

# LES TROLLEYBUS ANVERSOIS

**A**U début des années 1920, la croissance du port d'Anvers, d'abord vers le nord, puis vers le nord-ouest, impose le recours aux autobus. Ces impératifs de développement, alliés aux coûts des tramways existants et aux difficultés d'exploitation, surtout dans le port (travaux, contournement d'obstacles), déterminent la N.V. *Tramways d'Anvers* à expérimenter le trolleybus.

Ainsi établit-elle une courte ligne d'essai doublant l'itinéraire du tram 13 entre la gare du Sud et le port pétrolier. Les premiers tests débutent le mercredi 14 août 1929 avec la voiture n°1, construite spécialement pour l'occasion. Les voyageurs sont admis le samedi 7 septembre suivant tandis que les tramways assurent toujours l'exploitation régulière.

En réalité, le premier trolleybus belge (le TB.1) provient de la transformation d'un autobus *Straker Squire*, acheté, avec sept autres voitures identiques, à la société *Antwerpsche Autobussen* (société filiale de la N.V. *Tramways d'Anvers*, créée en 1927). Le châssis, d'origine britannique (1923), supporte une caisse de construction locale aux allures de boîte à savon, très haute sur roues et curieusement munie d'un accès central unique (25 places assises et 34 debout). Les tramways anversois y placent un équipement électrique A.C.E.C. type *MTV 20* de 46 CV.

Le succès des premières circulations mixtes trolleybus/tramways conduit la société à adapter l'ensemble des autobus *Straker Squire* (TB.2 à 8). Dans l'attente de la fin des transformations des véhicules, en février 1930, l'exploitation par trolleybus est suspendue.. Les services reprennent le lundi 12 janvier 1931. Mais, cette fois, exclusivement par trolleybus. Il s'agit toujours de vérifier l'opportunité du mode de traction. Satisfaite, la société interrompt l'expérience le 21 septembre suivant, rétablit les tramways et récupère les installations pour équiper de nouveaux itinéraires. L'intention est de remplacer les deux lignes d'autobus du port, déficitaires.

## La ligne du quai 204

Le transport des dockers justifie le projet d'établir une nouvelle ligne de tram de Noorderplaats à Mexicobrug et son prolongement par trolleybus vers le quai 204. En l'absence d'une législation adaptée, les autorités hésitent à appliquer le statut d'autobus ou celui de tramway. En attendant l'adoption du projet de loi introduit en janvier 1931, un projet prévoyant l'administration des trolleybus sur la base de la législation des tramways, le Conseil communal d'Anvers délivre une autorisation provisoire aux *Tramways anversois*. La loi sur les trolleybus obtient

l'approbation royale et paraît au Moniteur belge le 5 septembre 1931.

Les travaux de la ligne bifilaire sont réalisés dès 1932 à l'aide de matériel pour tramways et de pièces *Ohio Brass*. Après divers déboires, seule l'exploitation de la section prévue par trolleybus débute le mercredi 15 février 1933 avec les huit voitures *Straker Squire*. L'exploitant établit le dépôt au quai 192 sur un terrain acquis à la ville d'Anvers. Les installations, qui accueillent bus et trolleybus, entrent en service en septembre 1932. Le rez-de-chaussée comprend des ateliers, les magasins et les bureaux alors qu'on trouve deux appartements au premier étage. La ligne ferrée ne voit pas le jour. Les difficultés nées de plusieurs traversées de chemins de fer lui font préférer le trolleybus qui, dès le 2 juillet 1935, parcourt l'itinéraire complet entre *Noorderplaats* et le quai 204 (ligne numérotée 31 après la guerre).

Entre-temps, le parc s'enrichit des voitures 24 et 25 (les numéros 9 à 23 sont attribués à des autobus). Commandé le 2 décembre 1929, le châssis *Minerva* de la voiture 24, reçoit une caisse *Ragheno* et un équipement électrique A.C.E.C. identiques aux huit premières. D'aspect élégant, elle constitue la première fabrication entièrement belge. Une singularité qui justifie sa présentation à l'Exposition de Liège de 1930 (sans doute s'agit-il de la voiture anversoise essayée par les T.U.LE. en mars 1932). La « 25 », conçue en 1932 par la société anglaise *Guy Motor* de Wolverhampton (châssis et carrosserie), dispose d'un moteur A.C.E.C. de 75 CV et offre 30 places assises et 40 debout.

## Le « 6 » et les F.N.

En 1937, les *Tramways anversois* décident de poursuivre l'expansion du réseau. Les difficultés rencontrées par les tramways de la ligne 6 dans les rues étroites des quartiers nord-est et la nécessité d'une prolongation du trajet vers Gravinstraat plaident pour les véhicules routiers électriques. Les trolleybus roulent le 1<sup>er</sup> septembre 1938 entre Gravinstraat et Potoek. Ils gagnent Brouwersvliet le 24 septembre et la gare du Sud le 10 octobre suivant.

D'autres projets sont à l'étude. Il s'agit, entre autres, après les essais fructueux de 1929, de substituer définitivement le trolleybus au tramway sur le « 13 », la ligne des Tanks.

