



présence du tramway

24

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

et du tramway touristique de l'Aisne

7e année/I 1968 prix 25 fr.

**présence
du tramway**

24

7^e année 1968

sommaire :

- *Editorial*
- *Historique des Tramways Bruxellois*
- *Les voies métriques du front de l'Yser*
- *Les tramways urbains de Lille*
- *Les tramways de la ville de Luxembourg*
- *Actualités en bref*
- *Nouvelles de nos associations*

Notre photo de couverture : une image appartenant désormais au passé : la motrice 10342 à l'arrêt devant un café rustique, à Fayt-le-Franc, le 25 mai 1961

(Photo P. Dehon)

□ éditorial

en guise d'introduction à ce « Présence du Tramway » nouvelle formule

Au cours de la réunion extraordinaire qui s'est tenue le 10 novembre écoulé en la salle du Char d'Or, à Bruxelles, nous avons eu l'occasion de faire le point de la situation administrative de l'Amutra, notamment dans le domaine de « Présence du Tramway ».

Après les difficultés rencontrées en 1967 auprès de notre imprimeur habituel — qui présentait l'avantage de nous éditer la revue à un prix d'ami — nous avons dû prendre d'importantes mesures afin qu'une telle situation ne se représente plus. Les suggestions suivantes furent donc admises par l'assemblée du 10 novembre :

1. changement d'imprimeur à partir de ce n° 24 ;
2. vu le prix de revient plus élevé au numéro, diminution du nombre de pages (16 au lieu de 24), ceci afin d'éviter une augmentation du taux des cotisations ;
3. cette diminution du nombre de pages sera obtenue en ne consacrant plus d'articles aux réseaux étrangers (cette mesure ne vise toutefois pas le Grand Duché de Luxembourg) ; il y a, en effet, assez de revues étrangères pour satisfaire les amateurs de réseaux situés hors de nos frontières.

D'autres projets ont encore été soumis aux membres présents à cette réunion. Citons entre autres :

1. le changement de local pour les réunions amicales mensuelles : celles-ci auront lieu, à partir de janvier 1968, le DEUXIEME vendredi de chaque mois, en la salle du Char d'Or, 89, rue Marché-aux-Herbes, à Bruxelles 1 (une quote-part de 5 fr. sera perçue pour faire face au prix de la location de la salle) ;
2. le remplacement de la carte de membre cartonnée par un reçu en papier fort, faisant office de carte de membre : ce système simplifiera et accélèrera le travail du trésorier ;
3. enfin, divers projets d'excursions et d'activités particulières à organiser au cours de l'exercice 1968.

Nous espérons que ces nouvelles dispositions seront de nature à plaire aux membres de l'Amutra et du T.T.A., car c'est dans l'intérêt général que nous nous sommes efforcés de les élaborer : la simplification du travail administratif au bénéfice du développement de nombreuses activités spéciales, ne pourra, en fin de compte, que resserrer les liens existant entre les membres et leurs associations.

LES COMITES
DE L'AMUTRA ET DU T.T.A.

historique des tramways bruxellois

(suite 16)

par Roger PLETINCKX

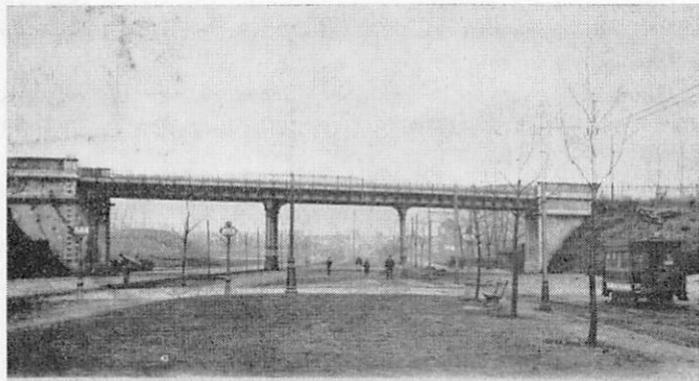
CHAPITRE VII

Dès le lundi 30 juillet 1914, date de la déclaration de guerre de l'Allemagne à la Belgique, diverses mesures de rationalisation dans l'exploitation des services furent prises par la direction des T.B.

Différents services furent supprimés, du moins momentanément :

Le 30 juillet, la ligne n° 6 ; le 1er août, les lignes n° 55, 72 et 33 ; le 3 août, les lignes n° 38, 50 57 et 58, ainsi que les lignes n° 18 et 19 entre Laeken (Entrepôt) et le Midi. Le 7 août, la ligne n° 35 ; le 25 août, les lignes n° 53 et 54 sur la section Forest - Midi - Pl. Verboeckhoven. Le 29 août, la ligne n° 56 entre Anderlecht et la Pl. Verboeckhoven. Et le 28 août, la ligne n° 61.

D'autre part, à dater du 2 septembre, les services n° 24, 26, 27, 28 et 29, au lieu de suivre toute la rue de la Loi et la rue des Colonies, furent détournés par l'Avenue des Arts, la Pl. Surllet de Chockier et la rue du Congrès, empruntant ainsi la ligne C.F.E. Bourse - Pl. des Gueux.



BRUXELLES-TERVUEREN. — Pont du chemin de fer sur l'avenue, à Woluwe.

LA REMORQUE T.B. N° 20, A WOLUWE, AU DEBUT DU SIECLE

(Coll. Toriet)



TRAMWAYS 40 ET 45, VERS 1910 : A GAUCHE, DEUX BALADEUSES DE L'ANCIENNE CIE « IXELLES-BOENDAËL » (Coll. Torlet)

La ligne n° 25, était limitée au crépuscule, tout comme les services n° 37, 38 et 40, à l'avenue des Arts, à hauteur de la liaison avec la rue Joseph II.

