

26/1/84

Musée  
du  
Transport Urbain  
Bruxellois  
A.S.B.L.



Museum  
voor  
het Stedelijk Vervoer  
te Brussel  
V.Z.W.

année :  
jaargang : 1

# NEWS

n. 3  
datum/date : 12 -83



*Périodique trimestriel - Driemaandelijkse periodiek*

Comité de rédaction :

Jean-Pierre ALVIN

Pierre DECOCK

Marc GRIETEN

Michel LEPRINCE

Ont également collaboré à cette édition :

Peter VERBURGGEN, réalisation technique

Léo CAMERLYNCK et Christiane DEBECKER, traduction

Clairette GRIETEN, Secrétariat

Redactiecomité :

Jean-Pierre ALVIN

Pierre DECOCK

Marc GRIETEN

Michel LEPRINCE

Hebben eveneens meegewerkt aan deze uitgave :

Peter VERBRUGGEN, technische realisatie

Leo CAMERLYNCK en Christiane DEBECKER, vertaling

Clairette GRIETEN, secretariaat

## EDITORIAL

---

L'année '83 s'achève sur un bilan largement positif pour notre a.s.b.l. Servi par une météo hautement complice de nos activités, le Musée et les excursions en convois historiques ont connu un succès appréciable d'autant plus que, fait significatif, nombreux étaient les visiteurs qui découvraient pour la première fois notre existence; on peut raisonnablement espérer que ces milliers de visiteurs auront l'effet "boule de neige" escompté.

La saison 1984 démarrera d'ailleurs sous une couverture publicitaire importante puisque l'ouverture du mois d'avril verra l'organisation de notre "Troisième journée des Amateurs" accompagnée de diverses animations dont on vous parle par ailleurs dans ce numéro.

Autre motif de satisfaction : le nombre de nos membres a quasiment doublé en un an. Après une période d'observation, nombreux sont les amateurs qui se sont décidés à nous rejoindre afin de participer plus concrètement à nos activités.

Ils ne seront pas déçus; en effet, de nombreuses activités réservées exclusivement aux "M.T.U.Biens" sont d'ores et déjà prévues et nous étudions actuellement différentes formules de réduction de prix pour nos membres (achats au musée par exemple) afin de rendre leur adhésion à l'a.s.b.l. encore plus attrayante.

Après la traditionnelle période de rodage, l'organisation du Musée a maintenant acquis sa vitesse de croisière et il nous faut remercier ici tous les bénévoles qui ont oeuvré parfois obscurément au cours de la saison pour que tout se passe pour le mieux; c'est également aussi un appel du pied pour que cette machine ne se grippe pas en 1984 par manque de volontaires pour les différentes tâches à assumer.

Notre prochain numéro paraîtra quelques semaines avant l'ouverture officielle de la saison prochaine. Aussi, permettez-nous de vous souhaiter à travers la prospérité de notre Musée, une excellente année 1984. Que cette année qui commence apporte aux membres du M.T.U.B. et à leurs proches la réalisation de leurs souhaits les plus chers.

La Rédaction

## EDITORIAAL

1983 mag terecht een positief jaar worden genoemd voor onze v.z.w. Met het goede weer als metgezel werd het voor het museum en voor de excursies met oude tramrijtuigen een voltreffer; niet te versmaden zijn het aantal nieuwe bezoekers die voor het eerst kennis hebben gemaakt met ons bezoek; wij mogen gerust veronderstellen dat de duizenden bezoekers voor een sneeuwbal-effect zullen zorgen.

Het seizoen 1984 start onder een goed gesternte. Immers in de maand april wordt de "Derde Dag der Liefhebbers" gehouden, die meteen het nieuwe seizoen inluidt. Ongetwijfeld gaat dit gepaard met allerlei animatie waarover verder sprake is in dit nummer.

En tot nog meer voldoening : het aantal leden is in één jaar spanne tijds haast verdubbeld. Na wat bedenktijd hebben ettelijke liefhebbers dan toch de stap ondernomen om aan onze activiteiten deel te nemen. Ze zullen niet teleurgesteld zijn; van nu af aan reeds zijn talloze activiteiten gepland die uitsluitend voorbehouden zijn aan de "M.S.V.B."-leden. Ook zoeken wij naar verschillende formules van prijsreducties voor onze leden (aankopen in het Museum, bijvoorbeeld) om het lidmaatschap des te aantrekkelijker te maken.

Na het traditionele "inrijden" mag gezegd worden dat ons Museum qua organisatie zijn kruissnelheid heeft bereikt, het is "air-borne". Hier dient aan alle vrijwillige medewerkers beslist een dankbetuiging te worden gericht. Ze werkten in goede en soms minder goede omstandigheden opdat alles niettemin vlot zou verlopen. Ook in 1984 zouden wij hun medewerking op prijs stellen omdat door gebrek aan liefhebbers bepaalde taken niet zouden kunnen worden vervuld.

Ons volgend nummer zal over enkele weken verschijnen vóór de officiële opening van het volgende seizoen.

Mogen wij ook zo vrij zijn U samen met de voorspoed van ons Museum een uitstekend 1984 toe te wensen. Moge 1984 voor de leden en hun naasten het jaar zijn waarin hun dierbaarste wensen werkelijkheid worden.

De Redactie

## LA VIE AU MUSEE

=====

Insolite?... vous avez dit Insolite?

---

Le Centre de Bruxelles de la R.T.B.F. avait organisé, comme chaque année, une vaste opération de promotion des richesses plus ou moins méconnues de la capitale; cette année, les musées étaient à l'honneur et chacun d'entre eux proposait à ses visiteurs soit une animation particulière, soit une pièce de collection particulièrement insolite lors d'une grande journée d'animation, le vendredi 16 septembre dernier.

Notre Musée avait mis les petits plats dans les grands puisque, pendant que se déroulait une grande vente d'objets tramviaires ou ferroviaires, un buffet campagnard géant réalisé par des épouses de membres, abreuvait et sustentait les participants à cette journée insolite.

Insolite, cette journée l'était à plus d'un titre puisque depuis le mardi précédent, des mouvements sociaux paralysaient lentement le pays en général et Bruxelles en particulier.

La S.T.I.B. n'échappait pas à la règle et, ce vendredi 16 septembre, la grève était quasi-générale sur le réseau.

La circulation en vieux tramways fut, bien sûr, annulée et au dernier moment, la R.T.B.F. elle-même dut déclarer forfait, se contentant de diffuser de la musique continue toute la journée.

Qu'à cela ne tienne, cette journée "Bruxelles-insolite" redevint automatiquement une "Deuxième journée des Amateurs" qui connut, malgré ces circonstances, un très grand succès. Une dizaine de stands d'associations soeurs étaient au poste accueillant plusieurs centaines de sympathisants venus ....à pied, à cheval ou en voiture!

Enfin, la journée se termina par une vente aux enchères de diverses pièces rares au profit de notre a.s.b.l.

J.-P. ALVIN



Musée à louer ?

---

Rassurez-vous. Si notre musée est à louer, c'est pour la bonne cause : celle qui consiste d'une part à renforcer nos caisses et d'autre part, à faire connaître notre association à un public nouveau.

C'est ainsi que le mercredi 21 septembre dernier, les halls de notre musée avaient été réservés par l'association des Editeurs de journaux belges pour y présenter une grande campagne nationale en faveur des quotidiens ("Moi je sais, je lis le journal..."). Plus de six cents invités purent ainsi découvrir, la plupart pour la première fois, l'existence des véhicules exposés à Woluwe.

