exploitation par tramways.

Enfin, pendant les derniers jours de l'occupation, les allemands forcèrent certains membres du personnel à les conduire jusque EUPEN (le receveur devait se tenir sur le butoir de la motrice afin de maintenir le contact de la perche sur la ligne aérienne, la caténaire étant différente d'un réseau à l'autre. Ces péripéties eurent lieu, le 8 septembre 1945 et furent effectuées par une motrice Enghien St Eloy ainsi que par une motrice vicinale du dépôt de Spa.

§ 5. LA PERIODE D'APRES GUERRE ET L'APOGEE DU RESEAU

Dès après les hostilités, le réseau des tramways verviétois connut son apogée et c'est en 1946 que fut transporté le plus grand nombre de voyageurs, à savoir 19.300.000.

En 1947, on procéda au dédoublement de la voie sur une distance de quelque 1380 m. sur la section ENSIVAL - PEPINSTER.



Motrice « Métallurgique de Nivelles » n° 95 devant le dépôt de Renoupré entre 1940 et 1945 (phare occulté) Photo J. MECH

Création des lignes 1 barré et 2 barré

Le 14 avril 1949, la fréquence des voitures fut intensifiée sur la section VERVIERS - ENSIVAL (d'où création d'une ligne 1 barré) et réduit sur le tronçon Ensival - Pepinster.

Très peu de temps après fut instauré un service 2 barré qui desservait la section Dison - rue du Tombeux à Stembert de la ligne 2 aux heures de pointe, la ligne 4 n'assurant dès lors plus que des services partiels DISON GARE ou TOMBEUX GARE avec quelques extensions vers le Palais de Justice : cette ligne 4 n'était également exploitée qu'aux heures de pointe et disparut d'ailleurs totalement lors de la suppression du tram 2.

Création de nouveaux évitements et démontage de la ligne désaffectée de Pré Javais

En décembre 1949, les T.V. établirent un raccordement à double voie entre les lignes 1 et 2 à l'Harmonie. Cette réalisation fut suivie dans le courant de 1950 par la création d'un raccordement, à double voie également, place du Palais, entre les lignes 2/5 et 3/6. A la même époque, l'évitement de la ligne vicinale Spa - Verviers situé place de la Victoire fut raccordé à la ligne 2/5 vers la rue du Palais.

Pendant cette même année 1950, on entreprit le démontage de la ligne de Pré Javais, travail qui fut achevé l'année suivante.

Description des lignes en 1950

En règle générale, la voie était posée sur un lit de gravier ; certaines sections cependant avaient été montées sur traverses. Ainsi qu'on l'a narré

ci-avant, la voie a été progressivement dédoublée pour en arriver à la situation que nous avons connue à l'apogée du réseau et que nous allons décrire ci-après :

Lignes 1 et 1 barré : terminus au Pont de Renoupré avec un évitement pour permettre les manœuvres avec les remorques. Simple voie dans le virage rue de Renoupré - rue de Limbourg (aiguillage vers Eupen) ; ensuite, double voie avec bretelle devant le dépôt puis presque au pied de la rue de la Cité, rue Sécheval (évitement), place Verte, Harmonie, rue David, rue de Gérardchamps, rue de Verviers à Ensival, rue Maréchal (terminus ligne 1 barré), Pont du Purgatoire, Vovegnez, A.C.E. puis peu après les Golettes, la voie devenait simple jusqu'au terminus où était établi un évitement pour le retournement des remorques.

NB : — A l'Harmonie subsistait une petite section de service dans la rue Peltzer de Clermont

— A Pepinster existait un raccordement à simple voie vers le dépôt sur la route de Liège

— A l'Harmonie existait un raccordement à double voie entre les lignes 1 et 2/4/5.

Lignes 2, 2 barré et 4 : terminus de Stembert avec évitement pour permettre les manœuvres avec les remorques. Simple voie jusque rue du Tombeux (terminus 2 barré et 4), puis double voie avec bretelles rue Calamine (près de la rue Auguste Becker), rue de Stembert, place du Palais (terminus de certains services 4), rue du Palais (presqu'à la Gare), place du Théâtre (utilisé également par lignes 3/6), rue de la Concorde, rue de Dison, rues Foxhalles, Pisseroule, Jengette, ensuite simple voie à partir de l'église de Dison (terminus lignes 2 barré et 4), avec trois évitements, le premier « Franquet », le deuxième « Fassotte », le dernier au terminus pour permettre la manœuvre des remorques.

NB : — place du Palais : raccordement à double voie avec lignes 3/6

— Gare : raccordement à double voie avec lignes 3/6 (terminus de la ligne Spa - Verviers)

— Harmonie : raccordement à double voie avec lignes 1 et 1 barré. Il est à noter que pour accéder aux sections à simple voie, les wattmans devaient « se passer » le bâton pilote, surnommé par le personnel d'une façon très poétique, « le bois ». Seule la section Franquet Fassotte était équipée de la signalisation lumineuse à clef.

Lignes 3/6 : terminus à Heusy ; double voie avec bretelles place Vieux-temps (pour la ligne de Spa et les rentrées au dépôt), rue de France, place Verte, place du Théâtre, place de l'Yser, puis séparation des lignes 3 et 6, la ligne 3 continuant en double voie jusqu'au dessus de l'avenue Léopold II où était établie une bretelle, la ligne 6 se prolongeant à simple voie jusqu'au bout de la rue des Déportés (sans évitements : jamais de remorques).

NB : raccordements : voir lignes 2/4.

Ligne 5 : terminus à Mangombroux Eglise à simple voie, avec évitement - Ensuite, évitement rue Ma Campagne, jonction avec ligne 2/4 à l'Abattoir dont elle suit le tracé jusque rue des Foxhalles puis de nouveau simple voie avec évitements rue des Fabriques et rue Fonds de Loup ; il n'y avait pas d'évitement au terminus d'Andrimont (Ottomont).

Sur les diverses lignes ci-dessus décrites, les T.V. avaient établi neuf aiguillages électriques répartis comme suit :

place de l'Yser : lignes 3/6

place de la Victoire : lignes 2/4/5 / 3/6

rue du Théâtre : lignes 2/4/5 / 3/6

place Verte vers Xhavée : ligne 1 / 3/6

place Verte vers Crapaurue : ligne 1 / 3/6

place du Palais vers Gare : lignes 2/4/5 / 3/6

place du Palais vers Abattoir : lignes 2/4/5 / 3/6

rue de Dison : lignes 2/4 / 5

place de l'Abattoir : lignes 2/4 / 5.

Pour la petite histoire, signalons que tout le réseau était équipé de rails à gorges soudés par procédé alumino thermique depuis 1926. Les rails pesaient 53 kg/ mètre courant.

L'alimentation électrique

Tout le réseau des tramways verviétois était alimenté par deux sous-stations de 575 V.

La première, la principale, était située place Sommeleville, derrière les bureaux de la société et abritait six rotatives (2 commutateurs de 750 kw) d'où partaient plusieurs feeders. Il est à noter que ces installations qui étaient primitivement la propriété des tramways Verviétois ont été acquises avant la guerre 14/18 par la S.E.E.B. (Société d'Electricité de l'Est de la Belgique).

La seconde, de moindre importance, était située à Pepinster, route de Liège et comportait un redresseur au mercure de 100 kw ainsi que deux groupes moteurs générateurs de réserve de 100 kw.

L'alimentation au départ de la sous-station de Sommeleville

La rotative n° 1 : souterrain au départ de la sous-station jusqu'au début de la rue David, un feeder alimentait la ligne 1 depuis rue David jusque Pepinster où il rejoignait la section alimentée par la sous-station de Pepinster.