Les autorités militaires allemandes prirent également des mesures restrictives ; ainsi, à partir du mercredi 16 septembre 1914 à midi, les services dont les numéros suivent, furent arrêtés aux endroits ci-dessous :

- N° 38 et 43 : au Rd. Pt. St-Michel. Le n° 40 fut supprimé ; interdiction de dépasser le Bd. St-Michel vers Woluwé ; suppression des remorques du n° 40 remplacé par le n° 38.
- N° 82 : « chapeau de curé » avenue Georges-Henri ; ne circule plus dans l'Av. Georges-Henri.
- N° 28 : idem.
- Vicinal : service limité à la section St Josse - Bd. de Grande Ceinture (Tir National).
- N° 56 : limité à la Pl. Verbroeckhoven ; circulera sous plaque n° 55.
- N° 11 : limité à la Pl. Communale de Laeken ; ne va donc plus à Jette.
- N° 22 et 56 : limités à l'entrée de la Rue Wayez (liaison) et au Midi.
- N° 46 : idem et à la Porte d'Anderlecht.
- N° 50 et 54 : limités Avenue du Roi ; circuleront sous plaque n° 57.
- N° 59 : allant au Pont de Luttre, retourneront par la Pl. de Bethléem.
- N° 14 : limité à la Barrière de St-Gilles, avec stationnement rue Hôtel des Monnaies.

- N° 9 : limité à l'Av. Albert ; « chapeau de curé » comme faisait autrefois le n° 14.
- N° 11 : limité à la Place Vanderkindere.
- N° 30-31/32-94 : limités à la Petite Suisse, sous plaque n° 91/92.
- N° 33 et 95 : limités au Boulevard Militaire.
- N° 25 : limités aux Casernes ; le personnel devait sauter de voiture s'il y avait lieu et les voitures en trop devaient rester garées à l'entrée de la chaussée de Wavre.
- N° 41 : supprimé.
- N° 25-26-37-38 : à dater du 15 octobre 1914, les trains et voitures de ces services se rendent au Treurenberg jusqu'à fin de service.

SERVICES RETABLIS AUX DATES CI-DESSOUS

- N° 28 : à dater du 15 octobre 1914: « Bourse - Cimetière d'Etterbeek »
- N° 30 : » « Pte de Namur - Boitsfort »
(par Chée d'Ixelles)
- N° 33/43 : » « Pte de Namur/Treurenberg-Woluwé »
- N° 95 : » « Pte de Namur - Cimetière d'Ixelles »
- N° 32/83 : » « Schaerbeek - Pte de Tervueren - Cimetière d'Etterbeek »
- N° 9 : à dater du 16 octobre 1914: « Midi - Uccle Calevoet »
- N° 46 : » « Laeken (Pl. Communale) - Veeweyde »
- N° 14 : » « Gare du Nord - Pl. Wielmans - Ceuppens »
- N° 50 : » « Pl. Verboeckhoven - Uccle »
- N° 56 : » « Evere - Anderlecht »
- N° 22 : » « Anderlecht - Luxembourg - Pte de Tervueren »
- N° 33 : » « Midi - Luxembourg - Watermael »
- N° 53 : » « Pl. Verboeckhoven - Forest »
- N° 94 : » « Schaerbeek (Pl. Emm. Hiel) - Boendael »
- N° 40 : » « Woluwé - Tervueren »
- N° 25 : » « Treurenberg - Auderghem »
- N° 41 : » « Stockel - Pte de Tervueren »
- N° 40 : à dater du 17 octobre 1914: « Teurenberg - Tervueren »
- N° 53 : » « Vilvorde Forest »

- N° 72 : à dater du 18 octobre 1914: « Pl. de Brouckère - Gare Rogier »
- N° 61 : » « Pl. de Brouckère - Pte de Tervueren »
- N° 92/39 : » « Pte de Namur - Petite Suisse - Boendael » (supprimé le 5 février 1915 et remplacé par le n° 93)
- N° 50/58 : à dater du 21 septembre 1916, les trains et voitures de ces services passent par toute l'avenue du Pont de Luttre, avec suppression du tronçon de la rue de l'Usine à Gaz.

A dater du 10 novembre 1914, tous les services furent prolongés jusqu'à 23 heures.

A dater du 6 juin 1915, tous les services furent prolongés jusqu'à 24 heures.

A dater du dimanche 6 juin 1915, réexploitation de la ligne BOITSFORT - WOLUWE, par le Bd. du Souverain et Auderghem, sous plaque n° 30 prolongé, toutes les 30 minutes.

Le dimanche 5 juillet 1915, les services n° 72 et 74, qui étaient scindés au passage à niveau de l'avenue Rogier, purent enfin traverser celui-ci et effectuer le trajet direct.

(à suivre)

Vos vacances en Hollande...

Vous visiterez La Haye et ses tramways

Madame aura sa belle coiffure

ses parfums

chez

Pauwels et Pauwels

INTERCOIFFURE

160, Fred. Hendriklaan - La Haye - Hollande

Tram 10 - Bus 14

les voies métriques du front de l'Yser

(suite 8)

par Jean Delmotte

Annexe n° 4 : MATERIEL DES COMPAGNIES FRANÇAISES

1. Société Générale des Chemins de Fer Economiques.

- 6 locomotives 1.3.0. « Blanc Misseron » n° 3661 à 3666.
- 5 fourgons à bagages
- 6 voitures mixtes à bogies de 1ère et 2ème classes
- 10 voitures à bogies de 3ème classe
- 25 wagons couverts de 10 T.
- 79 wagons tombereaux de 10 T.
- 83 wagons plats de 10 T.
- 5 wagons à traverse mobile
- 1 wagon de secours
- 1 grue roulante de 5 T.

Du 15 décembre 1915 au 10 mars 1917, seules les locomotives 3664, 3665 et 3666 furent réquisitionnées par la 10ème section ; les autres furent conservées par les S.E. pour leurs lignes, mais parfois détachées temporairement à la 10ème Section.

A partir du 18 avril 1916, le matériel de l'« Entreprise Baudhuin de Construction de Lignes », à Bollezeele, fut repris par la 10ème Section. Il était numéroté de 1 à 12.