La qualité des personnes présentes (publicistes, éditeurs de journaux et de magazines, journalistes, etc) ainsi que les divers contacts pris à cette occasion nous permettent de penser que cette expérience ne restera pas isolée. D'ores et déjà, de nombreuses demandes d'occupation du musée nous ont été soumises (pour des motifs privés ou professionnels) et le conseil d'Administration du M.T.U.B. étudie actuellement un tarif de location pour la saison prochaine.

J.-P. ALVIN

## La première assemblée générale ordinaire de l'association

---

La première assemblée générale ordinaire de notre association s'est tenue à Woluwe le lundi 12 septembre 1983.

Il nous a paru utile de faire part aux membres des principales informations et décisions d'intérêt général dont il a été question au cours de cette assemblée.

Le Conseil d'Administration a fait part à l'assemblée générale de ses principales activités au cours de l'année 1982 et en particulier :

- l'approbation d'une convention avec la S.T.I.B., relative à la mise à disposition du M.T.U.B. d'un local à Woluwe, et à l'organisation en collaboration avec la S.T.I.B. d'une exposition annuelle au dépôt de Woluwe;
- la fixation du montant des cotisations à 350 F couvrant la fin de l'exercice 1982 et l'année 1983 :
  - entrée : 20 F
  - entrée pour adulte + voyage en vieux tram : 60 F
  - entrée pour enfant (de 6 à 12 ans) + voyage en vieux tram : 30 F
  - enfants de moins de 6 ans accompagnés : gratuit
  - membres MTUB : entrée gratuite + un voyage gratuit par an;
- la préparation de la gestion du musée par le MTUB à partir de la saison 1983.
- la désignation d'un comité de rédaction d'un bulletin d'information trimestriel "MTUB-News" traitant principalement de l'histoire et de l'actualité du réseau bruxellois et de la vie du musée et de l'association.

Le Président a rappelé les nouveautés qui ont été présentées au musée pendant la saison 1982 dont le thème était "Bruxelles et Gand" :

- la motrice 830 des Tramways Bruxellois
- la motrice métallique à deux essieux 9079 de la STIB
- la motrice de service 272 des Tramways Bruxellois servant au transport de matériaux
- la motrice SNCV type N n°10485
- la motrice 216 des Tramways Electriques de Gand, de la collection de l'AMUTRA, remise dans son état d'origine
- la voiture chevaline des tramways liégeois (de la collection du Musée de la Vie Wallone), présentée en livrée gantoise.

D'autre part, les voitures suivantes avaient été retirées de l'exposition en 1982. :

- la motrice 9073 de la SNCV qui a regagné le musée de Schepdaal
- la motrice 484, la remorque 919 ainsi que le trolleybus 45 des Tramwegen van Antwerpen en Omgeving de la collection de l'AMUTRA qui ont rejoint le musée d'Edegem de cette association
- la motrice 310 et la remorque 12 des Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions qui avaient été mises à disposition respectivement par l'AMUTRA et le Tramway Touristique de l'Aisne.

Au cours de l'année 1982, le nombre de voyageurs en vieux tramways s'est élevé à 3621 (dont 2686 adultes et 935 enfants). Le nombre de visiteurs n'a pu être déterminé, l'entrée étant gratuite.

Au 31 décembre 1982, notre association comptait 76 membres se répartissant en 45 membres associés, 7 membres d'honneur et 24 membres adhérents.

M. LEPRINCE

De eerste gewone algemene vergadering van de vereniging

---

De eerste gewone algemene vergadering van onze vereniging werd te Woluwe gehouden op maandag 12 september 1983.

Het leek ons nuttig de leden op de hoogte te brengen van de bijzonderste informatie en beslissingen van algemeen belang waarvan sprake was tijdens deze vergadering.

De Raad van Beheer heeft aan de algemene vergadering de voornaamste activiteiten van het jaar 1982 medegedeeld, meer in het bijzonder de volgende aangelegenheden :

- de goedkeuring van een overeenkomst met de M.I.V.B., met betrekking tot het ter beschikking stellen aan de M.S.V.B. van het lokaal te Woluwe, alsook inzake de organisatie in samenwerking met de M.I.V.B. van een jaarlijkse tentoonstelling in de remise van Woluwe;
- de bepaling van een lidmaatschapsbijdrage ten belope van 350 F ter dekking van het einde van het boekjaar 1982 en het jaar 1983 :
  - toegang : 20 F
  - toegang voor volwassene + rit met oude tram : 60 F
  - toegang voor kind (van 6 tot 12 jaar) + rit met oude tram : 30 F
  - kinderen onder 6 jaar (begeleid) : kosteloos
  - M.S.V.B.-leden : gratis toegang + één gratis rit per jaar;
- het beheer van het museum wordt door de MSVB voorbereid voor het seizoen 1983;

- het oprichten van een redactiecomité voor een driemaandelijks informatieblad "MSVB-news" waarin hoofdzakelijk sprake is van de geschiedenis en van de actualiteit van het Brusselse net alsook van het reilen en zeilen van het museum en van de vereniging. De Voorzitter heeft alle nieuwigheden van het seizoen 1982 overlopen, die luisterden naar het thema "Brussel en Gent" :

- het motorrijtuig 830 van de "Tramways Bruxellois"
- het metalen twee-assige motorrijtuig 9079 van de MIVB
- het dienstrijtug 272 van de "Tramways Bruxellois" voor het vervoer van materieel
- het NMVB-rijtuig type N n° 10485
- het opgekalfaterde motorrijtuig 216 van de "Tramways électriques de Gand", uit de AMUTRA-verzameling
- de paardetram van de "Tramways Liégeois" (van de verzameling van het Museum van het Waalse Leven). voorgesteld in zijn Centste gedaante.

Anderzijds werden de volgende voertuigen uit de tentoonstelling van 1982 verwijderd :

- het motorrijtuig 9073 van de NMVB keerde terug naar het museum van Schepdaal
- het motorrijtuig 484, de bijwagen 919, alsook de trolleybus 45 van de "Tramwegen van Antwerpen en Omgeving" uit de AMUTRA-verzameling die verhuisden naar Edegem en onder het beheer van het aldaar gevestigde museum kwamen
- het motorrijtuig 310 en de bijwagen 12 van de "Tramways électriques du Pays de Charleroi et Extensions" die respectievelijk door AMUTRA en de "Tramway touristique de l'Aisne" ter beschikking werd gesteld.

In de loop van het jaar 1982 bedroeg het aantal deelnemers aan ritten met oude trams 3621 (onder wie 2686 volwassenen en 935 kinderen). Het aantal bezoekers kon niet worden vastgesteld aangezien de toegang kosteloos was. Per 31 december 1982 telde onze vereniging 76 leden, onder wie 45 deelgenoten, 7 ere-leden en 24 aangeslotenen.

Michel LEPRINCE

## Voyage spécial avec la M. 9079

---

Ce fut le samedi 29 octobre 1983 qu'une cinquantaine d'amateurs, membres ou non du M.T.U.B. ont pris place à bord de la M. 9079 du musée pour un voyage sur le réseau de la S.T.I.B.