La rotative n° 2 : souterrain au départ de la sous-station, un feeder montait la rue Biolley et alimentait au départ du virage de la rue de Stembert les sections rue de Stembert - Stembert, rue de Stembert - Palais de Justice ainsi que la section Palais de Justice - Mangombroux Eglise.

La rotative n° 3 : souterrain au départ de la sous-station, un feeder quittait celle-ci par derrière les bâtiments pour rejoindre la rue Renier, puis, en aérien, il empruntait un petit chemin vicinal où se situait la « Ferme du Curé » pour aboutir enfin à Jengette où il rejoignait la ligne 2 (Interlait) dont il alimentait les sections Jengette Petit-Rechain et Jengette Pisseroule.

La rotative n° 4 : totalement souterrain, un feeder avait été établi jusqu'au milieu de la rue des Ecoles. Il alimentait les lignes 3 et 6 dans leur totalité, à l'exception de la section milieu de la rue Xhavée au pied de la rue des Martyrs.

La rotative n° 5 alimentait la section place Sommeleville Renoupré (pas de feeder) ainsi que les installations du dépôt.

La rotative n° 6 alimentait la section place Sommeleville rue David via Crapaurue ainsi que la petite section rue Xhavée rue des Martyrs de la ligne 3/6.

Les Interrupteurs

- ligne 1 : dépôt
Sommeleville
Crapaurue (ple)de
rue de l'Harmonie
rue David (début)
rue de Verviers à Ensival
rue de Pepinster à Ensival
rue Vovegnez
- ligne 2 : rue Calamine à Stembert
rue de Stembert (virage)
place du Palais
rue du Palais (milieu)
rue de la Concorde (milieu)
Pont du chêne
Pisseroule à Dison
Jengette à Dison
Franquet à Dison
- ligne 3/6 : avenue de Spa à Heusy (milieu)
rue de France
rue des Ecoles
rue des Martyrs (pied)
rue Khavée (milieu)
place de la Victoire
avenue Léopold II
(pas d'interrupteur sur la courte section propre à la ligne 6)
- ligne 5 : Horloge
rue de Mangombroux (début)
place du Palais (cf ligne 2)
rue du Palais (cf ligne 2)
rue de la Concorde (cf ligne 2)
Pont du Chêne (cf ligne 2)
rue des Fabriques

Signalisation automatique

Dans la courbe de la rue F. Houget, il existait la seule signalisation lumineuse par contacteur automatique : à cet endroit, en effet, la voie était entrelacée et comportait la courbe la plus rapide du réseau.

Coupure de la ligne 1 aux Clarisses

En 1952, sur la ligne 1, aux Clarisses, le Pont dit des « demi-lunes » fut mis hors service pour reconstruction : la ligne des tramways fut dès lors coupée en deux et afin d'assurer le service Clarisses - Pepinster, quelques motrices restèrent basées au dépôt de Pepinster où étaient effectuées les petites réparations nécessaires (notamment les trois motrices Godarville, 2 Germain ainsi que quelques motrices de 1900). Un feeder aérien avait été établi au dessus de la Vesdre afin d'alimenter la section « Clarisses - Pepinster ».

Il est à noter que le pont en question a déjà été remplacé depuis pour les besoins de l'autoroute Verviers - Battice.

§ 6. LA PREMIERE SUPPRESSION D'UN SERVICE FERRE DANS LA REGION

Le 30 juin 1952, la S.N.C.V. supprima la ligne ferrée Spa - Verviers au profit d'un service routier. De ce fait, elle proposa aux tramways verviétois le rachat de la section Heusy - Maison Bois (environ 2 km). Des essais furent effectués au moyen des deux motrices 81 et 84. Bien que les essais fussent concluants, les sociétés ne purent tomber d'accord au sujet du rachat de l'évitement vicinal du terminus de Heusy, sans utilité pour les T.V.

Le projet fut abandonné.

§ 7. LES PREMIERS AUTOBUS DES T.V.

En 1956, année des inoubliables inondations à Dison, furent créées les deux premières lignes d'autobus destinées à desservir des quartiers qui n'étaient pas accessibles par le tramway.

Ainsi, la ligne 7 desservant le quartier des Hougnes et l'île Adam fut inaugurée en avril ; la ligne 8, quant à elle, desservant les hauteurs d'Andrimont ainsi que le Centre de Lambermont fut inaugurée au mois d'août.

Pour ce faire, la société avait acquis 4 autobus BROSEL numérotés 11 à 14.

§ 8. LE DECLIN DU TRAMWAY

En prélude à la suppression du réseau ferré des T.V., signalons que la S.N.C.V., après avoir supprimé la ligne vicinale SPA - VERVIERS, transféra sur route la ligne EUPEN - VERVIERS le 17 février 1956.

La première victime : la ligne 5

Dès que les T.V. mirent sur pied un service d'autobus sur les lignes 7 et 8 avait sonné le glas du tramway. Il fallut cependant attendre le 28 février 1958 pour voir le premier service de tramway remplacé par un autobus : il s'agissait de la ligne 5 ; c'est la motrice 85 qui assura le dernier départ à Mangombroux. Pour exploiter cette ligne par autobus, la société avait fait l'acquisition de 5 nouveaux autobus identiques aux précédents et numérotés 15 à 19.

Les autres substitutions et réductions de services ferrés

Le ver était dans le fruit : les années suivantes virent les substitutions suivantes :

LE 4 DECEMBRE 1962, suite à des travaux des Ponts et Chaussées, la section Enval-Pepinster fut déclassée ; celle-ci, bien que devant être remise en service après les travaux, n'a jamais été rétablie, suite à des affaissements de terrain : il est à noter toutefois que les voies ont encore été utilisées pour transférer quelques motrices au dépôt de Pepinster, après la suppression de la ligne 2, notamment les motrices 86, 89, 90, 92, 57, 58 et 59. La ligne aérienne est cependant restée sous tension et servit de feeder jusqu'au 11 mai 1968.

LE 14 JANVIER 1963, les lignes 2, 2 barré et 4 passèrent à l'autobus. Le dernier départ de Rechain fut assuré par la motrice 93 qui rentra au dépôt avec plus de deux heures de retard. A noter que l'indice 4 n'a pas été réutilisé par les autobus. Pour assurer l'exploitation de ces lignes, la STIV avait fait l'acquisition de 13 nouveaux autobus BROSEL numérotés 20 à 32. Ceux-ci étaient quasi identiques aux précédents mais étaient équipés de l'éclairage par tubes fluorescents.

DES LE MOIS DE DECEMBRE 1963. les tramways furent remplacés par des autobus les dimanches et jours fériés sur la totalité de la ligne 1.

LE 24 FEVRIER 1964, le service fut assuré par autobus tous les jours après 19 h 30 sur la ligne 6 (les services de la ligne 3 prenaient fin vers 19 h 00).

DES LE MOIS DE MARS 1964, la desserte de la ligne de Heusy fut également confiée aux autobus les dimanches et jours fériés.

AU COURS DE CETTE MEME ANNEE, les tramways cédèrent la place aux autobus sur la totalité du réseau pendant les congés payés (1), quant aux services de soirée sur la ligne 1 (après 18 h 30), ils furent également assurés par autobus.