2. Chemin de fer des Flandres (gabarit 2,50 m.)

- 5 locomotives, n° 01 - 31 - 32 - 33 - 36
- 8 voitures de 32 à 34 places : AC 21 - 22 - 23 - 24 - 25 ; C 31 - 32 - 33
- 5 fourgons : DP 1 - 2 ; EP 1091 - 1092 - 1093
- 101 wagons de types divers : couverts 1001 à 1004 - 1028 à 1037 - 1051 à 1060 ; tombereaux F 1101 à 1134 - Z 1201 à 1215 ; Plats G 1351 à 1374 ; H 1451 à 1454

3. Chemin de fer du Nord de la France.

- 2 locomotives, n° 1 et 2 (parmi ces deux locos une appartenait à ligne Roiset-Hargicourt ; une troisième se trouvait en 1914 sur cette ligne)
- 2 voitures à bogies, n° AB 1 et AB 2 (6 places en 1ère classe, 48 places en 2e classe)
- 1 fourgon : DF 1
- 2 couverts : H 201 et 202
- 8 tombereaux : H 301 à 308
- 2 plats : H 401 et 402

23 haussertes appartenant au concessionnaire Mr MICHON

(à suivre)

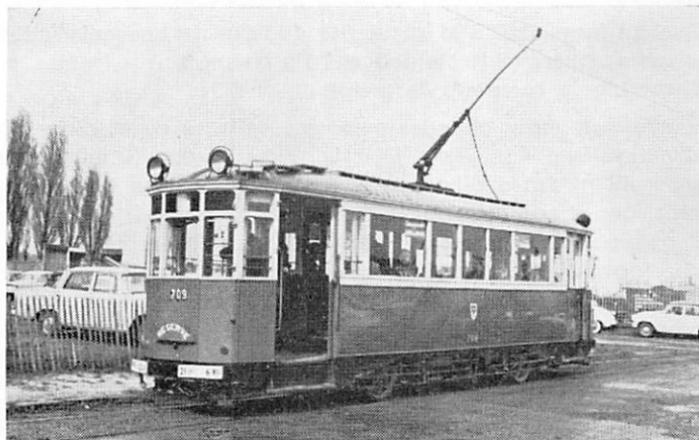
les tramways urbains de lille

(suite et fin)

C'est en 1955 que la concession de la « Compagnie des Tramways Electriques de Lille et de sa Banlieue » expirait et le 1er janvier 1956, un nouvel organisme, la « Compagnie Générale Industrielle de Transports » (C.G.I.T.), prenait la relève et assumait l'exploitation du réseau.

A cette même époque, différentes circonstances devaient amener les Pouvoirs Publics locaux à se préoccuper de l'avenir des transports en commun de l'agglomération lilloise, et la décision fut bientôt prise de substituer progressivement des autobus aux tramways sur l'ensemble du réseau. Une à une, les lignes ferrées cédèrent en quelques années la place aux services routiers, la toute dernière étant cette ligne « B » dont l'abandon, dans la soirée du 29 janvier 1966, mettait un terme définitif à un aspect bien caractéristique de la vie lilloise.

Avant que soit mise en application la politique de conversion, le parc de la Compagnie se composait de 117 voitures motrices de 4 types principaux :



MOTRICE DU TYPE 700, PHOTOGRAPHIEE LE 23.4.1962 (Photo J. de Meurs)

12 voitures du type « 500 » (matériel d'origine partiellement modifié) ;
7 voitures du type « 600 » (matériel d'origine entièrement modifié) ;
18 voitures du type « 700 » (matériel à 2 bissels de 3 roues et à moteur unique « compound »)

82 voitures du type « 800 » (matériel le plus récent, datant d'avant la dernière guerre).

Depuis plusieurs années déjà, l'exploitation normale des services ferrés n'était plus assurée que par les voitures de la série « 800 » exclusivement. En effet les voitures de la série « 600 » avaient été rapidement déclassées dès leur mise en disponibilité. Il en fut de même des voitures de la série « 500 » à l'exception de quelques unités gardées comme véhicules de service. Quant aux voitures de la série « 700 » elle ne furent conservées qu'en cas d'éventuelles nécessités de renfort. Il importe de souligner ici le parfait état d'entretien caractérisant tout le matériel roulant jusqu'à son déclassement définitif.

Le réseau s'étendait sur une longueur d'axe de quelque 167 kilomètres, dont 63 kilomètres en voie double, et disposait de 439 aiguillages, dont 21 aiguillages électriques. Les sections en voie simple étaient pourvues de signaux de blocs automatiques à feux verts et rouges.

L'alimentation en énergie électrique était assurée par la centrale thermique de l'E.D.F. de Lomme à la tension de 10.500 volts. Le courant était abaissé à la tension d'utilisation de 600 volts dans 6 sous-stations : Vauban, Lion-d'Or, Arras, Breucq, Saint André et Marcq.

Quelques particularités du réseau méritent d'être rappelées :

Le réseau de la « C.G.I.T. » fut probablement l'un des derniers à être doté d'une ligne d'alimentation aérienne pourvue d'aiguillages du système pendulaire. En différents endroits du réseau, des « compteurs de passages » automatiques, disposés aux « points névralgiques », contribuaient largement à la régularité de l'exploitation qui d'ailleurs était demeurée remarquable étant donné les circonstances locales, nettement défavorables à beaucoup de points de vue.

Il faut enfin citer les curieuses voitures de la série « 700 », munies d'un système de bissels à trois roues, vraiment unique en son genre puisqu'il ne fut appliqué nulle part ailleurs dans le monde jusqu'à présent. Conçu par deux Ingénieurs de la Compagnie et entièrement réalisé dans ses ateliers mêmes, ce dispositif particulièrement simple, permettait une inscription en courbe remarquablement souple et un roulement très doux. Combiné avec des engrenages différentiels placés sur chaque essieu moteur, il réduisait en outre sensiblement l'usure de la voie et du matériel. Une de ces voitures (N° 714) fut même présentée dans le hall des chemins de fer de l'Exposition universelle de Bruxelles en 1935.

