



présence du tramway

31

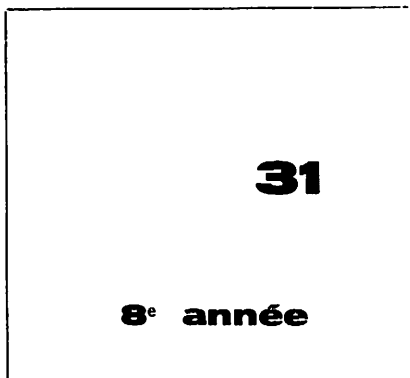
bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

et du tramway touristique de l'Aisne

8e année / IV 1969 prix 25 fr.

**présence
du tramway**



4^e trimestre 1969

sommaire :

- *Historique des Tramways Bruxellois*
- *Les Tramways intercommunaux du Canton d'Esch*
- *Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre*
- *Actualités en bref*
- *Nouvelles de nos associations*

Notre photo de couverture : Arrivée à Anvers, le 21 novembre 1969, de la P.C.C. 2101, première unité d'une nouvelle série de 25 motrices.

(Photo E. Keutgens)

historique des tramways bruxellois

(suite 22)

par Roger PLETINCKX

Lé 26 juillet, il en fut de même pour le service n° 20, de la Chaussée de Nièové à la Chaussée de Gand.

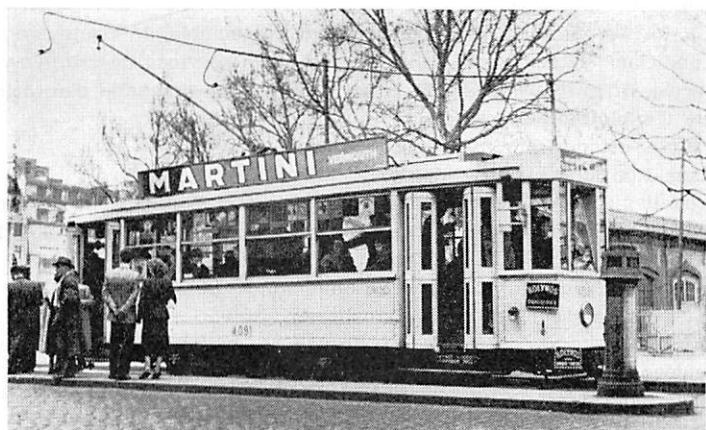
Le 6 septembre, les services n° 93 et 94 furent détournés par la Chaussée d'Helmet, entre le square E. Hiel et la rue de Waelhem.

Le 1er novembre, un nouveau service n° 64 fut instauré entre le Cimetière de Schaerbeek et le R.-P. du Meir et, à la même date, le service n° 76 fut prolongé de la Place de la Vaillance au R.-P. du Meir.

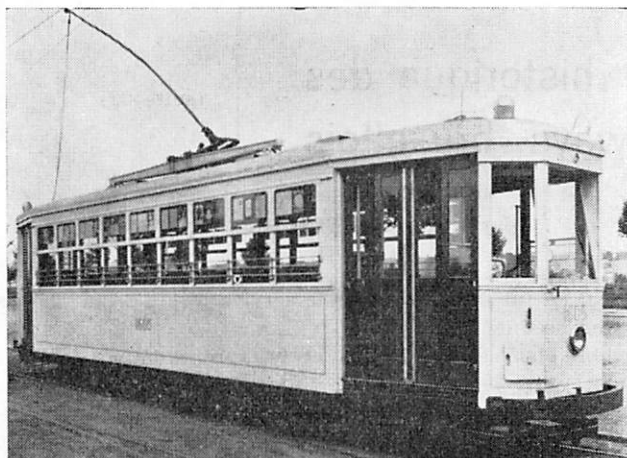
Le 15 novembre, le service n° 35 fut prolongé du Boulevard du Souverain à la rue Blankedelle, à Auderghem.

Enfin, le 4 décembre, le service n° 6 fut prolongé entre la Place St.-Job et le Fort-Jaco à Uccle.