LE 11 MAI 1968, la section ENSIVAL (rue Maréchal) - rue F. HOUGET fut déclassée et démontée immédiatement eu égard aux travaux de l'auto-route : le dernier service fut assuré par la motrice 94 vers 15 heures ; par la même occasion, les services du samedi après-midi furent également assurés par autobus sur la totalité de la ligne 1. Suite à cette nouvelle suppression, la STIV manquant de matériel roulant sur pneus pour assurer la navette rue F. Houget - Ensival et/ou Pepinster dut faire appel à la société du Garage du Perron pour compléter ses services. Il s'agissait d'une compagnie fermière de la S.N.C.B. Cette société mit à la disposition de la STIV deux autobus qui furent affectés en renfort à la ligne 1 ; ces véhicules étaient conduits et entretenus par le personnel du garage du Perron et regagnaient d'ailleurs le dépôt de cette société après avoir terminé leur service. Cette situation a duré encore jusqu'au 24 janvier 1970, soit jusqu'à ce que la STIV ait reçu un nombre suffisant d'autobus DAF pour exploiter la totalité de son réseau.

LE 28 MAI 1969, le tronçon rue Fernand Houget - rue Gérardchamps de la ligne 1 fut déclassé et démonté immédiatement pour les besoins des travaux de l'auto-route ; le dernier tramway à avoir parcouru cette très courte section fut la motrice 87, à 8 h 34'.

§ 9. LES DERNIERS TRAMS

Suite aux diverses suppressions et réductions de services ferrés que nous venons d'évoquer dans le § 8, les services assurés par tramways étaient devenus très peu importants.

Ainsi, chaque jour ouvrable circulaient :

sur la ligne 1 : 5 motrices plus deux le matin plus deux le soir

sur la ligne 3 : 2 motrices plus un service spécial « écoliers »

sur la ligne 6 : 2 motrices

Plus aucune remorque n'était en service. De plus, après 19 h 30, plus aucun tramway ne circulait.

Le dernier jour des trams — service régulier

Les derniers services réguliers du 31 décembre 1969 furent les suivants :

ligne 1 : service complet : 38 - 87 - 88 - 91 et 95

service coupé matinal : 34 - 83

service coupé vespéral : 78 - 83

ligne 3 : 77 - 82

ligne 6 : 77 - 84

Ainsi, dès le 1^{er} janvier 1970, tout le réseau de la S.T.I.V. était exploité par autobus, ce qui mit fin à l'histoire des tramways à Verviers.

(1) N.B. - Profitant de l'absence de tramways pendant les congés payés, la S.T.I.V. construisit au cours du mois de juillet 1965 un évitement au pied de la rue de la Cité, suite au placement d'égouts rue de Limbourg ; il fut mis en service en septembre.

§ 10. LA TRISTE SOIREE DU 31 DECEMBRE 1969 OU LE DERNIER

Exceptionnellement, ce soir, la STIV organisa un ultime voyage d'adieu au réseau électrique. Cet honneur échet à la motrice 94, laquelle arborait fièrement l'écusson de la ville de Verviers ainsi que quelques oriflammes. A la perche étaient fixés quelques drapeaux ; quant à la plaque directionnelle, conçue spécialement pour ce voyage, elle portait la mention «DERNIER TRAM» et était peinte aux couleurs verviétoises (vert et blanc). Vu l'affluence des participants, la motrice 78 qui terminait un service coupé sur la ligne 1 dut être remise en service comme dédoublement : elle portait le film « S. SERVICE SPECIAL ».

La 78 sortit la première du dépôt suivie de la 94 qui assurait ainsi le tout dernier service ferré à Verviers. Le départ prévu du dépôt était fixé à 18 h 40 ; en réalité, les voitures quittèrent le dépôt à 18 h 45. Le retour au dépôt prévu à 20 heures fut plus sérieusement retardé puisque la 78 rentra à 20 h 25 et la 94 à 20 h 35 seulement. De nombreuses personnalités du monde politique des transports et de la presse étaient présentes malgré la soirée du réveillon de l'an nouveau et le froid intense qui régnait. Les deux motrices reçurent sur leur parcours un accueil chaleureux de la part de la population mais malgré tout quelque peu empreint de mélancolie. Les arrêts furent nombreux et les membres du personnel qui assuraient ce voyage rentrèrent au dépôt couverts de cadeaux qu'ils avaient récoltés sur le parcours (liqueurs, cigares, pâtisseries, pralines, le tout offert par les commerçants de l'endroit).

Vers 19 h 45, la centrale fit une petite fantaisie et coupa le courant pendant quelques instants. Le courant rétabli, le voyage se poursuivit. La 94 fit un arrêt de 11 minutes environ au milieu de la rue Thier Mère Dieu : un cafetier généreux de la place offrit la tournée générale aux voyageurs du dernier tram, au bord duquel eut lieu la « dégustation ».

L'itinéraire des deux motrices s'établit comme suit : dépôt de Renoupré vers rue de Gérardchamps - rue de Gérardchamps vers Heusy via rue des Ecoles - Heusy vers Dépôt via rue d'Anvers. Dès que la 94 fut rentrée au dépôt, le petit fils du dernier wattman purgea les freins en abaissant la manette du boyau : une page de 70 ans d'exploitation par tramways électriques venait d'être tournée.

§ 11. LES VISITES DE L'AMUTRA

Nous ne pouvions nous permettre de passer sous silence les trois visites que l'AMUTRA organisa sur le réseau de LA STIV.

La première, celle du 3 mai 1965, permit aux membres de parcourir la quasi totalité du réseau subsistant à l'époque au moyen des motrices 94 et 85 ainsi que de la remorque 41.

Le samedi 13 septembre 1969, le même itinéraire quelque peu réduit suite à la suppression de la section Ensival - Gérardchamps, fut parcouru par les motrices 34 et 85, destinées au Musée.

Enfin, le 27 décembre 1969, ce fut le voyage d'adieu réservé à quelque douze membres avec la motrice 34.

§ 12. LES DEPOTS BUREAUX ET REFUGES

A. LE DEPOT/ATELIER DE RENOUPRE

Rue de Limbourg 91/93 était situé le dépôt principal qui comprenait également les ateliers, réfectoires etc... N'oublions pas que les T.V. effectuaient tous leurs travaux eux-mêmes (menuiserie, peinture, tôlerie, forge etc...).

Le dépôt construit en 1883 avait été conçu pour la traction animale. En 1900, pour les besoins de l'électrification, il fut totalement transformé et aménagé. Par la suite, il fut encore agrandi pour faire face à l'intensification du parc de matériel roulant. Il fut désaffecté peu après la suppression des tramways, le 18 octobre 1970 et revendu l'année suivante à une entreprise de transports (ORTAX) qui l'occupe encore à l'heure actuelle.

B. LE DEPOT DE DISON

Les T.V. firent l'acquisition en 1883 d'un terrain d'environ 1290 m² sur lequel ils érigèrent un dépôt écurie avec habitation. Ce dépôt conçu pour abriter 52 chevaux était situé place du Neufmoulin (actuellement place J. ROGGEMAN) et constitué par deux bâtiments séparés par une cour d'environ 5,50 m de large.

Il fut pratiquement désaffecté lors de l'électrification du réseau : toutefois, du matériel roulant y séjourna encore environ un an afin d'être équipé de l'attelage à vis et d'être ainsi transféré au dépôt de Renoupré. Dès avant la guerre 14/18, il fut loué à un industriel, Monsieur Maurice CORMEAU, fabricant d'étoffes, lequel acquit les bâtiments en 1924.

A l'heure actuelle, ce bâtiment est un atelier d'entretien pour tondeuses à gazon !