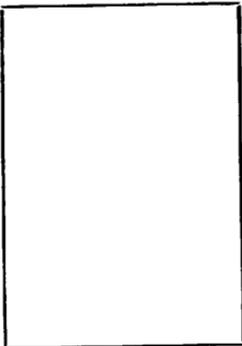
La suppression du réseau ferré de la « C.G.I.T. » n'a pas laissé l'agglomération lilloise sans transports par rails, puisque les principales lignes de tramways de l'Electricité Lille-Roubaix-Tourcoing continuent

à relier les trois grandes cités du Nord avec un confort, une rapidité et une efficience qu'aucun autre mode de transport collectif ne pourrait offrir.

Si tout le matériel roulant a été détruit au fur et à mesure de son déclassement, 4 voitures ont pourtant échappé à la destruction.

La Direction de la « C.G.I.T. » a confié la préservation des voitures motrices n° 701 et n° 881 à l'Association pour le Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux, qui les conserve dans son musée de Paris. La voiture motrice n° 717 fut généreusement offerte à notre « A.M.U.T.R.A. » qui, le 4 avril 1964, lui fit parcourir triomphalement le réseau de la « S.T.I.B. » avant d'assurer sa préservation, à titre provisoire, dans un dépôt vicinal couvert en garage d'autobus à Haacht. Une quatrième voiture, une ancienne motrice de la série « 500 » (n° 551) a également échappé à la destruction. Acquisée par quelques amateurs français, elle est préservée à Pithiviers (Loiret) dans les locaux de l'Association pour le Musée des Transports de Pithiviers.

Jean de Meurs



les tramways de la ville de luxembourg

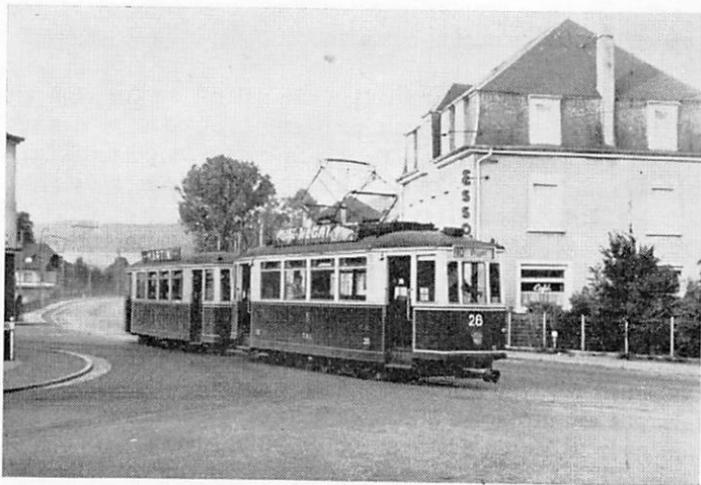
par Ch. Mayer

(suite 8)

Maintenant, tout le matériel roulant des anciens TVL est démoli, à l'exception de quelques caisses métalliques réutilisées à des fins diverses ; ainsi, la caisse de la remorque 120 a été placée comme local provisoire sur un terrain de camping situé non loin du dépôt des tramways du Limpertsberg.

Enfin, les voitures 26 et 121 ont quitté Luxembourg le 18 décembre 1964 par rail en direction de Bruxelles, où elles témoigneront à l'avenir de l'existence d'un réseau de tramways à Luxembourg et du matériel construit jadis par les ateliers du Limpertsberg.

Pour terminer ce coup d'œil sur le matériel roulant utilisé par les transports en commun de Luxembourg, il faut mentionner également les autobus. D'abord complément du tramway, l'autobus a, peu à peu, supplanté celui-ci.



LA RAME 26-121, QUI ALLAIT ETRE CEDEE A L'AMUTRA EN DECEMBRE 1964
(Photo Ch. Mayer)

3. Les autobus.

Le service a débuté en 1926 avec 5 véhicules à moteur à essence et caisse en bois. Profitant de l'expérience acquise par la construction de voitures de tramway, les ateliers des TVL ont carrossé de nombreux véhicules jusqu'à une époque récente. Aujourd'hui, le parc se compose de 93 véhicules à moteur Diesel. La plus grande partie est conçue pour le service à un agent, avec entrée des voyageurs à l'avant et sortie vers le milieu de la voiture. Néanmoins, sur les lignes urbaines, le service à deux agents a été maintenu. Sur la ligne de Merl circulent 10 véhicules possédant la disposition à 3 portes, avec entrée par l'arrière. Les 16 nouveaux autobus destinés à la ligne 10 possèdent à l'avant une double porte d'entrée et sont préparés pour l'application d'un oblitérateur mécanique dont l'usage se répand un peu partout.

(à suivre)

||| actualités en bref |||

1. A la S.N.C.V.

D'un rapide survol de l'année 1967 qui vient s'achever, nous retiendrons quatre points saillants, à savoir : les suppressions de lignes ferrées, les mises à la mitraille qui en furent le corollaire, les transferts de matériel, et la transformation de motrices « type N » en remorques du type « SO ».

Le dimanche 5 février 1967, l'ancienne section électrifiée Trazegnies - Gouy-lez-Piéton - Pont-à-Celles, de la ligne n° 78, était réexploitée par autobus, après un intermède de 14 ans. Nous avons dit « réexploitée », puisqu'en réalité — chose plutôt rare dans les annales de l'histoire vicinale —, ce tronçon était une ancienne ligne d'autobus remplacée progressivement, entre 1949 et 1956, par un service de tramway... Rappelons, pour les amateurs d'histoire, que le service par tramway avait été inauguré le 15 janvier 1949 entre Trazegnies et Gouy-lez-Piéton (2,820 kilomètres), le 1er juillet 1953 entre Gouy-lez-Piéton et Pont-à-Celles (3,320 km), tandis qu'il fallut attendre le 1er juin 1956 pour voir l'achèvement des 360 derniers mètres, sur le territoire de Pont-à-Celles, entre les rues du Moulin et de Courcelles. Ce sont les travaux de l'autoroute de Wallonie qui viennent d'entraîner le déclassement de cette ligne.

Deux mois plus tard, le 3 avril 1967, la courte section transversale Grimbergen - Meise était coupée à hauteur de cette dernière localité suite à d'autres travaux routiers, exigés par l'aménagement de l'autoroute Bruxelles - Anvers. Cette ligne, qui fut empruntée par la rame spéciale de l'Amutra lors de l'excursion du 10 septembre 1966, ne sera pas rétablie.