Pour équiper leurs nouvelles lignes, les *Tramways anversois* choisissent un constructeur liégeois, la *Fabrique Nationale d'Armes de guerre*, à qui ils commandent, le 14

avril 1937, 15 trolleybus numérotés de 31 à 45 et similaires aux T.36 en cours de livraison aux T.U.L.E. Les voitures 31 à 35 reçoivent un équipement A.C.E.C. (moteur type 58.171 d'une puissance de 90 CV). Le reste de la série hérite d'un appareillage C.E.B. (moteur type D.T.C. 305/2 de 80 CV).

L'aspect moderne des F.N. tranche avec le style désuet de leurs devanciers. Ils troquent la robe crème pour une livrée bicolore, brune sous la ceinture, crème au-dessus. Ils diffèrent peu de leurs cousins liégeois : plus longs de 26 cm et plus lourds de 50 kg, ils offrent 28 places assises et 15 debout (contre 26 et 30). Ils possèdent, comme les tramways, des marchepieds rabattables. Au surplus, ils reçoivent des feux de position sur la partie médiane de la face avant et un petit indicateur de ligne sur la face latérale droite (les liégeois disposent d'un « grand » film).

## Le conflit mondial

La guerre interrompt l'équipement de la ligne 13. Une décision prise à titre définitif en 1939. Dès le 17 mai 1940, les hostilités perturbent gravement l'exploitation. Les Nazis décrètent « zone interdite » la partie nord du port et le dépôt du quai 192 est évacué. Les *Tramways anversois* interrompent ainsi toute relation entre le quai 204 et la Noorderplaats. En mai 1943, les T.A. procèdent au démantèlement des installations aériennes du « 13 ». Ils parquent les dix voitures les plus anciennes et utilisent le matériel démonté comme pièces de rechange du réseau subsistant.

En dépit de la réquisition par les Nazis des voitures F.N. 31 à 35, l'exploitation de la ligne 6 se poursuit tant bien que mal. En février 1944, elles rejoignent Aachen et circulent sur la ligne 51 de l'A.S.E.A.G. (inaugurée en avril 1942 entre Aachen et Bæsweiler). Ces voitures regagnent Anvers le 15 janvier 1945. Le service est suspendu le 5 septembre 1944 et ne reprend complètement que le 20 décembre.

La libération voit la création du *Comité Provisoire des Tramways d'Anvers et Environs*. Le trafic reprend progressivement en dépit du bombardement intensif des V1 et des V2. Les trolleybus réapparaissent le 19 décembre 1944 entre les docks nords (quai 110) et le dépôt du quai 192 ; le 10 février 1945, sur l'ensemble de la ligne Noorderplaats - quai 204, fraîchement numérotée « 31 ».

Un nouvel itinéraire parcourt la Groenendaallaan tandis que le dépôt du quai 192, désaffecté, ne dispose plus que d'une ligne bifilaire destinée au garage diurne des véhicules d'heures de pointe (il sera définitivement

abandonné et mis en location en octobre 1948). Les voitures trouvent refuge dans les remises de Pothœk qu'elles gagnent par une ligne aérienne établie le long des installations du tram 1 entre la Noorderplaats et le croisement avec le « 6 ».

Le réseau rétabli, la société envisage la prolongation du « 6 » vers Berchem pour former une boucle complète intégrant le tram 14 (gare du Sud - Karel Oomsstraat) et une partie du tram 9 dans Berchem (Koningenstraat - Statiestraat - Cogels Osylei). Finalement, elle préfère l'autobus dont elle instaure la première relation urbaine, le « 34 » (gare du Sud - Groeningerplein), en 1948.

Entre 1949 et 1953, à l'exception des voitures *Straker Squire* 4 et 5 détruites durant la guerre, le matériel ancien bénéficie d'une reconstruction complète (d'abord les voitures 2 à 8, puis la 1, déclassée dans un premier temps). Sur les trolleys F.N., l'exploitant substitue des marchepieds fixes aux marchepieds basculants et installe, à l'avant, un poste fixe pour le receveur.

## Le déclin

La suppression des services électriques du « 31 », le vendredi 30 septembre 1955, et le déclassement de l'ancien matériel amorcent le déclin du réseau. En 1961, victime d'une violente collision, une première voiture F.N. (TB.31) est retirée du service, suivie de deux autres en 1963 (TB.32 et 40). Au début de 1964, alors qu'est créée la *Société des Transports Intercommunaux d'Anvers*, les premiers autobus *Fiat-Van Hool* apparaissent progressivement. Ainsi, le lundi 30 mars 1964, seuls deux trolleybus assurent le dernier jour d'exploitation !

L'exploitant ne sauvegarde aucun véhicule. Lorsque les amateurs anversois créent le musée d'Edegem, ils prélèvent des collections de l'AMUTRA le T.36 « 453 » de Liège et le maquillent. Ainsi privent-ils les collections d'une des pièces les plus représentatives du réseau mosan ! Encore faut-il préciser qu'à l'époque, peu de démarches sont entreprises à Liège pour assurer la conservation du véhicule.