C. LE DEPOT DE PEPINSTER

Ce petit dépôt n'a jamais appartenu aux tramways verviétois. Le terrain a été acquis en 1911 par la société d'électricité de l'Est de la Belgique. Cette dernière y construisit en 1912 une sous-station électrique destinée en partie à alimenter le réseau des tramways verviétois, suite au prolongement de la ligne Verviers - Ensival jusque Pepinster. Cette même société érige sur le reste du terrain une remise qu'elle donna en location aux tramways verviétois. Il s'agissait d'une remise d'environ 860 m² de superficie, en briques, constituée de deux raikens accolés couverts de tuiles et d'éternit.

C'est dans ce dépôt qu'étaient mitraillés les véhicules déclassés. Les derniers qui y ont subi ce sort étaient les motrices 86, 89, 90 et 92 ainsi que la remorque 43, et ce, en août 1967.

C'est de ce dépôt également que partirent à destination du Musée de Scheepdael (dépôt de Haacht) la motrice 57 ainsi que la remorque n° 44.

Ce dépôt fut totalement démolit et, à son emplacement, la S.A. INTER-COM a érigé une centrale électrique à ciel ouvert.

Notons également que ce dépôt servit à entreposer pendant la guerre 14/18 du matériel électrique (câbles et contrôleurs) qui, était destiné à des réseaux étrangers et non livré suite aux événements de la guerre, avait été confié aux tramways verviétois par l'Electrobel, qui détenait une grande partie des actions des T.V.

Par suite du manque de matériel, certains de ces contrôleurs furent montés sur des voitures des T.V. Ils sont connus sous le nom de « Ordesa », ville à laquelle ils étaient destinés. Les inscriptions y étaient d'ailleurs en russe (voir le contrôleur du zèbre qui fut préservé jusqu'en 1974 par l'Amutra ainsi que celui de la 57 qui figure encore à l'effectif du Musée.

D. LES PETITES DEPENDANCES

Les T.V. entreposaient leurs réserves de rails sur un terrain situé rue de Renoupré ; ce terrain est à l'heure actuelle occupé par une entreprise de transports.

Dans les dernières années, les T.V. étaient locataires d'un petit terrain pavé situé près du dépôt de Renoupré ; à cet endroit, quelques autobus étaient garés. Ce terrain a depuis lors été couvert par un entrepôt qui abrite le matériel de la société TEFCOME (location de tentes et chapiteaux).

E. LES BUREAUX

Les premiers bureaux des T.V. étaient établis place Verte, dans un immeuble faisant le coin avec la rue de Rome. Par la suite, les T.V. installèrent leurs services administratifs dans un bâtiment situé place Sommeleville 33/35, derrière lequel fut construite la sous-station décrite au § 5. Le 18 octobre 1970, la STIV transféra tous ses services dans un nouveau complexe sis à Stembert, rue des Champs, 35.

F. LES ABRIS / REFUGES

Les T.V. étaient propriétaires de quelques abris et refuges. Le premier établi à Petit-Rechain en 1906 fut transféré place de la Victoire vers 1918 pour terminer carrière rue des Déportés, au terminus de la ligne 6, où il était toujours en service jusqu'en octobre 1975.

Un autre fut établi grand'Place à Ensival et ne fut démolie que quelques années après la suppression du tram ; il comportait également un kiosque à journaux.

Un troisième fut construit place Verte en 1906 et remplacé en 1953 par une construction en béton qui abrite également un kiosque à journaux ; ce refuge est chauffé par l'Intervapeur.

Enfin, dans les années 1930, un très coquet abri fut construit place de la Victoire en remplacement de celui qui fut transféré aux Déportés. Ce dernier appartenait à la ville de Verviers, mais les T.V. participèrent aux frais d'érection de ce bâtiment. Il fut démolie peu après la suppression du tram 2.

G. LES EMBARCADERES

Il existait également quelques embarcadères :

- ligne 1 : place Sommeleville
 - Harmonie
 - Pont Léopold (le seul qui subsistait encore en 1975)
 - Grand'Place à Ensival
- ligne 2 : place du Palais (en commun avec la ligne 5)
- ligne 3/6 : place Albert 1^{er}

N.B. En 1968/69 a été établi un petit embarcadère place de la Victoire ; son existence fut éphémère puisqu'il a été supprimé lors de la mise hors service des tramways.

Chapitre 3

LES SOCIETES GESTIONNAIRES

Ainsi qu'il en est fait écho au premier chapitre du présent exposé, la société anonyme des Tramways Verviétois fut constituée pour une durée de cinquante ans. Les concessions devaient prendre fin le 11 septembre 1934.

Par Arrêté Royal du 20 septembre 1927 (1), la convention fut prolongée jusqu'au 31.12.1960.

A cette date, la S.A.T.V. fut liquidée et transféra sa propriété à un Comité Provisoire de Gestion des Transports en commun de la région verviétoise, la S.A. Société Verviétoise de Transports en commun, en abrégé, la V.T.C. (Convention du 30 décembre 1960 et son avenant du 30.6.61). Ce régime provisoire de gestion cessa ses effets à la date du 31 décembre 1961.

C'est pendant cette année 1961 que la S.N.C.V. s'intéressa à la reprise du réseau (elle procéda d'ailleurs à quelques essais) jusqu'au moment où une association de droit public dénommée S.T.I.V. (Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Verviétoise) fut constituée par l'Etat Belge agissant en son nom propre et en celui de la Ville de Verviers ainsi que par la V.T.C.

L'acte de constitution de la STIV passé le 8.11.1961 approuvé par Arrêté Royal du 31.12.61 fut publié au Moniteur Belge du 19.1.1962. Le fonctionnement de la S.T.I.V. est régi par la loi relative à la création de sociétés de Transports en Commun Urbains (loi du 22 février 1961 publiée au Moniteur du 28.2.61).

La société est constituée pour une durée de 22 ans (jusqu'au 31 décembre 1983) ; le capital de 47.000.000 Fr totalement souscrit a été libéré par l'apport par l'Etat (2209 parts sociales), la Ville de Verviers (891 parts sociales) et la V.T.C. (1600 parts sociales).

Chapitre 4

LE MATERIEL ROULANT DU SERVICE ELECTRIQUE

Caractéristiques générales

Le parc de matériel roulant du service électrique, à écartement métrique, était composé essentiellement de véhicules à deux essieux. Les voitures motrices, toutes bidirectionnelles, furent équipées de phares électriques en 1932 et 1933 (auparavant, une lampe à pétrole était adaptée sur le paravent du véhicule ; un feu rouge du même type était placé à l'arrière), de clignoteurs pendant l'hiver 1939/40 et du chauffage électrique en 1955.

Les remorques appartenaient à deux séries (sans compter les voitures du service hippomobile qui circulèrent encore quelques années en service électrique), les motrices à 6 séries. Jusqu'en 1940, les remorques possédaient un feu rouge à pétrole.

Les voitures étaient à l'origine peintes en bleu et affublées d'un matricule type décalcomanie doré ; dans les années 1930, la livrée bleue fut progressivement abandonnée au profit d'une livrée crème avec toujours le matricule doré ; ce dernier fut également abandonné dès l'arrivée des motrices Enghien Saint Eloy, sur lesquelles le matricule était peint en bleu roi.

La prise de courant se faisait au moyen d'une perche à roulette Ohio Brass.

Les voitures motrices possédaient un compartiment de première et un compartiment de deuxième classe ; la classe unique fut instaurée en 1944.

(1) Contrat signé par la Ville le 5-10-26
ratifié par la loi du 17-8-1927 et arrêté Royal du 20-9-1927.