Le samedi 27 mai, l'autobus s'est entièrement substitué au tramway sur la ligne 65 Anvers - Kapellen (Chemin de fer). Depuis cette conversion, il ne subsiste plus que deux lignes ferrées vicinales à Anvers, à savoir les services 63 : Anvers - Brasschaat (de Borrekenslei), et 61 barré : Anvers - Schoten (Lindelei). Cette mesure allait, d'autre part, être suivie du transfert, d'Anvers à Bruxelles, de quatre motrices « type S » : S.9992 (6 juin), S.9785 (27 juin), S.9745 (14 juillet) et S.9991 (1er août).

Le lendemain, dimanche 28 mai, c'est le tramway n°56 Charleroi - Châtelet qui se verra, à son tour, remplacé par l'autobus, suite à d'importants travaux à effectuer au pont situé entre Châtelineau et Châtelet ; le service du « tram vert » n° 4 n'est donc pas affecté par cette mesure.

Le 16 juin restera une date importante dans les annales de la S.N.C.V., puisque c'est ce jour-là que devait rouler, pour une ultime fois, la toute dernière locomotive à vapeur vicinale (HL. 819), conséquence de la reprise par la S.N.C.B. du réseau à voie normale de Merxem - Glacière. Dans son récent n° 7, notre consœur « Tramleven » a consacré un article particulièrement intéressant à cet événement qui, sans elle, serait sans doute passé inaperçu.

Le 2 juillet a également marqué un grand pas dans le programme de reconversion du réseau borain ; dans le n° 23 de « Présence du Tramway », nos lecteurs ont déjà pu prendre connaissance de cette importante réforme de structure.

Les six derniers mois de 1967 furent ensuite marqués par l'absence de toute autre reconversion de services ; les projets relatifs à cette période ont été reportés à 1968 ; ils visent notamment la ligne Bruxelles - Londerzeel, les relations au départ de Charleroi vers Nalinnes, Pont-du-Jour, Thuillies, Goutroux, Ransart, ainsi que la petite boucle de Jumet.

Au cours de l'année 1967, la S.N.C.V. a vendu comme mitraille 24 motrices électriques, 45 remorques et fourgons, ainsi que de nombreux wagons à marchandises et véhicules spéciaux. Voici le détail des motrices et remorques déclassées :

Groupe d'Anvers :

- a. motrices à bogies : 10079, 10081, 10085, 10188, 10190, 10194, 10198, 10324 et 10328.
- b. remorques à bogies : 19255, 19257, 19260, 19410, 19414, 19416, 19557, 19558, 19559, 19561, 19563, 19564, 19565, 19569, 19571, 19573, 19576, 19634, 19635, 19636, 19638, 19642, 19643, 19644 et 19645.

Groupe du Brabant :

- a. motrices à bogies : 10133, 10137, 10217, 10305 et 10326.
- b. remorques à bogies : 19298, 19300, 19419, 19438, 19442, 19443 et 19491.

Groupe du Hainaut :

- a. motrices à bogies : 10376, 10379, 10387, 10390, 10391 et 10392.
- b. remorques à bogies : 19269 et 19408.

Groupe de Flandre Occid. :

- a. fourgons-moteurs à deux essieux : 9951, 9952, 9953 et 9954.
- b. remorques à bogies : 19675, 19680, 19681, 19683, 19684 et 19687.
- c. fourgons à bagages : A.2205, A.2334, A.2371, A.2427 et A.2428.

L'année écoulée ne fut pas entièrement négative pour les amis des tramways, car elle fut notamment marquée par l'achèvement d'une première série de dix remorques du type « SO » destinées à la ligne de la Côte. Ces dix voitures, qui font suite au prototype n° 19693 (ex-10424) mis en service à Ostende au printemps 1965, ont été immatriculées de 19694 à 19703. Elles proviennent respectivement de la transformation des motrices « type N » suivantes (ordre selon lequel la rénumérotation s'est effectuée) : 10457, 10431, 10421, 10426, 10454, 10437, 10420, 10432, 10440 et 10450.

Une seconde série de dix voitures identiques doit être fournie à Ostende pour la saison de 1968 ; les motrices « type N » 10449, 10451 et 10458 sont déjà réservées à cette fin.

Pour terminer, et à l'intention des amateurs de petite histoire, signalons que l'ex-ART. 500, qui n'avait plus fait un seul tour de roue depuis le 19 mars 1964, date de son rachat par les Usines Marien de Hoellaart, est remonté à Groenendaal par ses propres moyens le 18 novembre 1967, sur une voie désaffectée depuis trois ans ! Le transfert de ce locotracteur a été effectué en vue de sa revente éventuelle.

2. A la S.T.I.L. :

LIEGE SANS TRAMS

Le 3 novembre 1967, le dernier tram vert quittait définitivement le territoire de la ville de Liège. La grande axiale Liège - Jemeppe - Seraing - Flémalle était amputée de la liaison entre le pont de Jemeppe et la place de Fragnée, les antennes restant assurées tout-à-fait provisoirement.

Devant l'engouement de la population lors de la suppression des lignes 1 et 4, la STIL avait organisé une cérémonie semblable ce 3 novembre. En effet, trois voitures « métro », les 301, 310 et 311 partirent des trois terminus : Liège, Seraing et Flémalle, emportant les autorités communales et de très nombreux voyageurs. Heureusement qu'il n'y a que le tram qui puisse admettre de telles surcharges... Les trois convois se rejoignirent au pont de Seraing et, en chœur, précédés de la fanfare des Trams à partir de l'église de Jemeppe, s'avancèrent lentement vers le dépôt. Là, comme d'habitude en pareille circonstance, les personnalités saluèrent le mourant, reconnurent les mérites du moribond qui pendant 85 ans avait assuré un service extra-dur sans défaillance, même au début des inondations catastrophiques de 1926 où les « trams-canards » (trams munis de roues de grand diamètre, et moteur suspendu au plancher pour pouvoir « patauger ») rappellent un événement unique dans les annales de l'exploitation. Bref, tout cela fut dit. Mais en présentant les remplaçants, personne ne souleva le problème de savoir ce qu'il adviendrait

en cas de verglas sur les hauteurs de Seraing ! On ne veut plus des confortables et rapides voitures « métro », mais on chuchote qu'il faudrait créer un métro aérien entre Liège et le Sart-Tilman. Faire et défaire, c'est toujours travailler...