C'est dans le courant de l'année 1932 que les T.B. firent l'acquisition d'une nouvelle motrice prototype n° 1605. Construite par les Ateliers BAUME & MARPENT, elle était munie d'un châssis Brill du type des motrices 4001 et ressemblait par sa caisse à la motrice 5001 dite « Milanaise ». Elle avait neuf petites fenêtres protégées par trois barreaux longitudinaux ; en outre, elle était munie de portières à commande auto-



MOTRICE TYPE 4000 TROISIÈME SERIE (4076-4100) DANS SON DERNIER ETAT, EN 1955
(Photo R. Plétinckx)



LA MOTRICE
1605
DANS SON
ETAT
ORIGINAL
(Docum.
R. Plétinckx)

matique et de marchepieds rabattables. Elle était unidirectionnelle et n'avait pas de portières séparant les plates-formes du compartiment unique ; en outre, les sièges, tous rembourrés, étaient doubles et orientés dans le sens de la marche, ce qui représentait 36 places assises. Elle était munie du frein système Pieper. Contrairement aux dernières 4000, elle avait des indicateurs à plaques. Curieusement, cette première motrice équipée de portières n'eut pas de succès auprès du public et fut la cause de nombreux accidents, alors que plusieurs autobus, munis de ce système, circulaient sans provoquer d'embarras pour les voyageurs. Les portières et marchepieds furent supprimés. Ce prototype de voiture resta unique en son genre.

La loi du 29 avril 1931 permettait aux sociétés de tramways, dans des conditions déterminées, de renforcer leurs services de tramways par des services d'autobus. Les T.B. introduisirent une demande d'autorisation en vue d'exploiter les services de renfort suivants :

- Bourse - Rond-Point St-Michel ;
- Place Fontainas - Vilvorde ;
- Bruxelles-Centre - Hippodrome de Boitsfort et Hippodrome de Stockel ;

La société demanda aussi l'autorisation d'exploiter les nouvelles lignes suivantes :

- Gare du Luxembourg - Avenue Longchamp (Bois) ;
- Place Princesse Elisabeth - Ganshoren ;

Ces deux lignes entrèrent en service en juillet 1932. Furent encore demandées, les lignes suivantes :

- Place Fontainas - Stade du Heysel ;
- Gare du Luxembourg - Place Dailly ;
- Place Liedts - Place Van Meenen ;
- Rue des Riches Claires - Place Général Meiser.

Dans le domaine de l'amélioration du parc de matériel roulant, une importante quantité d'anciennes motrices furent transformées en 1933 ; ces transformations consistaient en l'allongement du châssis et des plates-formes ainsi que de l'empattement, le remplacement des banquettes longitudinales par des sièges transversaux, ce qui permettait 12 places assises par compartiment et 18 places par plate-forme.

Cinquante-neuf anciennes remorques furent désaffectées et les vingt-cinq dernières motrices du type 4000 (4076 à 4100) livrées.

Des quatre nouvelles lignes d'autobus demandées en 1932, deux furent mises en service : Gare du Luxembourg - Place Dailly le 15 janvier, et Bourse - R.-P. St. Michel le 20 mai 1933.

Furent encore demandées en 1933, quatre lignes nouvelles d'autobus :

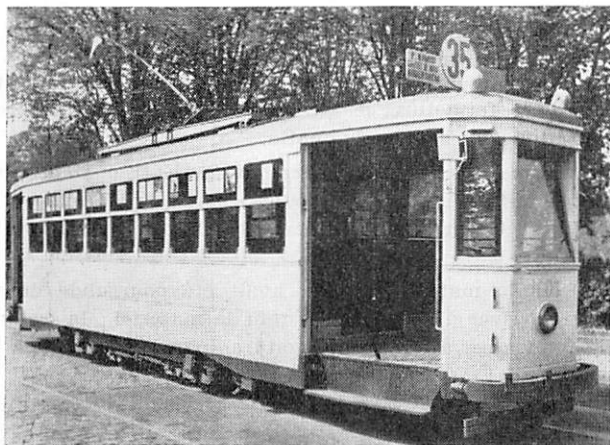
- Gare du Nord - La Chasse ;
- Place Princesse Elisabeth - Place Général Meiser - Bourse ;
- Uccle Calevoet - Uccle St. Job ;
- Porte d'Anvers - Jette.