§ 1. Les premières motrices électriques - Série 60 à 85

En 1898, la société des Tramways verviétois obtint l'autorisation d'appliquer la traction électrique par fil aérien sur l'ensemble de son réseau. Dès 1899, elle passa commande de 26 voitures motrices aux ateliers « LA METALLURGIQUE » de Nivelles. Celles-ci furent livrées dès le début de 1900. Eclairées par six lampes (quatre à l'intérieur et une sur chaque plate forme), il s'agissait de petites motrices à caisse en bois, d'un empattement de 1,800 m, dont les plates-formes étaient ouvertes ; elles étaient équipées du frein à main (frein à vis, remplacé par la suite par un racagnac) et, bien entendu, du frein rhéostatique. Un frein à air à recharge fut installé en 1908 sur certaines voitures ; cet équipement fut démonté quand l'installation de recharge fut usée.

En 1909, l'aspect extérieur fut quelque peu modifié par l'adjonction d'un paravent sur chaque plate forme.

Elles étaient, à l'origine, pourvues de quatre fenêtres inégales ; dans les années 1930, la disposition des fenêtres fut modifiée par l'adjonction de deux montants supplémentaires, portant ainsi le nombre des fenêtres à six égales.

En ce qui concerne l'équipement électrique d'origine, il était du type AEG (2 moteurs GE 58 d'une puissance de 27 HP et controllers AEG).

Douze voitures furent réformées en 1937 et vendues : il s'agissait des 73 à 82 et 84 et 85. La 69 était déjà réformée avant la guerre 1940/1945. Des treize voitures restantes, douze furent fermées en 1942 et leur puissance fut accrue par la diminution du nombre de spires des induits ; ces modifications se sont échelonnées sur plusieurs années ; ainsi, en 1947, toutes les voitures n'étaient pas encore modifiées et se répartissaient comme suit :

60 à 62 et 64 à 68 étaient équipées de deux moteurs AEG GE 58 de 27 HP (6 spires) ; leur controllers étaient toujours les AEG d'origine.

63 et 70 à 72 avaient conservé leurs moteurs GE 58 mais leur puissance avait été portée à 45 HP (4 spires) ; les controllers AEG furent remplacés par des « ODESSA » controllers ACEC destinés à l'origine au réseau d'Odessa mais non livrés suite aux événements de 1914/18 et conservés au dépôt de Pepinster.

Les huit autres voitures subirent également des modifications similaires par la suite.

D'un poids à vide de 8 tonnes, elles comportaient 16 places assises (8 par compartiment : les sièges étaient disposés longitudinalement) ; sur chaque plate forme, il y avait 10 places debout .

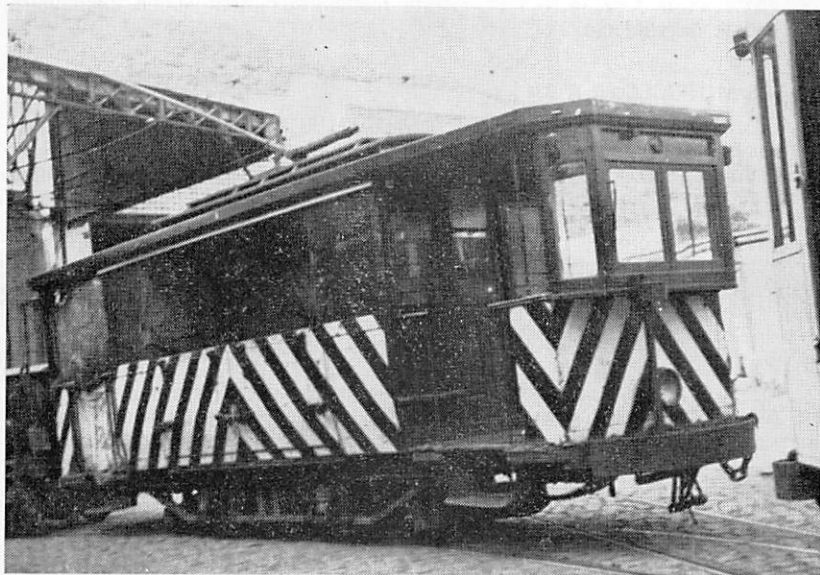
Quant à la treizième voiture survivante, la 83, elle fut renumérotée 5, repeinte en gris et affectée au service des voies et travaux. Peu après la guerre, elle a été vêtue de rayures brunes et blanches ce qui lui valut le nom très sympathique de « Zèbre ». A ce moment, elle ne portait plus de numéro... Elle avait été équipée de divers appareils, notamment de résistances de complément afin de lui permettre de tracter la raboteuse en marche très lente. Ses controllers étaient des Odessa. Ses plates-formes n'avaient pas été pourvues de portes (elles avaient conservé en somme leur aspect 1900 !) ; ses marchepieds non plus ne furent pas remplacés. Les fenêtres latérales avaient été supprimées afin de permettre de déposer le matériel d'entretien à l'intérieur.

Leur sort :

Les voitures vendues en 1937 ont été acquises par des particuliers qui les utilisèrent en tant que remises agricoles ; certaines d'entre elles seraient encore visibles, mais dans un état on ne peut plus lamentable ...

Les motrices 60 - 61 - 64 à 68 furent désaffectées en 1958 (suppression de la ligne 5), garées au dépôt de Pepinster où elles furent démolies quelques années plus tard.

Les 62 - 63 - 70 - 71 et 72 circulèrent jusqu'en 1962/63 (suppression des lignes 2, 2 barré et 4 ainsi que de la section Ensival Pepinster de la ligne 1) ; les quatre premières furent démolies peu après. La 72 n'a pas été démolie et figure actuellement à l'effectif du Musée du Tram de Schepdael ; elle a été transférée au dépôt de Haacht le 8 mai 1963 par le tracteur routier de la S.N.C.V.



*Motrice « Zèbre » ex 83 (Construction 1900 et transformation 1937)
photographiée au dépôt vers 1950. Photo J. MECH*

Quant au zèbre, il n'a été mis hors service que le 31 décembre 1969 ; il a été transféré au Musée de Schepdael le 5 juin 1970 ; cet organisme l'a malheureusement démolie en octobre 1974.

Notons au passage qu'en fin de carrière, ces voitures étaient également utilisées comme matériel de service.

§ 2. Les voitures communales

En 1905, une convention fut conclue entre la société des tramways verviétois et la ville de Verviers ; cette convention visait l'exploitation des lignes dites communales (voir chap. 2 § 1). La ville devant mettre à la disposition de la société le matériel nécessaire pour exploiter ces lignes passa commande en 1907 de huit remorques baladeuses et de huit motrices.

A. LES REMORQUES BALADEUSES 47 A 54

Commandées aux usines Raghenò à Malines le 20 mars 1907 et livrées l'année suivante, il s'agissait de remorques baladeuses type chars à bancs, complètement ouvertes et d'un empatement relativement faible (1,70 m) ; elles étaient équipées du seul frein à main à manivelle. A titre d'essai elles furent pourvues d'un frein à air ; les essais peu concluants furent abandonnés et l'installation démontée. En 1928, elles furent modifiées par l'adjonction d'un couloir intérieur. En 1941, elles furent fermées sur le deux côtés et dès lors dotées de 4 fenêtres égales et d'une porte centrale. Les plates-formes étaient restées ouvertes. Ces voitures ainsi modifiées étaient surnommées par le personnel « fritures ». D'un poids à vide de 3,8 tonnes, ces voitures offraient, après fermeture, 20 places assises et 24 places debout.