Dès le 4 novembre, les motrices à 2 essieux de la série 52-59, datant de 1926, mais reconstruites en 1953 au dépôt d'Ostende, furent déclassées. Seules les 21 motrices 301-321 assurent les navettes des antennes, jusqu'à l'épuisement qui aura lieu au début de 1968.

Ainsi donc va se tourner une page glorieuse de la plus importante société de trams de Belgique. Nous retiendrons toutefois de cette société dite « Railways Economiques de Liège-Seraing » ;

- la création de locomotives à vapeur bi-cabines (idée reprise par la SNCV, quelques réseaux français et hollandais).
- un service ininterrompu, jour et nuit, tous les jours.
- l'audace de mettre en service des « trams-canards » pendant les inondations.
- la fondation et l'exploitation en Belgique et dans le monde entier de concessions de lignes de tramways.

Ne serait-ce que par ce dernier fleuron, cette société a fait honneur à la Belgique.

P.S. — Regrettons, enfin, qu'au moment même où St-Etienne renouvelle son matériel, une pareille décision n'ait pas été prise pour le Liège-Seraing ou, mieux, pour l'axe Seraing-Herstal, dont la topographie et le trafic s'apparentent très fort à ceux de cette ville de France...

3. A la S.T.I.B. : La restructuration démarre.

Ainsi donc, la S.T.I.B. a entamé la grande restructuration de son réseau, se divisant en sept phases, dont trois sont déjà en application aujourd'hui, à savoir :

PREMIERE PHASE : le 31 octobre 1967 et concernant les lignes :

- n° 24 « BOURSE - BOIS », n'est plus exploitée les samedis, dimanches et jours fériés.
- n° 74 « PORTE DE TERVUREN - PETITE ILE » est supprimée.
- n° 78* « MIDI - PETITE ILE » - nouvelle ligne d'autobus créée pour remplacer le 74 entre ces deux points (ce service n'est plus exploité en soirée, les dimanches et jours fériés dès le 30 novembre 1967).

n° 90/91 « NORD - BOIS - MIDI - NORD », est raccourcie de la partie « Midi - gare du Nord » de son itinéraire et circule désormais sous le seul numéro 90 « NORD - BOIS-MIDI » ; renforcée aux heures d'affluence par un service intercalaire n° 90 barré « NORD-BOIS ». Les plaques indicatrices de ces lignes portent les couleurs rouge et jaune.

— Des points de transit gratuits localisés sont créés à la Place Rogier et au Midi entre les lignes des boulevards centraux et les lignes 78 et 90.

— Les voies situées rue Victor Hugo - Grande rue au Bois - rue Bara (à partir de la rue de l'Instruction) et rue des Deux Gares sont désaffectées.

DEUXIEME PHASE : le 28 novembre 1967 et concernant les lignes :

n° 15 circulaire « NORD - MIDI », est supprimée

n° 64* EVERE - PLACE VERDI », est supprimée

n° 66* « EVERE - MONNAIE », dont les services sont renforcés par des n° 66 barré limités à la Gare Centrale. Certains autobus 66 ont leur trajet prolongé à la Place de Paduwa (en dehors des soirées, dimanches et jours fériés)

n° 76 « CIM BRUXELLES - CERIA », dont les services sont renforcés par des n° 76 barré circulant entre la Place du Béguinage et le Rond Point du Meir.

n° 101 nouvelle ligne de tramway « MIDI » (rue Couverte) PORTE DE NAMUR - PL. ROGIER - PL. YSER - PORTE DE FLANDRE - MIDI (rue Couverte) ».

n° 102 nouvelle ligne de tramway « MIDI (rue Couverte) - PORTE DE NAMUR - PL. ROGIER - PL. YSER - RUE DE RIBAU-COURT - PL. DE LA DUCHESSE - MIDI (rue Couverte) ».

Ces deux dernières lignes circulaires sont à transit généralisé.

Les voies situées en surface Boulevard du Midi (à partir de l'entrée du Tunnel) et Avenue de la Porte de Hal (jusqu'au coin de la rue de Russie) sont désaffectées.

La desserte de la Place Verdi par les autobus est abandonnée.

TROISIEME PHASE : le 12 décembre 1967 et concernant les lignes :

n° 20* « BASILIQUE - RUE P. DEVROYE », est prolongée à la Place

Verheyleweghen. La desserte du terminus de la rue P. Devroye reste assurée (en dehors des soirées, dimanches et jours fériés) par des autobus n° 20 barré.

- n° 22* « PL. VERHEYLEWEGHEN - PL. MIN. WAUTERS (CERIA), est supprimée.
- n° 37 et 38 barré* « NORD - RUE GOSSART / PL. DANCO », ne sont plus exploitées les dimanches et jours fériés.
- n° 41 « PORTE DE NAMUR - STOCKEL », n'étant déjà plus mise en service les dimanches et jours fériés, est également supprimée les samedis. Des services n° 39 barré limités Avenue des Arts circulent les samedis à la pointe de midi.
- n° 45 « PARC D'ANDERLECHT - TERVUREN », est ramenée à la section Porte de Namur - Tervuren.
- n° 56 « EVERE - PARC D'ANDERLECHT/NEERPEDE », est raccourcie provisoirement à la Gare du Midi (rue de France). Les trajets Evere - Midi s'effectuent sous plaque indicatrice n° 56 barré.
- n° 75 « NEERPEDE - R.P. MEIR », nouvelle ligne de tramway, prévue pour être exploitée ultérieurement en autobus.
- n° 76 « PL. MEISER - CERIA », dont le terminus « ouest » est ramené au Rond Point du Meir.
- n° 77* « CIMETIERE DE BRUXELLES - PL. MEISER » remplaçant l'autobus navette n° 76.

