

Un futur proche : " Le Tram " à Liège

C'est un miracle : le projet du tram dans notre cité ardente est en bonne voie. Ce 31 janvier 2019 a été signé un contrat entre l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) et la société Tram'Ardent. Cette société est composée du groupe Colas, du constructeur de matériel roulant CAF et du holding financier DIF. Tout est au vert pour le début des travaux en mai 2019. Les permis de constructions sont toujours valables et les conditions financières sont également réunies (on parle de 360 millions d'Euros). La mission de cette société est de construire le réseau d'une longueur de 12 Km entre Sclessin et Coronmeuse, fournir les rames ainsi que leur maintenance et aménager l'espace autour de la voie. L'exploitation de la ligne est à charge de l'OTW.

Historique

Le premier tramway à Liège (voie 1435mm) à traction chevaline remonte à 1871. La première ligne reliait la gare des Guillemins à Coronmeuse en passant par la place St. Lambert sous l'appellation « chemin de fer américain ».

L'électrification débute en 1893 ce qui fut une première en Belgique. Des nouvelles lignes furent créées ce qui permit les liaisons vers le pont de Wandre, les communes de Chênée et Angleur. En 1927, les 2 sociétés "Les Tramways Liégeois" et les "Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions" sont réunies pour former la société "Tramways Unifiés de Liège et Extensions" sous la dénomination de "TULE". En 1931, cette société exploite 19 lignes et 4 dépôts :

Natalis, Cornillon,

Coronmeuse et Sainte-Foy. Après la seconde guerre, certaines lignes sont remplacées par des trolleybus. En 1960, il ne reste plus que 3 lignes et le dernier tram s'arrête de rouler en 1964. Le dernier trolleybus rentre définitivement au dépôt en 1971. Un projet de métro est déposé dans la suite des constructions routières de la fin des années 1960 : des tunnels sont creusés sous le quai de la Batte, place St Lambert et au carrefour de l'avenue Blondin. Après le



démantèlement de toutes les infrastructures, le projet et les travaux furent abandonnés, faute du monde politique de l'époque, particulièrement « frileux ». Depuis, notre ville ne dispose plus que d'autobus à traction diesel ou, récemment, hybrides.

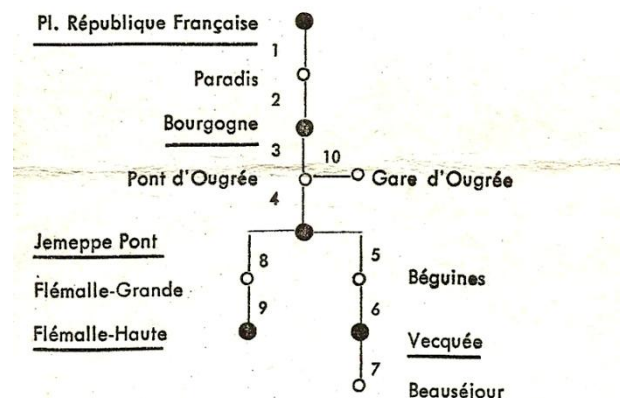
Pour en revenir au début, une autre société de tramway fut fondée en parallèle en 1881 par l'entrepreneur Edouard Empain.

Cette société porte le nom " Railways Economiques de Liège Seraing et Extensions " RELSE. La première ligne reliait Jemeppe à Liège sur la rive gauche de la Meuse en traction à vapeur et écartement de 1435mm. La traction électrique s'imposa en 1900 et, à partir de 1905, la ligne s'étendit du nouveau pont de Seraing vers le quartier de Lize (Seraing), ici à voie métrique ! En 1913 la commune de Flémalle fut reliée au réseau avec le raccordement de Jemeppe. En 1941, l'extension de Sclessin à la gare d'Ougrée est réalisée.

Dans les années cinquante, la société RELSE exploitait trois lignes de tramway : Liège à Flémalle Haute 13.2km, Liège à Seraing soit 15km et Ougrée, complétées par une ligne de trolleybus entre Seraing et la Mallieue 12km et huit lignes d'autobus. En 1960, la société est remplacée par la STILS (Société des Transports Intercommunaux de Liège Seraing)

qui fusionnera avec la STIAL (Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Liégeoise) pour former la STIL (ancêtre des TEC Liège Verviers). En 1963, le tram d'Ougrée est remplacé par une simple navette d'Ougrée-pont à Ougrée-gare (en face de notre local) qui sera supprimée le 29 août 1965. Après l'abandon du tronçon entre le centre-ville et la place Leman le 27 mars 1967, il est supprimé entre ce terminus et Jemeppe le 3 novembre suivant, laissant Liège orphelin de ses trams.

Ce superbe matériel surnommé le "tram vert" circulera encore entre Seraing Bien Communaux, Pont de Seraing et Flémalle Haute jusqu'au 30 avril 1968.