Ce voyage fut inédit à plus d'un titre; en effet, c'était le premier voyage spécial organisé par le M.T.U.B. avec un des véhicules du musée sur le réseau de la S.T.I.B., mis à part, bien sûr, les sorties habituelles vers Tervuren; c'était la première sortie de la M. 9079 depuis sa rentrée au musée le 3 juin 1982; le premier voyage spécial d'une voiture de type 9000 sur le réseau de la S.T.I.B. et de fut la première fois qu'une 9000 circula en métro avec des voyageurs, grâce à l'autorisation de la direction de la S.T.I.B.

L'itinéraire était le suivant :

Dépôt de Woluwe, square Montgomery par la L.39 et les voies de service rue du Duc, place Flagey par la L.81, place Brugmann par la L.93, retour par la L.93 vers la place des Palais, place Louise par la L.92, Barrière de St-Gilles par la L.19, place Vanderkindere par la L.90, place Danco par la L.92, place St-Denis par la L.58, le tunnel du midi par la L.52, la place Mennekens par la L.62, retour vers Gare de l'Ouest par la L.62, les voies de service chaussée de Ninove, place de la Duchesse de Brabant, rue Vanderstraeten, rue de l'Eléphant, rue de la Borne, rue de l'Ecole et rue de Ribaucourt (ancienne L.102), place Cardinal Mercier par la L.103, place Liedts par la L.94, place Verboeckhoven par la L.52, Gare de Schaerbeek par la L.93, boulevard Général Jacques-avenue A. Buyt par la L.23, avec parcours de l'axe 5 en tunnel, place Marie-José par la L.94, retour vers les Casernes par les L.94 et 23, les voies de service chaussée de Wavre jusqu'à La Chasse (ancienne L.22), square Montgomery par la L.81 et rentrée au dépôt de Woluwe par la L.39, soit près de 55 km parcourus sans encombre et suivant l'horaire prévu.

D'autres sorties avec d'autres voitures du musée sont envisagées pour l'année 1984. Tous nos membres seront bien sûr tenus au courant.

Par ailleurs, le M.T.U.B. mettra prochainement en vente une série de photos de la M. 9079 prises au cours de sa carrière de près de 20 ans à la S.T.I.B.; les différentes transformations qu'elle a subi seront ainsi évoquées. A cet égard, nous recherchons toujours une photo de la M. 9079 avec pantographe replié (non fonctionnel) et captation du courant par la flèche. Amateurs, à vos archives : contactez-nous rapidement si vous êtes en possession d'une telle photo. Merci.

2



3



Visite de chantier du 2 décembre 1983

---

Les membres du M.T.U.B. étaient conviés le vendredi 2 décembre dernier à une visite des chantiers du métro bruxellois. Au programme, deux ouvrages parmi les plus importants jamais réalisés à Bruxelles : la station Louise et la Gare du Midi. Guidés par trois ingénieurs du Service spécial d'Etudes, nos membres ont pu se rendre compte de la maîtrise de l'ingénieur belge en matière de génie civil.

Après trois heures de marche dans les profondeurs bétonnées de Bruxelles, les avis étaient unanimes : le M.T.U.B. doit redemander à la S.T.I.B. d'organiser de telles visites (Porte de Hal, Saintelette, par exemple). Les chantiers d'aujourd'hui ne sont-ils pas l'exploitation de demain ?

"Week-end de fête" au Musée

---

Connaissez-vous le livre "52 Week-ends de fêtes en Belgique" édité chez AMIPRESS; cet ouvrage rassemble en deux cents pages tous les renseignements pour vous faire passer, chaque week-end de l'année, un bon moment. Il analyse semaine après semaine et mois après mois, les festivités de certaines régions et de certaines villes.

Cette année-ci, vous n'aurez plus d'excuses pour ne pas connaître ce guide des loisirs; en effet, notre Musée a été choisi comme but d'excursion les 14 et 15 avril 1984. Ce week-end, qui est celui de l'ouverture de notre nouvelle saison, sera donc marqué par plusieurs animations particulières : sorties avec plusieurs tramways historiques, brocante (Troisième journée des Amateurs), projection de films inédits...etc. Plus de détails dans notre prochain numéro.

J.-P. ALVIN

# L'ACTUALITE A LA STIB EN 1983

## 1. Remise en service de la station Gare du Midi (rue Couverte)

- 1.1. Le 5 septembre 1983, modifications d'itinéraire pour les autobus :
  - L.20 : reprise de l'itinéraire initial en direction de Berchem, à savoir depuis le carrefour rue de l'Argonne - boulevard de l'Europe par le boulevard de l'Europe, avenue Paul-Henri Spaak et la place Bara.
  - L.49-50 : depuis le carrefour rue de France - rue Couverte par la rue Couverte (arrêt terminus) et l'avenue Fonsny.
- 1.2. Le 14 septembre 1983 (en fait le 24 septembre à cause des grèves ayant touché les services publics), modifications d'itinéraire pour les trams L.2 - 52 - 55 - 58 - 81 - 90 - 101 - 103 qui empruntent dans les deux sens la rue Couverte (station Gare du Midi), la rampe rue Couverte et le tunnel du Midi, les L.2 - 90 - 103 rejoignant la place Bara par la rampe Jamar, les L. 52 - 55 - 58 - 81 - 101 poursuivant normalement dans le tunnel du Midi jusqu'à la station Lemonnier. L'itinéraire par la rue Couverte avait été abandonné le 13 mai 1980 au profit de la rue de l'Argonne.

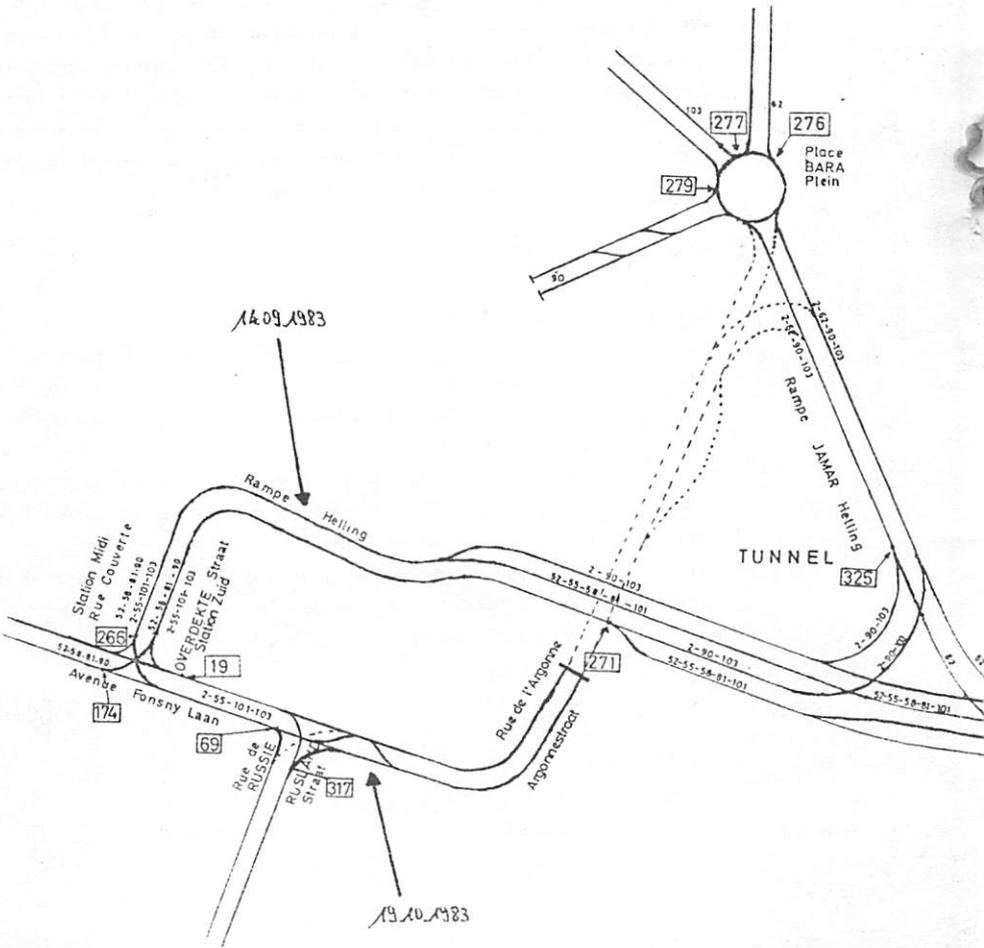
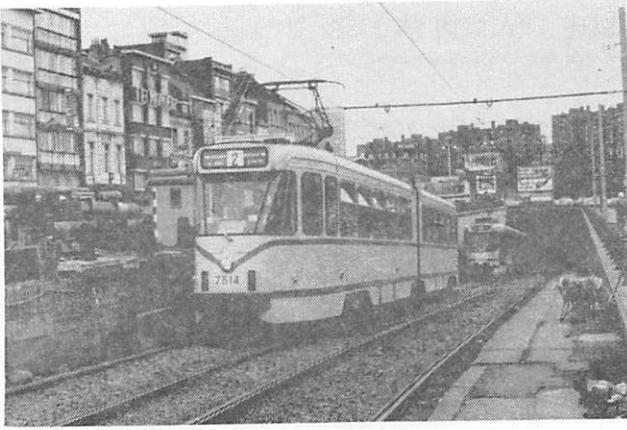
## 2. Modifications aux voies