Les billets de transit délivrés sur cette ligne permettent d'emprunter Pl. Meiser les tramways n° 63 et 76 jusqu'à la Porte de Ninove seulement.

- n° 103 nouvelle ligne de tramway : CERIA - MIDI - PORTE DE NAMUR - PL. ROGIER - PLACE DE L'YSER ». Cette ligne étant destinée, dans sa forme définitive, à circuler entre le C.E.R.I.A. et JETTE/DIELEGEM, les trajets vers la Place de l'Yser, s'effectuent sous plaque indicatrice n° 103 barré.

— C'est une ligne à transit généralisé.

— Un point de transit localisé est établi au Rond Point du Meir entre les lignes 75 et 103.

La quatrième phase de restructuration est prévue pour le mardi 9 janvier 1968.

* Services d'autobus

nouvelles de nos associations

1. A l'Amutra

Important succès (110 participants) de la visite organisée, le 28 octobre 1967, au dépôt de Haacht, où se trouvent conservées par les soins de l'Amutra diverses voitures de tramways provenant des réseaux urbains de Bruxelles, Liège, Verviers, Anvers, Charleroi, Gand, Luxembourg, Lille et Fribourg. L'effectif de ces véhicules ayant pratiquement doublé depuis notre précédente visite (qui remonte au 17 février 1964), certains d'entre eux ont dû être transférés entretemps à la remise S.N.C.B. de Louvain, la place venant à manquer au dépôt de Haacht. Une visite sera organisée à Louvain au cours des prochains mois.

Le 5 novembre, grâce à l'aimable collaboration de notre ami William Bogaerts, une soixantaine de membres ont pu rouler sur le réseau de la S.T.I.B. dans la motrice articulée 7501. Cette sortie inusitée s'est étendue de 9 h à 17 h 30 et a permis de parcourir quelque 120 kilomètres sur les lignes de la capitale.

C'est encore une soixantaine de membres qui se sont retrouvés à l'occasion de la réunion extraordinaire qui s'est tenue le 10 novembre dans la salle du Char d'Or. Au cours de cette soirée, agrémentée par ailleurs des films de notre ami R. Plétinckx, de nombreuses décisions d'ordre administratif ont été prises : nous nous en sommes fait l'écho dans l'éditorial de cette revue. Rappelons par ailleurs que la cérémonie de réouverture du Musée, réservée aux membres de l'Amutra et du T.T.A., aura lieu le samedi 6 avril 1968.

Le tramway moderne se porte bien, témoin la série de cinq motrices P.C.C. articulées que 63 membres de nos associations ont pu voir le 9 décembre à la division de St Michel-lez-Bruges de la Société « La Brugeoise & Nivelles », grâce à l'extrême amabilité de la direction de cette entreprise. Ces cinq splendides voitures sont destinées à la ville de St. Etienne (France) : immatriculées de 551 à 555, elles rejoindront au début de 1968 les P.C.C. à simple caisse qui y circulent déjà depuis plusieurs années. Les caractéristiques techniques de ces cinq motrices articulées paraîtront dans le prochain numéro de cette revue.

Il est à noter que « La Brugeoise & Nivelles » a encore en commande 16 P.C.C. à simple caisse pour Marseille : leur construction doit débiter en octobre 1968.

2. Au T.T.A.

Servi par un été exceptionnel et par un immense dévouement, le T.T.A. a bénéficié en 1967 d'une magnifique saison, dont les résultats ont dépassé le double de ceux qui avaient été enregistrés en 1966. Voici

à ce propos quelques chiffres éloquentes, comparés à ceux de l'exercice 1966 :

nombre de voyageurs transportés :	8.607	(contre 3.997)
nombre de voyages aller-retour :	352	(» 145)
kilométrage parcouru (serv. voyageurs) :	6.360	(» 2.226)
moyenne de voyageurs par aller-retour :	24,45	(» 27,56)
voyageurs au kilomètre :	1,35	(» 1,81)
kilométrage moyen d'un aller-retour :	18	(» 15,35)
nombre de jours d'exploitation :	71	(» 39)
moyenne de voyageurs par jour d'exploit. :	121,2	(» 102,5)

Il est à noter que le T.T.A. a également assuré deux services de marchandises (trains de bois) au cours de la saison. Le record de voyageurs transportés en un jour a été atteint le 20 août, avec 347 unités !

C'est le 30 avril que l'exploitation avait repris, pour se terminer le 1er octobre ; quelques trains réservés ont cependant encore circulé après cette date. L'exploitation était assurée les samedis, dimanches et jours fériés et, du 1/7 au 31/8, les mardis et jeudis également. Le terminus dut malheureusement être maintenu, comme en 1966, à Dochamps-gare, la jonction avec le prolongement vers Lamorménil n'ayant pas encore pu être réalisée ; cette circonstance nous ayant causé un préjudice qui peut être estimé à quelque 48.000 fr., nous souhaitons ardemment que les travaux nécessaires puissent être achevés pour la prochaine saison.

A la fin de la saison 1966, le parc de matériel roulant comprenait deux autorails (AR 93 et 133), deux remorques à deux essieux (610 et A.2115), la remorque à bogies n° 2 (ex-19188), un wagon V.T. (59757), un wagon-benne (20820) et différentes lorries. Entretemps, la remorque à bogies, trop lourde, fut vendue, pendant que l'on préparait l'accroissement du parc en vue de la saison 1967. C'est ainsi que le T.T.A. allait voir arriver successivement :

le 7 mars 1967 : le fourgon A.2355 et le wagon fermé A.18230

le 8 mars : l'autorail-tracteur ART. 123

le 25 avril : la baladeuse A.8944

le 13 juin : la remorque A.1348 à plate-forme centrale

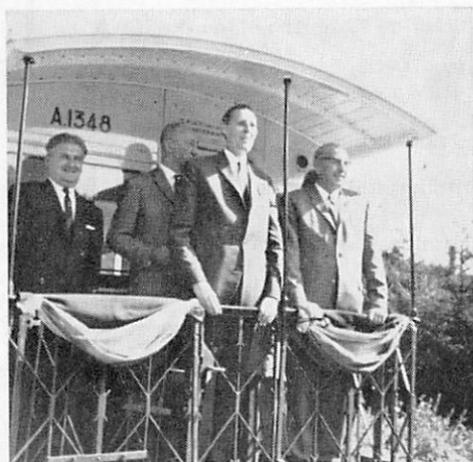
le 23 août : le wagon-plat A.3711.