Les trois premières lignes furent mises en marche à titre d'essai respectivement les 1er mai, 14 décembre et 13 août 1933. Par contre, la ligne Place Princesse Elisabeth - Ganshoren cessa de fonctionner le 8 mars 1933 par manque de trafic.

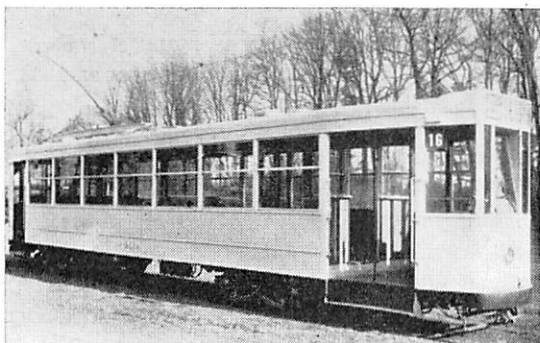
Le 11 mars 1934 est instauré au profit de la ville de Bruxelles le supplément de 0,10 fr. sur le parcours Place St. Lambert - Stade.

En vue de l'Exposition de 1935, la modernisation du matériel roulant fut poursuivie et atteignit la cadence d'une voiture transformée par jour ouvrable.

Le 1er août 1934, l'exploitation de la ligne vicinale Place St. Josse - Cimetière de Bruxelles fut rétrocédée à la S.N.C.V.



PREMIERE
TRANS-
FORMA-
TION
DE LA
MOTRICE
1605.
(Docum.
R. Plétinckx)



LA PREMIERE UNITE
DE LA SERIE
5001-5025
CONSTRUITE PAR
« LA DYLE »
EN 1935.
(Docum.
R. Plétinckx)

L'autorisation provisoire d'exploiter par autobus la ligne Porte d'Anvers - Jette ayant été acquise, sa mise en service eut lieu le 1er février 1934, de même que les lignes Place Fontainas - Heysel le 1er mars 1934 et les services spéciaux des courses le 14 avril 1934. Toutefois, le service Uccle Calevoet - Uccle St. Job fut supprimé le 30 avril 1934.

D'autre part, le 8 décembre de la même année, le service Porte d'Anvers - Jette fut prolongé jusqu'à la Gare du Midi.

Au mois de novembre, deux mille appareils changeurs de monnaie étaient en service.

L'Exposition de 1935 allait exiger la construction de quatre gares de tramways ; d'autre part la puissance des sous-stations allait être augmentée, le matériel roulant ancien modernisé et du nouveau matériel acquis.

C'est ainsi que la Société fit l'acquisition de 25 nouvelles motrices à bogies d'une capacité totale de 90 places. Ces voitures furent construites par les Ateliers « La Dyle », à Louvain. Ce furent les premières motrices de ce type à être mises en service sur le réseau (hormis la voiture expérimentale n° 5001 de Milan).

Les Tramways Bruxellois avaient transporté plus de 20 millions de voyageurs pendant la durée de l'Exposition qui avait ouvert ses portes le 27 avril. Le jour de la fermeture, le 3 novembre, les trams quittèrent les gares de l'Exposition à 3 heures du matin.

Il avait été créé un ticket combiné Train-Tram-Entrée Exposition, ainsi qu'un tarif spécial de nuit (prix doublé) entre le 5 mai et le 3 septembre. Ces tarifs étaient appliqués dès 0 h 30 sur les 2 lignes de nuit n° 16 et 18b.

La transformation du matériel roulant avait été poursuivie durant l'année 1935 en vue d'arriver à standardiser tout le matériel ; la cadence de transformation avait ainsi atteint deux voitures par jour ouvrable.