### 2.1. Secteur Midi - place Bara

Dès le 14 septembre 1983, les voies de surface rue de l'Argonne, entre la place Bara et le pont de la S.N.C.B. sont désaffectées. Le même jour à 16 h 00, il était à nouveau possible de "boucler" place Bara, côté boulevard Jamar.

Les voies avenue Fonsny entre la rue de Russie et la rue de l'Argonne jusque sous le pont S.N.C.B. ont été hors service jusqu'au 19 octobre 1983, date de leur remise en exploitation comme voie de garage en cul-de-sac, après placement de deux liaisons et de la suppression du raccordement avenue Fonsny (côté rue de l'Argonne) - rue de Russie dans le sens vers la porte de Hal. (voir schéma).

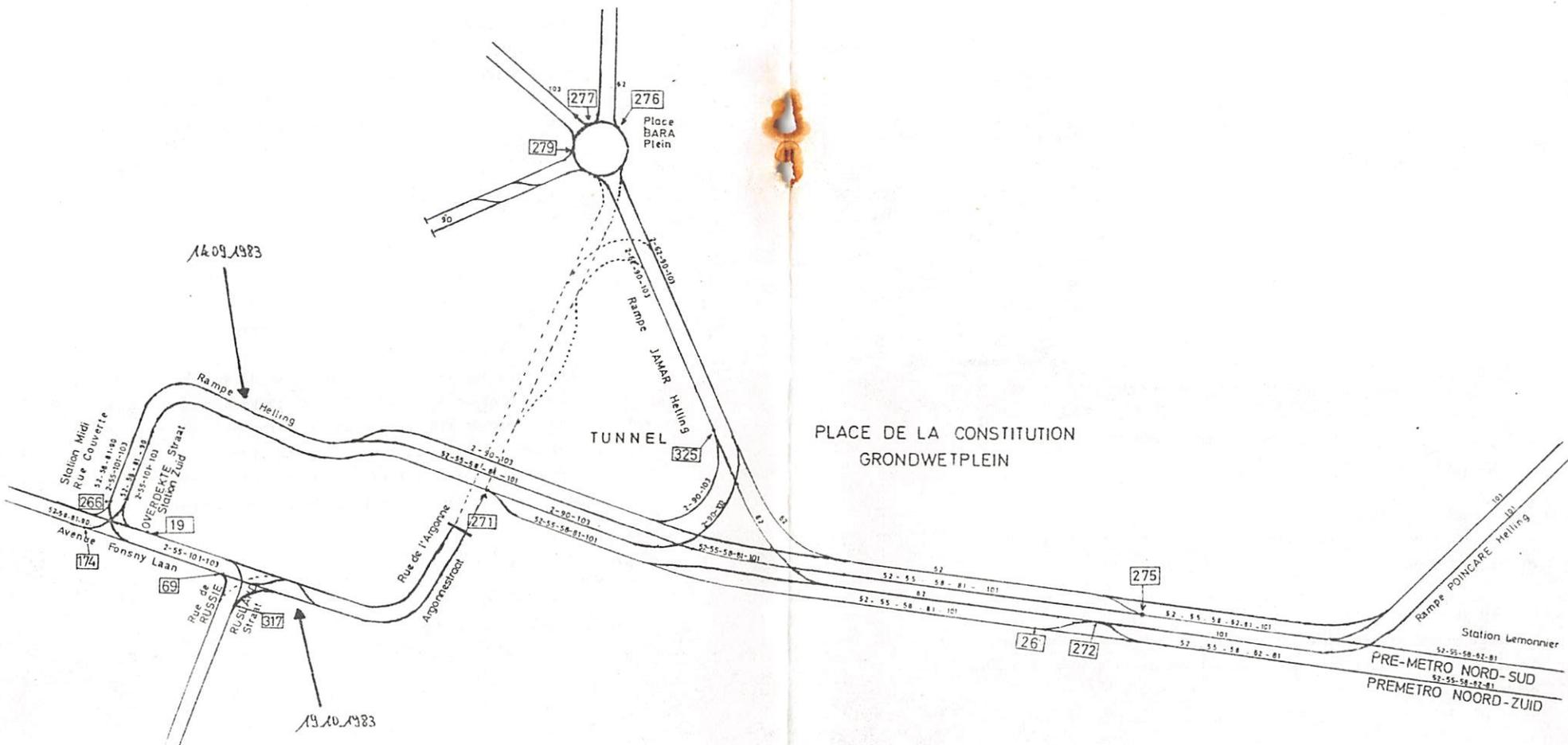
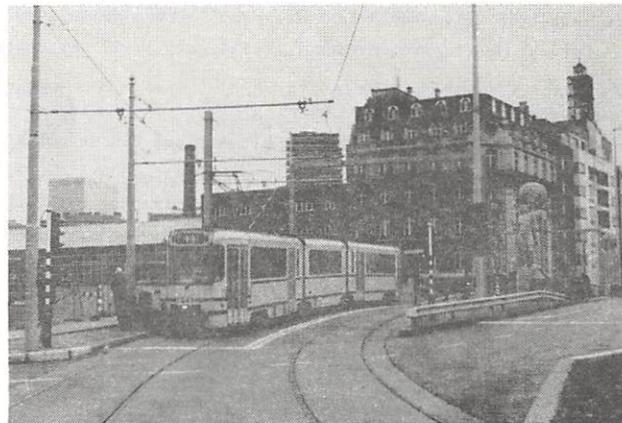
4