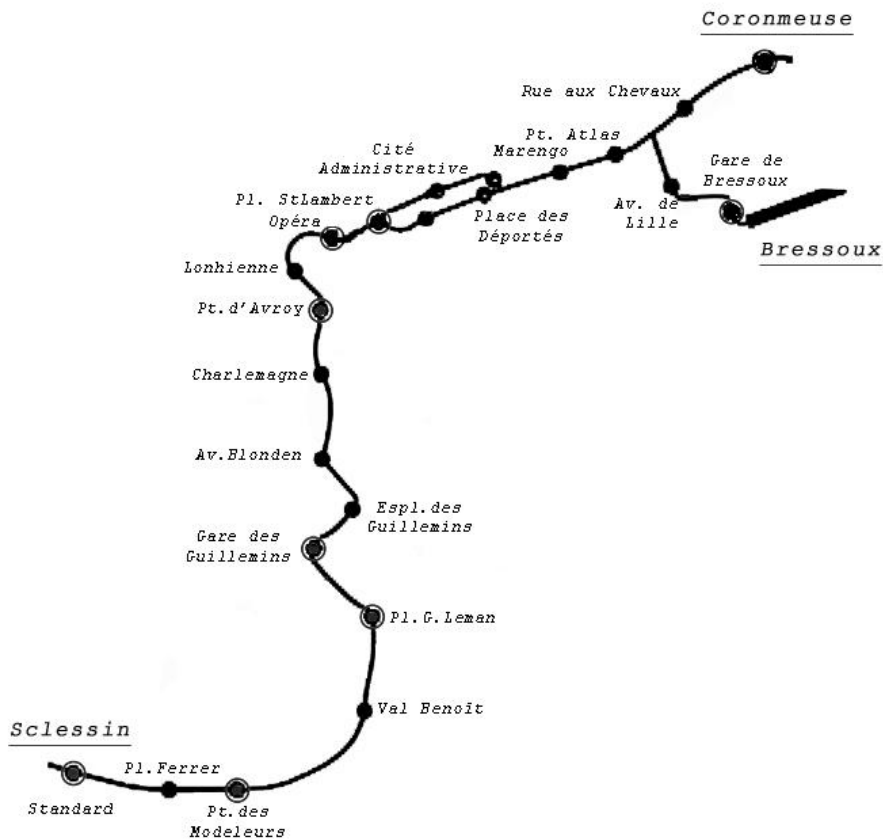
Le 19^e siècle vit également la création à l'échelle nationale d'un réseau de chemin de fer léger principalement à voie métrique (écartement 1 mètre) dans le but de relier les différentes régions rurales aux différentes villes. La Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux SNCV fut créée en 1884 et inscrite dans une loi. En 1899, est créée la ligne Liège Barchon (électrifiée en 1910) qui avait son terminus au quai des pêcheurs. En 1900, Liège et la région de la Hesbaye et la ville de Tongres en 1905 sont réalisées (lignes électrifiées). Pour relier les différents sites de charbonnages, la SNCV construisit en 1910 les lignes Liège Hollogne, Liège Tilleur, Liège Ans, Liège Vottem et Liège Rocourt. En ville, la place St Lambert devint un véritable enchevêtrement de voies à différents écartements (métrique et standard) et de lignes aériennes : système perches à roulettes, pantographe et fils doubles pour les trolleybus. Après la seconde guerre mondiale, le transport individuel (voitures) conduisit à des restructurations progressives de toutes ces lignes, remplacées par des autobus. Le dernier tram vicinal (Liège Tongres) cessa de circuler à Liège le 23 décembre 1961 à 23H35' dans l'indifférence générale. Par contre, les 1 et 4 de la STIL le furent fin juillet 1964 dans la liesse abondamment relayée par la presse locale !



Le papa de Lucien en 1947 au terminus de Grâce-Berleur (flot).

Source Internet Photos domaine public.

Un futur proche



La nouvelle ligne de tram partira de Sclessin soit vers Coronmeuse, soit vers Bressoux. La ligne aura une longueur de 11.7Km pour un trajet de 30 minutes. Cette ligne desservira 21 stations dont certaines seront en liaison avec les lignes de bus. Ces stations seront Standard, Pt. des Modeleurs, G. Leman, Guillemins, Pt



Source Internet CAF

d'Avroy, Opéra, St Lambert, Coronmeuse et Bressoux. La ligne desservira des quartiers ayant des pôles historiques et économiques : on peut citer le Val Benoît, les Guillemins, le cœur historique, le futur Eco quartier Coronmeuse, ou la zone économique de Bressoux. La ligne couvrira les besoins d'une population importante, on parle de 70.000 habitants et de 40.000 étudiants. La ligne traversera, en pleine ville, 79 carrefours équipés de feux lumineux. La ligne entraînera la construction de 3 ponts, 1 dépôt situé à la gare ferroviaire de Bressoux (dépôt de garage et de maintenance) et 2 parkings relais. Les trams circuleront de 5 h du matin jusque 1 h du matin (lendemain). Les fréquences seront en heures de pointe de 4,30 minutes et en heures creuses de 15 minutes avec en journée un maximum de 7.30 minutes de fréquences, ce qui représente une vitesse commerciale de 19 à 20 km/h contre 10 à 13 km/h pour les autobus. Avec 240.000 m² d'espace d'aménagement urbain, de nouveaux mobiliers verront le jour : abris, tableaux d'affichage, etc. Une rame de tram (300 places), c'est par comparaison l'équivalent de 4 autobus ou de 250 voitures (1 ou 2 personnes par voitures).