Les huit voitures figuraient encore à l'effectif de 1948 ; elles furent déclassées quelques années plus tard et vendues à un entrepreneur routier.

A l'heure actuelle, il ne subsiste malheureusement aucun exemplaire de ce type de véhicule.

B. LES MOTRICES 86 A 93

Commandées aux Ateliers « LA METALLURGIQUE » de Nivelles en juin 1907 et livrées peu après, ces motrices, d'un empatement de 3,00 m, étaient déjà munies à l'origine d'un paravent et équipées des seuls freins mécanique et rhéostatique. Elles étaient pourvues de cinq fenêtres inégales et comprenaient deux compartiments ; un de première classe et un de deuxième classe, plus grand. En première classe, ces voitures offraient 8 places assises (sièges en paille) ; dans le compartiment de deuxième classe, on dénombrait 11 places assises (sièges en bois) et 8 places debout ; sur chaque plate forme, il y avait 15 places debout.

L'équipement électrique d'origine était du type ACEC (2 moteurs de 35 HP).

En 1931, ces motrices furent équipées de nouveaux moteurs (des MTV 215 ACEC) de 35 HP également mais dont la puissance fut portée après la guerre à 60 HP (réduction du nombre de spires des induits qui passa de 3 à 2). Les controllers étaient des ACEC type XV, à cinq crans série, 4 crans parallèle et 7 crans freinage rhéostatique.

Le frein Westinghouse fut installé à partir de la fin de la guerre 1940/45 ; les plates formes furent allongées à la même époque ce qui conféra à ces voitures une silhouette assez semblable à celle des motrices standard des tramways bruxellois.

En 1947, les huit voitures étaient toujours en service et étaient toutes équipées du frein à main (racagnac) et du frein à air Westinghouse sauf la 90 qui en fut équipée peu après. L'équipement électrique des 86 à 90 était constitué de 2 moteurs MTV ACEC 215 (2 spires) de 60 HP et de controllers ACEC type XV. Quant aux 91 à 93, elles étaient toujours équipées de 2 moteurs MTV 215 ACEC (3 spires) de 35 HP et de controllers identiques à ceux qui se trouvaient sur les 86 à 90. La puissance de ces trois dernières voitures fut également portée à 2 x 60 HP peu après.

D'un poids à vide de 9 T., elles comportaient à cette époque, dans le compartiment de première classe, 9 places assises, dans le compartiment de deuxième classe, 11 places assises et 8 places debout et sur les plates formes, respectivement 19 et 21 places debout. Il est à noter cependant que, pendant la guerre, une rangée de sièges avait été enlevée dans le compartiment de 2^{me} classe afin d'augmenter la capacité des voitures, ce qui portait celle-ci à 16 places assises et 50 places debout.

Les motrices 86, 89, 90, 92 et 93 furent mises hors service en janvier 1963. La 93 qui assura le dernier service au départ de Rechain fut démolie quelques mois plus tard. Les quatre autres furent transférées au dépôt de Pepinster comme réserve ; elles y furent démolies en août 1967. Quant aux trois dernières (87-88-91), elles circulèrent toutes jusqu'au 31 décembre 1969.

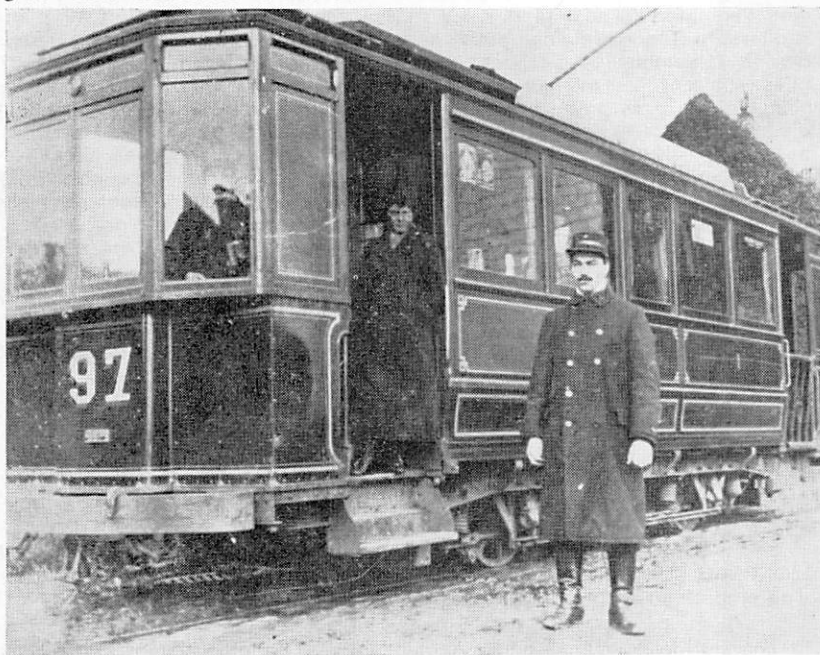
Après la suppression des tramways, ces trois dernières voitures furent sauvées de la casse, provisoirement du moins.

La 87 fut acquise par un particulier, Mr. RUWET, qui la fit transférer dans ses installations (une cidriedie) le 15 janvier 1970. Le transport fut assuré par la firme GROSJEAN. Peu après, le 3 novembre 1971, cette voiture subit un nouveau transfert au Charbonnage de Bléqny Trembleur pour être affectée au tramway touristique « Li Trimbleu », où elle attend toujours un sort...

Les 88 et 91 furent acquises par l'Administration Communale d'Ensival qui les utilisa comme vestiaires du bassin de natation du Préry. Le transport en fut assuré par la firme GERMAY MONDIA le 20 janvier 1970.

En mai 1971, les deux voitures furent démolies suite à divers actes de vandalisme dont elles avaient été victimes.

§ 3. Les motrices 94 à 97



*Motrice « Nivelles » n° 97 état d'origine (1908)
Petit Rechain 1908 (photo d'Archives)*

Commandées le 30 décembre 1907 aux Ateliers « LA METALLURGIQUE » de Nivelles et livrées en 1908, ces voitures étaient d'une conception quasi identique à celle des 86 à 93 et subirent les mêmes modifications que ces dernières.

En 1947, les quatre voitures étaient toujours en service et étaient équipées de frein à main (racagnac) et du frein à air Westinghouse, à l'exception de la 95 qui en fut dotée peu après.

Les moteurs étaient aussi des MTV 215 ACEC d'une puissance de 60 HP (2 spires) ; les controllers étaient également des ACEC Type XV. D'un poids à vide de 9 Tonnes, elles comportaient le même nombre de places que leurs concœurs 86 à 93.

Les motrices 94 et 95 circulèrent jusqu'au 31 décembre 1969 ; la 94 assura d'ailleurs le service spécial « dernier tram ». La motrice 96 fut déclassée suite à accident le 26 octobre 1967 ; la 97, le 5 août 1969 suite à accident également.

Seule la 94 existe encore : elle fut transférée au Musée de Schepdael le 25 septembre 1970 par la firme GERMAY MONDIA. Le Musée n'en voulant plus, cette voiture a été transportée en 1963 à la plaine de BOKRIJK où le propriétaire espère la remettre un jour en service. Quant à la 95, elle fut acquise par un marchand de vieux fers le 28 octobre 1970 ; ce dernier la brûla en février 1971.