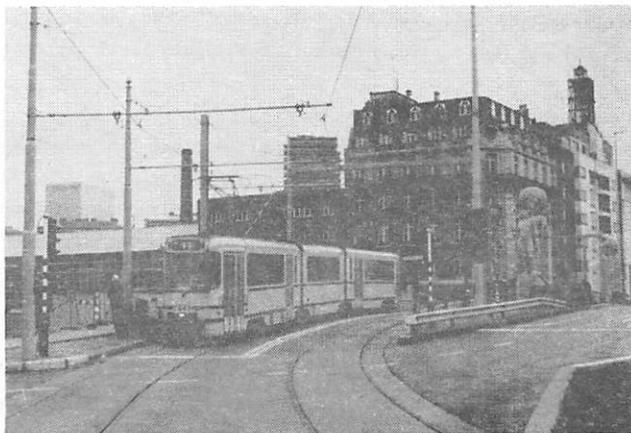


4



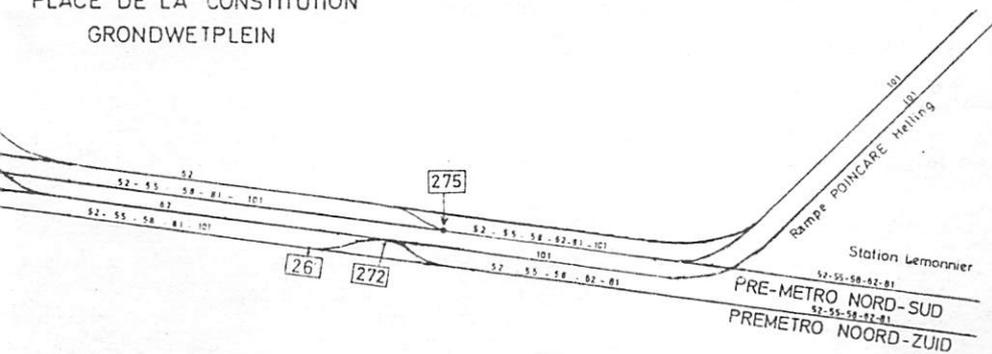
5





5

PLACE DE LA CONSTITUTION  
GRONDWETPLEIN



## 2.2. Pont Teichmann

Par suite de travaux routiers, le raccordement de service unissant la voie venant de Vilvoorde à la voie vers l'avenue de Meysse (Esplanade) est provisoirement désaffecté depuis le 19 septembre 1983.

## 2.3. Place Van Gehuchten

Le 29 septembre 1983, le raccordement situé place Van Gehuchten (Hôpital Brugmann) face à l'avenue J. Degreef est supprimé. Il n'est donc plus possible de boucler à cet endroit pour retourner vers l'avenue Houba. Il est toujours possible de le faire pour retourner vers la ville.

## 2.4. Boulevard Léopold II - place Saintelette

Par suite de la mise en service du nouveau pont sur le canal, les trams des lignes 18 - 19 - 32 - 103 utilisent depuis le 4 octobre 1983 dans les deux sens les voies nouvelles boulevard Baudouin, place de l'Yser, boulevard Léopold II et place Saintelette entre l'avenue de l'Héliport et l'avenue du Port. Il en est de même pour les trams de la ligne 101 dans les deux sens entre l'avenue de l'Héliport et le quai du Commerce.

## 2.5. Place Ministre Wauters

Le 7 novembre 1983, le raccordement situé place Ministre Wauters et reliant l'avenue des Droits de l'Homme à l'avenue J. Melckmans est supprimé.

## 3. Horaires "hiver"

C'est le 1er octobre 1983 qu'ont été mis en service ces horaires.

### 3.1. L.63 (Machtens - Maes)

Du lundi au vendredi, de 7 h 00 à plus ou moins 18 h 00, un autobus sur deux est limité côté Evere à l'arrêt J. Bordet (en fait au quartier Reine Elisabeth, terminus du 59BB); un nouveau film directionnel est apparu, le 63B J. BORDET remplaçant le 63B CIM. DE BRUXELLES et à ne pas confondre avec le 63B B. BORDET permettant les rentrées au dépôt de Haren.

### 3.2. L.67 (Houtweg - Schuman)

Cette ligne n'est plus exploitée en soirée après 20 h 00, dernier départ de Schuman.

### 3.3. L.78 (Midi - Petite Ile)

Cette ligne ne circule plus que pendant les heures de pointe du lundi au vendredi soit de 6 h 30 à 8 h 30 et de 15 h 50 à 18 h 30, départs du Midi.



### 3.4. L.1 Métro

On note :

- l'exploitation de l'arrière-station Bockstael en date du 3 octobre 1983 : outre les manoeuvres normales de changement de poste de conduite, il est possible maintenant d'y garer quatre trains complets; les deux trains qui étaient normalement garés au complexe Simonis, entre Simonis et Belgica sont maintenant garés en dehors des heures de pointe, en arrière-station Bockstael;
- les sorties du dépôt Delta vers Demey se font dès le 1er octobre 1983 par le quai 2 directement vers Demey après changement de poste de conduite dans la station Delta; ces sorties se faisaient précédemment via la station Thieffry.

### 4. Films directionnels

Depuis le 3 octobre 1983, de nouveaux films directionnels sont apparus sur la plupart des motrices 7500 et 7800 roulant sur la L.81.

Ces films se caractérisent par deux mentions :

- celle du terminus vers lequel se dirige le véhicule, en grands caractères;
- celle du terminus d'origine, en dessous de la première et en plus petit.

Composition des films :

	MONTGOMERY
81	Expo
	EXPO
81	Montgomery
	ST LAMBERT
818	Montgomery

MONTGOMERY  
81B St Lambert

CHASSE  
81B Montgomery

MIDI  
81B Expo

MIDI  
81B Montgomery

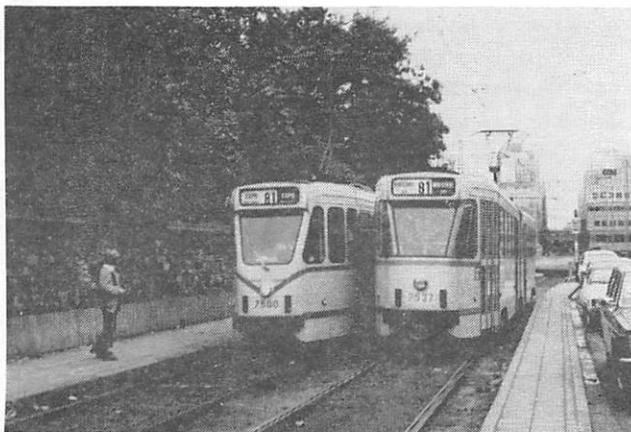
FLAGEY  
81B Expo

L'on constate que le terminus normal est "Expo" (Grands Palais).

Rappelons que les M. 7000 et 7900 circulent avec le film PL BOCKSTAEEL

M. LIGNE 3

M. MONTGOMERY



## 5. Divers

### 5.1. L. 65-66

Depuis le 24 avril 1982, les lignes d'autobus 65-66 étaient détournées vers faubourgs entre le square Frick et l'avenue Rogier par la rue du Méridien et la chaussée de Haecht soit par le même itinéraire que vers ville, et cela par suite de l'effondrement d'un immeuble rue de la Limite - rue du Moulin.

Ce détournement a pris fin le 28 octobre 1983. Les autobus circulent donc à nouveau rue de la Limite, rue Josaphat et rue Thiéfry.