Pour assurer ce service, 20 rames seront commandées chez "CAF " de type "Urbos 100" Chaque rame comprend 7 éléments articulés pour une longueur de 45m. La largeur est de 2m65 (2m32 pour les matériels STIL et vicinaux) pour une hauteur de 3m60. Chaque rame pèsera 64 tonnes (regardez bien lors de votre engagement sur une traversée de voies avec votre voiture ou même...à pied !!!!). 8 doubles portes de chaque côté donneront accès à un plancher uniformément plat situé à 35 cm de la hauteur de la voirie. Chaque rame sera alimentée en 750 Volts DC avec 2 systèmes d'alimentation : ligne aérienne et au sol (à vérifier). L'écartement des voies sera de 1435mm. Chaque rame sera équipée de 2 cabines de conduite ultra modernes, de la climatisation, 26 haut-parleurs d'annonces, 8 écrans d'affichage à simple face et de port USB pour 2 sièges. La capacité de chaque rame est de 310 passagers (4 passagers/m²) dont 58 places assises (45 cm de large), 3 places type PMR (personnes à mobilité réduites), poussettes et 2 espaces dédiés aux malvoyants. La couleur des rames avait été désignée auparavant par une enquête auprès de la population (du gris clair au gris foncé). Mais certaines rumeurs laisseraient à penser qu'on reprendrait les couleurs des rames des tramways des RELSE (couleur verte).

Les dates des travaux : à l'heure de l'impression de cette revue, on est à la reconnaissance avec sondage sur l'ensemble de la

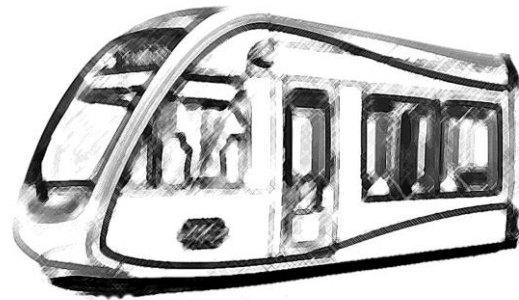
ligne. La présentation aux liégeois se fera courant avril 2019 avec des réunions par quartiers en présence des habitants. Les travaux, du fait des délais très courts, se dérouleront sur différents secteurs en même temps. Ceux-ci sont :

- La zone sud de Sclessin à l'avenue Blonden
- Les boulevards des Guillemins à l'Opéra
- Le centre historique de la ville, Opéra à Déportés
- Les quais, Déportés à Coronmeuse
- Le pont Atlas et la rive droite place L. de Geer
- Le dépôt à Bressoux.

Débuts des travaux en mai 2019 jusque fin 2021, 2022 sera consacré à l'équipement et finalisation des infrastructures. Octobre 2019 présentation de la maquette à l'échelle 1/1. La première rame sera livrée en mai 2021 et pourra faire des essais entre le dépôt et le pont Atlas. La dernière est attendue en avril 2022, les essais à blanc se feront d'août à septembre pour une mise en service au public en octobre 2022.

Durant les travaux, la circulation dans la ville sera fortement perturbée, des lignes de bus seront déplacées avec leurs arrêts.

L'avènement du tram va modifier le schéma de la circulation en ville pour les voitures : nouveaux ronds points, nouvelles dispositions des feux de signalisation, nouvelles rues mises en piétonnier, sens de circulation modifiés. Dans un avenir, les TEC vont revoir l'entièreté des lignes d'autobus. Certaines faisant doublons avec le tram disparaîtront.



Quelques photos pour illustrer le passage du tram dans la ville.





Carrefour Avenue Blonden



Charlemagne



Pont d'Avroy et Boulevard de la Sauvenière



Boulevard de la Sauvenière et Opéra



Place St Lambert



Place du marché et la rue Féronstrée



Pont Atlas

Photos A.Boulet

Un futur éloigné

L'université, suite au Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de la ville, propose que le tronçon de notre nouvelle ligne soit prolongé du côté Standard jusqu'au pont de Seraing. Comme la tendance est du côté écologiste, la naissance d'une seule ligne de tram a un goût de trop peu. Quid des lignes de bus 1 et 4, lignes qui circulent dans le centre ville, remplacées par des trams et, pourquoi pas, la ligne entre Ans et Fléron, avec, en plus, le raccordement des hôpitaux (le futur complexe « Le mont Légia » ainsi que le CHR de la Citadelle et le CHU au Sart Tilman). On peut rêver, mais avec le monde politique actuel !!! A voir...et, une fois n'est pas coutume, espérons.

Texte Boulet A. Source Internet. Toute Reproduction Interdite.