§ 4. Les motrices 57 à 59

Pour faire face aux exigences créées par l'extension de son réseau vers Pepinster, la société des T.V. passa commande le 31 juillet 1911 aux Ateliers de Godarville d'une petite série de 3 voitures. Celles-ci furent livrées dès 1912. Semblables d'aspect extérieur et intérieur aux motrices 86 à 97, elles subirent les mêmes modifications que ces dernières, du moins au point de vue carrosserie et nombre de places. En ce qui concerne l'équipement électrique, elles étaient dotées de 2 moteurs ACEC 53 (3 spires) d'une puissance de 40 HP qui ne fut pas portée par la suite à 60 HP (elles circulaient principalement sur la ligne 1 qui ne comportait pas de rampes importantes). Les controllers étaient également des ACEC Type XV (la 57 reçut dans ses dernières années de service des Controllers Odessa provenant de la 72). En 1947, les trois voitures étaient toujours en service et avaient été pourvues du frein à air Westinghouse sauf la 57 qui en fut dotée peu après.

D'un poids à vide de 9 tonnes, l'évolution du nombre de places fut la même que pour les voitures 86 à 97.

Ces trois voitures furent mises hors service en janvier 1963 ; les 58 et 59 furent démolies peu après.

Quant à la 57, elle fut transférée l'année suivante (le 3 mars 1964) par le tracteur routier de la S.N.C.V. au Musée de Schepdael dont elle enrichit les collections.

§ 5. Les remorques 39 à 46

En date du 2 février 1928, les T.V. passèrent aux ateliers GERMAIN à MONCEAU SUR SAMBRE commande d'une série de huit remorques fermées d'un empatement de 2,30 m.

Ces voitures étaient déjà fermées lors de la livraison qui eut lieu dans le courant de la même année (équipées dès l'origine d'un frein à main volant), elles furent munies par la suite d'une installation Westinghouse, qui ne servit d'ailleurs pas, les compresseurs des motrices étant trop faibles (c'est pour cette même raison d'ailleurs que jamais les voitures des T.V. ne furent pourvues de portes à fermeture automatique). Ces voitures ne subirent guère de modifications.

Elles étaient munies de 6 fenêtres égales et comportaient 18 places assises (un seul compartiment) et 26 places debout (13 par plate forme). En 1947, les huit voitures étaient toujours en service ; elles furent peu à peu mises hors service dans les années 1960.

Les remorques 39, 42 et 45 avaient été données à la « Cité de l'Espoir », (début 1964), qui les utilisa en tant que salles de jeux pour enfants handicapés ; elles furent démolies quelques années plus tard lorsque cette association transféra ses installations dans de nouveaux bâtiments. La 43 fut démolie au dépôt de Pepinster en août 1967. Les 40 et 46 furent également démolies.

A l'heure actuelle, il en subsiste deux :

la 44 fut acquise par le Musée du Tram de Schepdael ; elle fut transférée provisoirement au dépôt de Haacht par le tracteur routier de la S.N.C.V., le 23 avril 1963

la 41 fut acquise par un membre de l'ASBL TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE ; elle fut acheminée à EREZEE le 9 janvier 1970 par un tracteur de la firme WUIDAR.

§ 6. Les motrices 33 à 38

Commandées en même temps que les remorques 39 à 46 aux mêmes ateliers GERMAIN, ces voitures motrices, d'une empattement de 2,40 m furent livrées dans le courant de 1929.

Fermés d'origine, ces véhicules étaient munis de portes coulissantes qui furent remplacés par la suite par des portes pliantes. Ces voitures n'étaient pourvues que des freins à main et rhéostatiques.

Vers 1950, on les équipa du Westinghouse ; leur silhouette fut également quelque peu modifiée par le déplacement des montants des fenêtres des plates formes. Pourvues de quatre fenêtres inégales, elles comportaient deux compartiments identiques qui offraient chacun dix places assises ; les sièges étaient disposés longitudinalement. Sur les plates formes, on dénombreait respectivement 13 et 16 places.

Les moteurs étaient des MTV 215 ACEC de 35H P et les contrôleurs des Odessa pour les 33, 34, 37 et 38, des ACEC type XXV pour les deux autres (situation en 1947).

Dans les années 1950, la puissance des moteurs fut portée à 60 HP et les contrôleurs remplacés par des TP 40 pour les 33, 35 à 38 et des ACEC type XV pour la 34.

D'un poids à vide de 11,5 tonnes, c'étaient les plus lourdes voitures des Tramways Verviétois.

La 36 fut déclassée suite à accident survenu place Sommeleville le 29 septembre 1967.

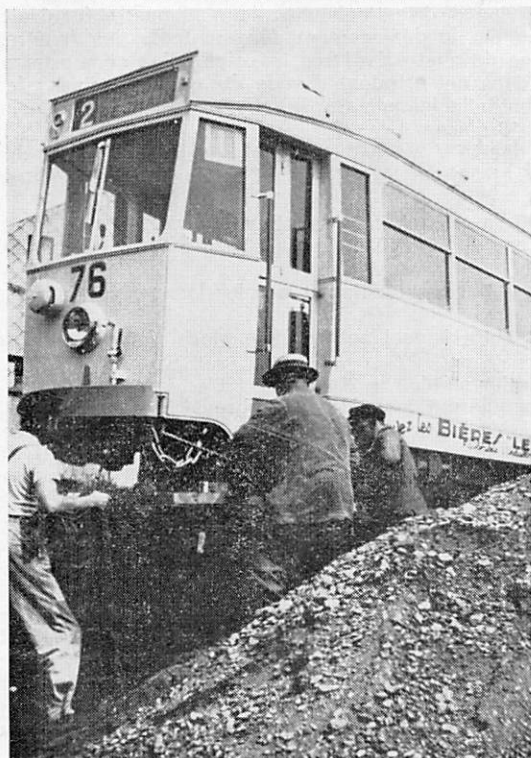
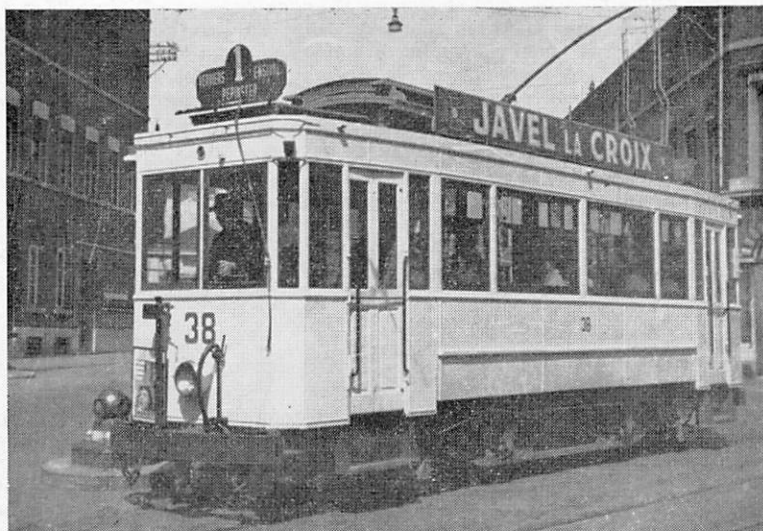
La 33 assura son dernier service le 20 février 1969.

Les quatre autres circulèrent jusqu'en décembre 1969 ; les 34 et 38 circulèrent même le tout dernier jour d'exploitation par tramways. C'est également la 34 qui effectua deux voyages d'adieu organisés par l'AMUTRA les 13 septembre et 27 décembre 1969. C'est encore la 34 qui fut acquise par l'AMUTRA ; le transfert au Musée de Schepdael fut assuré par la firme WUIDAR le 16 janvier 1970.