5.2. L.23-32-90-94

Un important effondrement de la voirie du boulevard de la Cambre à hauteur de l'avenue Louise a nécessité la mise en place d'un important dispositif de détournement et cela

- du mardi 22 novembre 1984 à 15 h 45 jusqu'au mercredi 23 novembre 1983 à fin service;
- du mardi 29 novembre 1983 à 17 h 30 jusqu'au lundi 12 décembre 1983 à fin service.

8



9





Le dispositif de détournement prévoyait :

- L.23 vers Churchill, depuis le carrefour boulevard Général Jacques - avenue de l'Hippodrome, par manoeuvres au dépôt d'Ixelles, avenue de l'Hippodrome et retour vers la gare de Schaerbeek.
- L.32-94 dans les deux sens entre le carrefour boulevard Général Jacques - avenue de l'Hippodrome et la place Louise par les voies de service avenue de l'Hippodrome et avenue des Eperons d'Or, jusqu'à la place Flagey, la L.81 jusqu'à la Barrière de St-Gilles et la L.19 jusqu'à la place Louise.
- L.90 dans les deux sens entre le carrefour boulevard Général Jacques - avenue de l'Hippodrome et le rond-point Winston Churchill par les voies de service avenue de l'Hippodrome et avenue des Eperons d'Or jusqu'à la place Flagey, la L.81 jusqu'à la place Paul Janson, la L.18 jusqu'à la place Vanderkindere l'itinéraire du 90 pour boucler au rond-point Winston Churchill et reprendre l'itinéraire normal.
- navette par tramway sur la voie vers faubourgs avenue Louise, entre la place Stéphanie et le Bois; cette navette fut assurée par la M. 7901 self-service (ruban vert) récemment transformée de façon à permettre l'ouverture des portes côté gauche vers la place Stéphanie
- navette par autobus entre le rond-point Winston Churchill et le square du Souverain - avenue de l'Hippodrome par l'avenue Winston Churchill, la L.38 jusqu'à la place Flagey et la L.71 jusqu'à l'avenue de l'Hippodrome.

# EXPLOITATION DU RESEAU DES TRANSPORTS

## URBAINS DE BRUXELLES

---

DU 8 MAI 1945 AU 31 DECEMBRE 1983

(suite)

### 4. L'ANNEE 1947

#### 4.1. QUELQUES CARACTERISTIQUES GENERALES

En 1947, les souvenirs de la guerre commencent à s'estomper et la situation à Bruxelles redevient quasi normale. Sur le plan des transports en commun, on assiste au commencement des embarras de circulation dus au développement du trafic automobile. En particulier, les mercredis, jours de "Bourse", les encombrements dus à l'afflux des véhicules provinciaux se marquent nettement. C'est le temps des premières mesures de restriction de la circulation générale comme des limites de stationnement ou les premières interdictions de virer à gauche sur les boulevards centraux. On assiste aussi à une première diminution du nombre de voyageurs transportés qui passe de 492 millions à 452 millions. On sait aujourd'hui que ce mouvement qui s'amorce se développera pendant de très longues années. Malgré cette diminution du nombre de voyageurs, aux heures de pointe, les surcharges des véhicules restent fréquentes. Les "T.U.A.B." en sont conscients et feront ce qu'ils peuvent pour que les services offerts correspondent à la demande. Le manque de personnel reste cependant aigu et ce n'est que vers la fin de l'année que le recrutement s'améliorera. On augmentera aussi la capacité des véhicules en les transformant, l'année 1947 est en effet celle de l'apparition des premières motrices du type 5000 et standard équipées de portes automatiques et prévues pour que les voyageurs puissent stationner debout à l'intérieur des voitures. Sur le plan tarifaire, si pour les tarifs pleins la situation ne sera pas modifiée, le 20 février on diminuera quelque peu les tarifs réduits. Sur le plan social, 1947 sera marquée par deux jours de grève qui auront lieu respectivement le 2 et 14 juin. La situation du personnel sera cependant améliorée par le paiement de deux jours fériés supplémentaires et d'un double pécule de vacances.

#### 4.2. LES EVENEMENTS SUR LE RESEAU

Le 28 janvier, on met en service des plaques de paravent "Pl Yser" pour les voitures de la ligne 9 barré rentrant au dépôt de Molenbeek par le trajet des lignes 88 et 64.

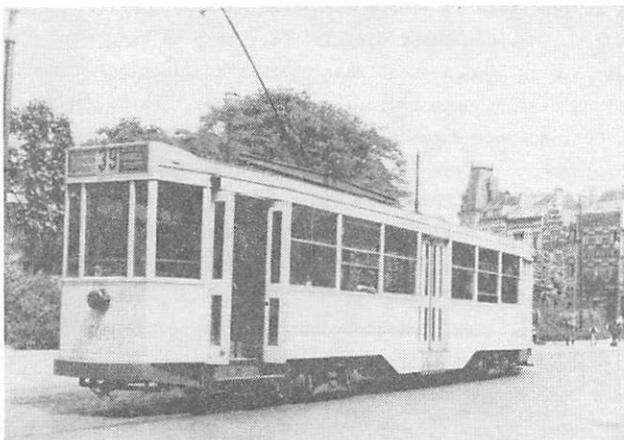
Le 20 février, les tarifs réduits sont légèrement diminués.

Le 25 février, quatre départs quotidiens de la gare des Grands Palais sont rétablis les jours ouvrables sur la ligne 16.

Le 31 mars, deux nouveaux services intercalaires sont créés, il s'agit des lignes 23 barré "R. Colonies - B. St Michel" et 26 barré "R. Colonies - B. L. Schmidt".

Le 5 avril, une première motrice transformée de type 5000, la voiture 5001, est mise en service sur la ligne 41. Cette voiture est équipée de sièges pour le receveur et le conducteur et de trois portes à fermeture automatique, l'une à l'arrière pour la montée des voyageurs, les deux autres au milieu et à l'avant pour la descente, cette transformation, qui comporte également la suppression des cloisons intérieures, fait passer la capacité de transport de 80 à 110 places. La motrice 5001 circulera à l'essai sur les lignes 39, 40, 41 et 45 ainsi que sur la ligne 16, dans ce dernier cas le 23 avril à l'occasion d'un match de football au Heysel ainsi que du 26 avril au 11 mai pendant la Foire Internationale.

11



Le 11 avril, une première voiture standard, la motrice n°1298 équipée de portes automatiques et d'un poste de perception, est mise à l'essai sur la ligne 88. Comme pour la voiture 5001, la transformation opérée permet d'accroître la capacité de transport qui dans ce cas passe de 60 à 72 places. Jusqu'à la fin avril, 9 voitures supplémentaires ayant subi la même transformation, soit les motrices n°1290 à 1297 et n°1299 seront progressivement mises en circulation sur la ligne 88 qui, du 29 avril au 2 juin inclus, sera entièrement desservie par ce matériel. En juin, on verra des essais de ces voitures également sur les lignes 18 et 46.

Le 22 avril, une seconde voiture de type 5000 transformée, la motrice 5016, est mise en service sur la ligne 41. Ce second prototype se distingue de la voiture 5001 par le nombre de portes qui est réduit à deux. Comme la 5001, la voiture n°5016 sera essayée sur les lignes de Stockel et de Teruren ainsi que sur la ligne 16.

Le 23 avril, à l'occasion du match de football "Diables Rouges - Armée Anglaise", la troisième boucle ainsi que quatre des voies de garage sont remises en service à la gare des Grands Palais. Notons ici pour clore ce sujet que le 18 mai, on remettra en service cinq voies de garage supplémentaires et que le 21 septembre, la totalité des onze voies de garage sera utilisable, toute trace de la guerre étant finalement effacée.