Ce parc de matériel s'étant encore avéré insuffisant les jours de toute grosse affluence, nous prévoyons l'envoi de véhicules supplémentaires en 1968 ; voici d'ailleurs, en bref, quelques points du programme de la saison qui s'annonce :

- a. **mise en service de matériel d'appoint** : deux remorques à deux essieux, une remorque légère à bogies, un wagon à hausses, un wagon plat à bogies ;
- b. **prolongement de la ligne jusque Lamorménil** : il s'agit d'un point qui avait déjà été inscrit au programme de 1967, mais dont la réalisation n'a pas pu se faire en temps utile ;

- c. **essai de traction à vapeur** : ici également, et pour des raisons indépendantes de notre volonté, le projet n'a pas été réalisé en 1967 : il semble actuellement acquis que nous pourrions disposer de la locomotive n° 1076 de la Sucrerie de Wavre dès le printemps prochain. D'autre part, il faut signaler l'achat, par des membres du T.T.A., d'une locomotive française à voie métrique ; cette machine, arrivée à Bruxelles le 9 août, doit cependant subir une importante révision avant de pouvoir être remise en service.
- d. **travaux aux installations fixes** : en 1967, une buvette a été installée à la gare d'Erezée et les terrains de cette station ont été aménagés en vaste parking ; la construction du dépôt de Blier, interrompue depuis un an, a repris au début de cet hiver. De nombreux travaux de voie seront réalisés le long de la ligne avant la réouverture de la saison de 1968.

Nous ne pouvons clore ce bilan sans épinglez la visite officielle que Monsieur Piers, Ministre du Tourisme, a rendue au T.T.A. le 22 août, en compagnie de nombreux hauts fonctionnaires et de Monsieur Hoens, Directeur-Général de la S.N.C.V. Au cours de cette visite, qui fut une sorte de consécration du T.T.A., Monsieur le Ministre nous confirma le soutien total de son département aux activités que nous poursuivons. Et ceci nous ramène à la conclusion que nous énoncions dans ces pages il y a un an : l'intérêt porté à notre œuvre par les instances officielles est le fait d'un réel succès touristique ; ce succès, nous le devons à une poignée de membres entièrement dévoués à l'idéal qui nous unit : la sauvegarde, pour les générations à venir, d'une glorieuse page de notre histoire nationale.



DE GAUCHE A DROITE,
MESSIEURS HONHON,
HAULOT, PIERS ET HOENS.
(Photo H. Irtou)

ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY (AMUTRA)

a.s.b.l. fondée le 7 mars 1961

C.C.P. 449.80

SIEGE SOCIAL : 47, av. Wielemans-Ceuppens, Bruxelles 19

Cotisations :

Membres adhérents : 150 fr. Membres bienfaiteurs : 250 fr. Membres de soutien : 500 fr. (minimum). Membres affiliés : 50 fr. (membres habitant sous le même toit qu'un membre adhérent, bienfaiteur ou de soutien).

TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE (T.T.A.)

a.s.b.l. fondée le 18 septembre 1964

SIEGE SOCIAL : 9, av. des Nations-Unies, Erezée - C.C.P. 2173.61

Trésorerie-Correspondance : 47, av. Wielemans-Ceuppens, Brux. 19.

Cotisations :

Membres actifs : 50 fr. Sympathisants ordinaires : 150 fr. Sympathisants bienfaiteurs : 250 fr. Membres effectifs : 500 fr. (minimum). Membres affiliés : 50 fr.

PRESENCE DU TRAMWAY

Bulletin périodique, distribué gratuitement aux membres d'expression française (sauf membres affiliés) de l'Amutra et/ou du T.T.A. ; L'édition néerlandaise « Tramleven » peut également être obtenue, moyennant un supplément annuel de 90 fr.

Abonnements annuels (personnes non membres) :

« Présence du Tramway » ou « Tramleven » : 100 fr	} frais d'expédition inclus
« Présence du Tramway » et « Tramleven » : 190 fr.	

REUNIONS AMICALES : le deuxième vendredi de chaque mois, à 20 h, au « Char d'Or », 89, rue Marché-aux-Herbes, à Bruxelles 1 (près Gare Centrale).

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES :

-- Le Musée Vicinal est accessible au public, de Pâques au 31 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés légaux, de 14 à 18 heures. Au cours de la même période, les visites en groupes (15 personnes minimum) peuvent se faire les jeudis et vendredis après-midi, à condition d'en aviser la direction régionale de la S.N. C.V. (105-107, rue Bara, Bruxelles 7 — tél. 21.00.07) quelques jours à l'avance. Le Musée est fermé en hiver (de la Toussaint à Pâques).

-- Le montant de l'entrée est fixé à 15 frs ; des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres des associations touristiques reconnues, etc...

-- Situé à 11 km du centre de Bruxelles, le Musée est accessible, soit par la route, soit par le tram vicinal « Ni », dont le point de départ se situe à Bruxelles, porte de Ninove (correspondance avec les lignes 20, 62, 63, 76, 101 et 102).

-- Si vous portez un intérêt aux tramways et aux chemins de fer secondaires ;

-- Si vous désirez soutenir nos activités,

vous pouvez vous faire membre de l'Association pour le Musée du Tramway : la cotisation annuelle est fixée à 150 frs (250 frs minimum pour les membres bienfaiteurs).

Ce montant peut être viré au C.C.P. n° 449.80 de l'Amutra, à Bruxelles 19.

En plus de la gratuité d'accès au Musée, les membres bénéficient de réunions mensuelles, de publications périodiques, de projections cinématographiques, de voyages en groupe, etc.

**Le siège de l'Amutra est situé au
47, avenue Wielemans Ceuppens, à Bruxelles 19**