La caisse de la 35 a été achetée comme roulotte de chantier par l'Entreprise SATERCO, le 25 juin 1970 tandis que le châssis était acquis par un marchand de vieux fers.

La 37 subit quant à elle les mêmes péripéties que la 87 ; le transfert à la Cidredie Ruwet a été assuré le 14 janvier 1970 par la firme GROSJEAN.

Quant à la 38, acquise par le Président du T.T.A, elle a été acheminée vers EREZEE par les transports WUIDAR le 10 janvier 1970. Accouplée à un wagon comportant un groupe électrogène elle forme, à l'heure actuelle, avec la motrice 82, une rame électrique qui circule sur cette ligne touristique depuis le 21 juillet 1974.



Motrice « Germain » n° 38,
avant dernier état.
Pont Léopold à Verviers
(1950) Photo J. MECH.



Arrivée en gare SNCB
d'Eupen, de la motrice
« Enghien » n° 76
(état d'origine) en 1937.
(Archives S.T.I.V.)

§ 7. Les motrices 76 à 85

La société prit, en 1936, la décision de renouveler une partie de son parc de matériel. Ainsi, le 8 janvier 1936, elle passa commande à la Société Métallurgique d'Enghien Saint Eloy d'une série de dix voitures motrices d'une conception nouvelle. Il s'agissait de voitures complètement fermées d'une empattement de 2 m 65 équipées d'origine de la boîte à film et d'une installation de freinage Westinghouse.

Livrées en 1937 (1), ces voitures furent jugées immédiatement trop petites et peu de temps après, les plates formes furent allongées par une entreprise privée de Petit-Rechain, portant ainsi le nombre de places sur les plates formes de 11 + 12 soient 23 ; la commande du frein à main « racagnac » par manivelle d'origine fut à cette occasion remplacée par un système à volant. Ces voitures d'allure moderne étaient pourvues de quatre fenêtres égales et comprenaient deux compartiments de 9 places assises chacun ; les sièges étaient disposés transversalement et l'éclairage était indirect. Les moteurs de 60 HP étaient des SEM 502 ; ils ne subirent aucune modification. Il en est de même des controllers SEM B. 1203 à 6 crans série + 1 cran de shuntage, 4 crans parallèle + 1 cran de shuntage, 6 crans frein électrique, utilisés couramment.

La 76 fut réformée en juin 1967 et ferrailée au dépôt de Renoupré en février 1969.

La 80 fut démolie le 17 décembre 1969, la 81 le 21 décembre 1969. Les autres restèrent en service jusqu'au 31 décembre 1969.

Les 77, 78 et 83 furent démolies peu après.

La 85 fut acquise par l'AMUTRA ; le transfert au Musée de Schepdael fut assuré par la firme GERMAY MONDIA en date du 9 janvier 1970.

La 82, quant à elle, alla rejoindre sa consœur n° 38 au TTA le 17 janvier ; elle y circule également ; c'est la firme WUIDAR qui fut chargée du transport.

Les 79 et 84 furent acquises par un marchand de vieux fers le 28 octobre 1970 ; elles ont été brûlées respectivement les 11 et 31 décembre de la même année.

N.B. : il s'en est fallu de peu que la 84 ne soit sauvée de la casse : en effet, une société de WUPPERTHAL s'y intéressait vivement ; le coût du transport ayant été jugé trop onéreux, elle abandonna ce projet.

§ 8. Le matériel de service

En plus du « zèbre » qui a été décrit ci-avant, signalons que les T.V. possédaient également une raboteuse (qui se trouve actuellement au musée de Schepdael), une benne double de 5 tonnes, un wagonnet avec bords en bois, 1 wagon dérouleur de câble pour ligne aérienne, 2 voitures échelles, 1 roulotte de service, une charette goudronneuse, 4 lorries (dont deux sont au T.T.A.) ainsi que petit matériel divers.

§ 9. Entretien du matériel

Le matériel des T.V. était entretenu d'une manière impeccable dans les ateliers mêmes de la société. Les voitures subissaient en principe une grande révision complète tous les dix-huit mois : celle-ci avait une durée approximative de quinze jours. Tous les neuf mois, les trains de roues étaient également revus, entraînant une immobilisation d'environ une semaine. La peinture des véhicules était renouvelée en principe tous les dix-huit mois et immobilisait le véhicule environ quinze jours. Au bout de neuf mois, un lavage et retouchage de peinture était effectué.

La société procédait également tous les quinze jours à une révision qui durait environ 1/2 jour. Les travaux de visite des controllers, compresseurs et sabots des freins étaient effectués sur les voitures en réserve ou pendant la nuit et duraient environ 30 minutes.

(1) Elles furent déchargées en gare d'Eupen où une voiture des TV équipée préalablement d'un archet les prenait en remorque jusqu'au dépôt de Renoupré.

Chapitre 5 LES AUTOBUS

Parc

Pour assurer la desserte des lignes 7 et 8, les T.V. avaient acquis 4 autobus (11 à 14), pour la desserte de la ligne 5, 5 autobus (15 à 19) et pour la desserte de la ligne 2, 13 autobus (20 à 32).

Ces 22 autobus étaient quasi identiques (à l'exclusion de l'éclairage intérieur). En 1969/70, trente nouveaux autobus furent livrés afin de permettre l'exploitation de la totalité du réseau par autobus et de déclasser les neuf premiers autobus (11 à 19).

Caractéristiques

	B R O S S E L	D A F
NUMEROTATION	11 à 14 15 à 19 20 à 32	33 à 62
CONSTRUCTEUR	BROSSEL	DAF
CHASSIS TYPE	A.94.DAR	SB200.DO
CARROSSERIE	JONCKHEERE	JONCKHEERE
MOTEUR	LEYLAND 0.600 vertical	DAF LEYLAND DO.680
CYLINDREE	9,8 L.	11,1 L.
PUISSANCE	125 CV	150 CV
POIDS A VIDE	8,56 T.	10 T.
NOMBRE DE PLACES	70 dont 31 assises	90 dont 38 assises
ANNEE CONSTRUCTION	1955/57/62	1969/70
LONGEUR	10 m.	11,45 m.
LARGEUR	2,40 m.	2,50 m.

Depuis novembre 1975, la S.T.I.V. a entamé le remplacement des 13 autobus « BROSSEL » par des nouveaux DAF plus puissants et numérotés de 63 à 75.

Réseau suite à restructuration au 1-1-1972

- ligne 1 : RENOUPRE PEPINSTER (film rouge)
- ligne 1 barré : RENOUPRE ENSIVAL (film rouge et vert)
- ligne 2 : STEMBERT RECHAIN (film jaune) avec extensions vers
 - zoning Petit-Rechain
 - Grand Rechain
- ligne 3 : ENSIVAL STATION JEHANSTER (film vert - inscriptions rouges)
- ligne 5 : OTTOMONT MANGOMBROUX avec extensions vers
 - Linaigrettes
 - Sécheval (film brun)
- ligne 6 : HEUSY DEPORTES (film vert)
- ligne 7 : THIERVAUX LAMBERMONT (film bleu)
- ligne 8 : THIERVAUX ANDRIMONT VILLAGE (film blanc - inscr. rouges)

*
**

SECRETARIAT :

W. HOSTE : 34, rue F. Nansen — 1070 Bruxelles

Les commandes de publications doivent être faites à cette adresse en versant au compte 068-0528040-96 (Crédit communal) la somme prévue majorée de 10 F pour frais d'expédition. Les commandes seront livrées au plus tôt.