Le 7 juin, à partir de 15 h 00, la ligne 52 est prolongée de la place Saint-Denis à Forest jusqu'à Drogenbosch par la chaussée de Neerstalle et les voies nouvelles construites rues de l'Etoile, Joseph Rodts, de l'Eglise ainsi qu'à la Grand'Route de Drogenbosch. Le terminus "en chapeau de curé" est établi au carrefour de la Grand'Route et de la chaussée de Drogenbosch. A cette occasion, la ligne 52 devient suburbaine, le chiffre de la plaque indicatrice devenant dès lors rouge, elle comporte dorénavant deux sections urbaines, soit "Avenue Astrid - Place St-Denis" et "Place St-Denis - R. Keyenbempt", et une section suburbaine, soit "R. Keyenbempt - Drogenbosch". Le même jour, la ligne intercalaire 52 barré "Av. Astrid - Nord" devient "Av. Astrid - Forest" et la desserte de la gare de "Forest-Midi" est assurée dorénavant par la ligne 53. Enfin, le service 58 barré "Pl. Verboeckhoven - Uccle Centre" devient "Pl. Verboeckhoven - Forest".



12

Le 10 juin, la ligne 14 dessert Forest de 7 h 00 à 20 h 00 tous les jours ouvrables au lieu des heures d'affluence seulement. En revanche, et toujours les jours ouvrables, la ligne 74 ne dessert plus Forest qu'aux heures d'affluence et reste limitée à la gare du Midi sous plaque 74 barré aux autres heures.

Le 8 juillet, en raison des horaires de vacances, les lignes 61 et 72 sont provisoirement suspendues.

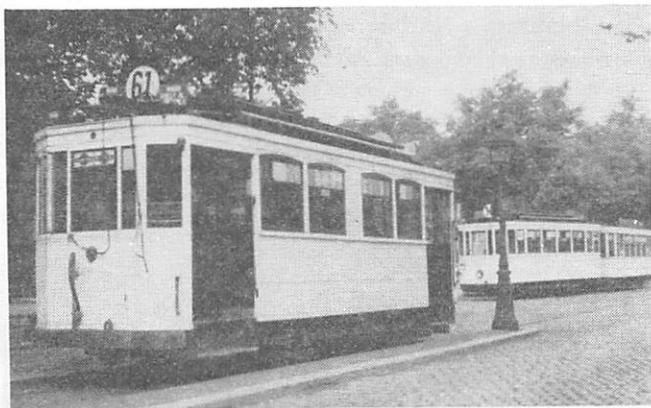
Le 22 juillet, aux heures d'affluence du midi et de la soirée, les tramways de la ligne 77 sont prolongés sous plaque 76 de la place des Gueux au Cimetière de Bruxelles. Les changements de plaques indicatrices sont effectués de la manière suivante : à l'aller, 77 en 76 à la place de la Duchesse et au retour 76 barré au départ du cimetière de Bruxelles et 76 barré en 77 à la place des Gueux.

Le 30 juillet, du fait de l'avancement des travaux de la Jonction au voisinage de la Gare Centrale, les services de la rue de la Loi se dirigeant vers la ville sont déviés par les rues Cardinal Mercier et de l'Impératrice, les voies de la rue du Loxum étant provisoirement désaffectées.

Le 2 septembre, la ligne 39 est prolongée depuis le carrefour "Rue de Louvain - Avenue des Arts" jusqu'à la place Emile Bockstael par les itinéraires des lignes 16 et 18. Le même jour est créé le nouveau service intercalaire 39 barré "Place de l'Yser - Porte de Tervueren".

Le 16 septembre, la ligne 61, suspendue depuis le 8 juillet, est rétablie.

13



Le 21 septembre, la ligne 72, suspendue depuis le 8 juillet, est rétablie à son tour.

Le 1er octobre, les anciennes lignes d'autobus F "Nord - Av. Churchill" et O "Nord - Uccle Centre" sont remises en service. Elles avaient été comme toutes les lignes d'autobus supprimées le 10 mai 1940. L'autorisation provisoire d'exploitation a été accordée aux "T.U.A.B."; ceux-ci ont néanmoins affirmés ce service à la S.A. "Les Autobus Bruxellois" pour une redevance de principe. Ce sont d'ailleurs des autobus d'avant mai 1940 qui, conservés pendant toute la durée de la guerre, ont desservi les lignes F et O, du moins dans un premier temps.

L'itinéraire des lignes rétablies est le suivant :

F : place Rogier, boulevard du Jardin Botanique, rue Royale, place des Palais, rues Ducale, du Luxembourg, de Trèves, d'Idalie, du Trône, Malibrans, chaussées de Vleurgat et Waterloo, carrefour "Waterloo - Churchill"

O : place Rogier, itinéraire de la ligne F, chaussée de Waterloo, avenues Montjoie, de la Floride, Defré, Brugmann, Uccle-Centre.

La ligne F est desservie toute la journée de 7 h 00 à 20 h 00. La ligne O ne circule que de 7 h 00 à 9 h 00, de 12 h 00 à 14 h 00 et de 16 h 00 à 19 h 30. Sur la partie commune du trajet, la fréquence est au quart d'heure; entre la place Danco et l'avenue Churchill, la fréquence est de 30 minutes. Du point de vue tarifaire, les lignes F et O sont divisées en trois sections, les points de sectionnement étant la gare du Luxembourg et l'avenue Churchill. Les tarifs pratiqués sont les suivants :

2 sections : 2,50 F (40 F pour les cartes de 20 voyages)

3 sections : 3,00 F (45 F pour les cartes de 20 voyages)

correspondance avec T.U.A.B. : 1 F

supplément pour correspondance des T.U.A.B. : 0,50 F pour deux sections

1,00 F pour trois sections.

## TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMÉRATION BRUXELLOISE

### AVIS. — Services d'Autobus

- « F » Nord-avenue W. Churchill
- « O » Nord-Place Emile Danco

A dater du **MERCREDI 4<sup>e</sup> OCTOBRE 1947**, les lignes d'autobus « F » et « O » seront mises provisoirement en exploitation.

**ITINÉRAIRE** : place Rogier, boulevard du Jardin Botanique, rue Royale, place des Palais, rue Ducale, place du Trône, rue du Luxembourg, place du Luxembourg, rues de Trèves, d'Idalie et du Trône, place R. Blyckerts, rue Malibran, place Eug. Flagey, chaussées de Vleurgat et de Waterloo, avenues Montjoie, de la Floride, Delré et Brugmann, place Emile Danco.

#### HORAIRE :

« F et O » : du Nord vers avenue W. Churchill

Tous les jours : **6.42 - 6.57 - 7.10 - 7.20**

« F et O » : de l'avenue W. Churchill vers Nord

Tous les jours : **7.00** et toutes les <sup>jusqu'à</sup> **15 m.** en ai de <sup>tot</sup> **19.30**

« O » : du Nord vers place Emile Danco

Jours ouvrables : **7.00 - 7.20** et toutes les <sup>en ai de</sup>

» **11.40 - 12.05** »

» **15.35** »

Dimanches et fêtes : **10.50 - 11.05** et toutes les <sup>en ai de</sup>

« O » : de la place Emile Danco vers Nord

Jours ouvrables : **7.35** et toutes les <sup>en ai de</sup>

» **12.20** »

» **16.20** »

Dimanches et fêtes : **11.20** »

#### POINTS DE SECTIONNEMENT :

Place Rogier - Place du Luxembourg  
Avenue W. Churchill - Place Emile Danco

#### TARIF :

Billets :	pour 2 sections	Fr. 2.50
	» 3 »	3.00
Cartes de 20 voyages :	pour 2 sections	40.00
	» 3 »	45.00

## STEDELIJK VERVOER IN DE BRUSSELSE AGGLOMERATIE

### BERICHT. — Autobusdiensten

- « F » Noord-W. Churchillaan
- « O » Noord-Emiel Dancoplein

Vanaf **WOENSDAG 4 OCTOBER 1947**, zullen de autobusdiensten « F » en « O » voorlopig uitgebreid worden.

**REISWEG** : Rogierplein, Kruidtuinlaan, Koninklijkestraat, Palcisenplaats, Hertoglijkestraat, Kroonplaats, Luxemburgstraat, Luxemburgplaats, Trier-, Idalie- en Tronstraten, R. Blyckaertsplein, Malibranstraat, Eug. Flageyplaats, steenwegen op Vleurgat en Waterloo, Montjoie-, Florida-, Delré- en Brugmannlaan, E. Dancoplein.

#### UURTABEL :

van het Noordstation naar de W. Churchillaan : « F en O »

et toutes les <sup>jusqu'à</sup> **15 m.** en ai de <sup>tot</sup> **19.50** alle dagen

van de W. Churchillaan naar het Noordstation : « F en O »

van het Noordstation naar het Emiel Dancoplein : « O »

30 m. <sup>jusqu'à</sup> **8.20** Werkdagen

30 m. » **13.05** »

30 m. » **19.05** »

30 m. <sup>jusqu'à</sup> **19.05** Zon- en feestdagen

van het Emiel Dancoplein naar het Noordstation : « O »

30 m. <sup>jusqu'à</sup> **9.05** Werkdagen

30 m. » **13.50** »

30 m. » **19.20** <sup>paix</sup> **19.40** »

30 m. » **19.20** <sup>dan</sup> **19.40** Zon- en feestdagen

#### VERDELINGSPUNTEN :

Rogierplein - Luxemburgplaats  
W. Churchillaan - Emiel Dancoplein

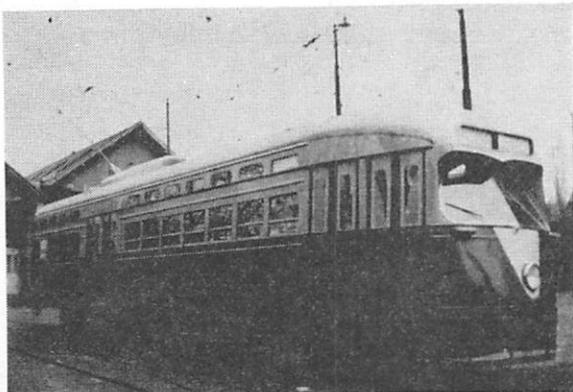
#### TARIF :

Biljetten :	voor 2 secties	Fr. 2.50
	» 3 »	3.00
Twintigrittenkaarten :	voor 2 secties	40.00
	» 3 »	45.00

Le 13 octobre, la plaque indicatrice de la ligne 61 barré "Nord - PL. Dailly" est supprimée du jeu de plaques des lignes 59, 60 et 61. Cette plaque n'avait guère dû servir depuis de très longues années.

Le 14 octobre, par suite de travaux d'égoûts entrepris rue du Trône, les lignes 35, 41, 45 et 96 sont détournées à partir de la porte de Namur par l'avenue Marnix, les rues du Luxembourg, de Trèves et d'Idalie. Elles ne reprendront leur itinéraire normal que le 4 décembre de la même année.

Le 30 novembre, une nouvelle voiture américaine type P.C.C., à grande capacité, est arrivée au dépôt de Woluwé. Cette voiture doit servir pour l'étude d'un nouveau type de matériel. Elle ne pourra circuler que seule sur le réseau vu sa largeur.



1. Une vue du bar le 16 septembre 1983 au musée, de quoi "dépanner" les plus affamés. (Photo Paul Rinert)
2. La M. 9079 à la place Danco avec le film 58 (Vilvorde - Nord - Bourse - Midi - pl. Danco) le 29 octobre 1983. (Photo Marc Grieten)
3. Vue arrière de la M. 9079 à la station Georges Henri avec le film 23 (Bourse - r. Loi - p. Tervuren - Bd St Michel) le 29 octobre 1983. (Photo Marc Grieten)
4. M. 7514 sur la L.2 et M. 7940 sur la L. 103 montent la rampe Jamar vers la pl. Bara le 10 octobre 1983. (Photo Marc Grieten)
5. M. 7943 sur la L.18 au nouveau pont sur le canal pl. Saintelette vers le Heysel le 10 octobre 1983. (Photo Marc Grieten)
6. Les autobus 8389 et 8619 sur la L.78 (Midi - Petite Ile) au terminus de la Petite Ile le 24 octobre 1978. (Photo Axel Van Baren)
7. Les M. 7500 avec le film 81 Expo - Montgomery et 7537 avec le film 81 Montgomery - Expo se croisent rue du Progrès, à la sortie du tunnel prémétre le 10 octobre 1983. (Photo Marc Grieten)

8. La M. 7901 en service navette roule à contre-sens av. Louise à hauteur de la rue du Bailli vers la pl. Stéphanie le 11 décembre 1983. (Photo J.-M. Van Melderen)
9. Le bus Mercedes 8027 équipé des films pour les services de renfort "indice vert", assure la navette sur la L.90 le 4 décembre 1983, photographié ici au rond-point W. Churchill. (Photo René Stevens)
10. Croisement des M. 7016 sur la L.94 et 7809 sur la L.32, chaussée de Waterloo - rue Vanderschrick le 7 décembre 1983; le 94 se dirige vers la pl. Louise et la pl. Cardinal Mercier, le 32 vers la Barrière de St-Gilles, la pl. Flagey et la pl. Wiener. (Photo René Stevens)
11. La M. 5001 transformée sur la L.39 (Treurenberg - P Tervueren - Stockel) photographiée le 23 mai 1947 au square Ambiorix, à hauteur de la rue Archimède vers Stockel. (Photo J. Price - collection Mupdofer)
12. La M. 3852 avec remorque sur la L.53 rue Navez - bd Lambermont vers la pl. Liedts le 24 mai 1947. (Photo J. Price - collection Mupdofer)
13. La M. 1778 sur la L.61 (Nord - pl. Dailly - P. Tervueren) sort du dépôt de Woluwe et est photographiée av. de Tervueren vers le square Montgomery au mois d'août 1946. (Photo N.N. Forbes - collection Mupdofer)
14. La nouvelle voiture P.C.C. photographiée au dépôt de Woluwe fin 1947; cette voiture sera reprise par la S.N.C.V. et immatriculée 10419. (Photo auteur inconnu)

*Verkoopprijs : 30 F.*  
*Prix de vente :*

Verantwoordelijke uitgever :

Marc GRIETEN

Mulderslaan, 64

1160 BRUSSEL

Editeur responsable :

Marc GRIETEN

Avenue des Meuniers, 64

1160 BRUXELLES

*Leybeekstraat, 2, 1150 St.-Pieters-Woluwe*  
*rue du Leybeek, 2, 1150 Woluwe-St-Pierre*