(à suivre)

Les tramways intercommunaux du Canton d'Esch

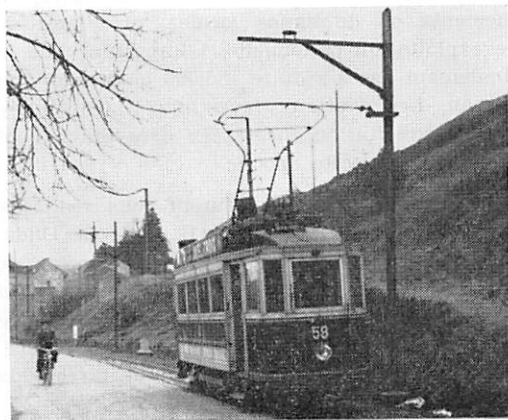
(suite 1)

par Ch. MAYER

La mise en exploitation des diverses lignes se fit rapidement dans l'ordre ci-après :

- le 15 juillet 1927 : les tronçons de Pétange à Rodange-Haut et Rodange-Frontière,
- le 14 août 1927 : la ligne d'Esch à Dudelange-Eglise par Kayl et Budersberg,
- le 2 octobre 1927 : la ligne d'Esch à Rumelange-Ottange frontière par Langengrund,
- le 7 novembre 1927 : les lignes de Dudelange-Eglise à Burange et de Kayl à Tétange,
- le 4 février 1928 : les lignes locales de Dudelange-Eglise à Tattenberg-Italie et à Greisendahl, ainsi que le prolongement de Tétange à Rumelange-Usines,
- le 23 juin 1928 : le prolongement de la ligne de Rumelange-Usines à Rumelange-Gare,
- le 1er mai 1928 : la ligne locale de Differdange.

La ligne d'Esch à Schifflange fut mise en service le 13 novembre 1927 par autobus en attendant le relèvement d'un passage supérieur ferroviaire interdisant le passage des tramways. Le tram électrique atteignait à son tour la localité de Schifflange le 15 novembre 1931. Mais



MOTRICE 58 A TRUCK
PECKHAM
AU TERMINUS DE
RUMELANGE (LIGNE
DE TETANGE A
RUMELANGE),
EN FEVRIER 1956.
(Photo Ch. Mayer)



MOTRICE 56 MONTANT VERS LE POTEAU DE KAYL (LIGNE D'ESCH A KAYL) EN FEVRIER 1956.

(Photo Ch. Mayer)

déjà, le 15 mai de la même année, le service avait été supprimé sur les lignes locales de Dudelange-Tattenberg et de Differdange en raison du trop mauvais rendement.

On s'aperçut rapidement que ce réseau équipé d'une série d'appendices en forme d'embranchements ou de lignes locales, présentait de grandes difficultés pour une exploitation rationnelle. L'importance de la population desservie était finalement assez réduite (85.000 habitants) par rapport à l'extension du réseau. Les capitaux investis n'étaient guère en rapport avec les résultats d'exploitation influencés défavorablement par la situation économique difficile de cette époque.

De ce fait, les extensions encore prévues ne furent plus réalisées. Ainsi, on avait prévu notamment le prolongement de la ligne de Dudelange à Burange en direction de Bettembourg ainsi que l'extension du réseau au-delà de Bascharage. Le premier prolongement aurait permis la jonction avec l'important réseau de chemins de fer à voie étroite exploités depuis quelques années par l'Etat et dont l'électrification était à l'étude. Cette liaison devait surtout permettre la création d'une ligne directe du bassin minier vers la vallée de la Moselle.

Malgré toutes les mesures d'assainissement et de compression des dépenses, les résultats d'exploitation étaient défavorables, d'autant plus que le Syndicat avait perdu entretemps la concession de la distribution de l'énergie électrique. Aussi la direction préconisa la reprise par l'Etat du réseau des T.I.C.E., à l'instar de celle des chemins de fer à voie étroite réalisée quelques années auparavant.

Au cours de la deuxième guerre mondiale, les T.I.C.E. connurent un important accroissement de trafic, dû en grande partie à la disparition des moyens de transport privés. Si le réseau réussit à sortir indemne de la période difficile de la guerre, par contre, le matériel roulant et les installations avaient souffert du manque d'entretien systématique prolongé.

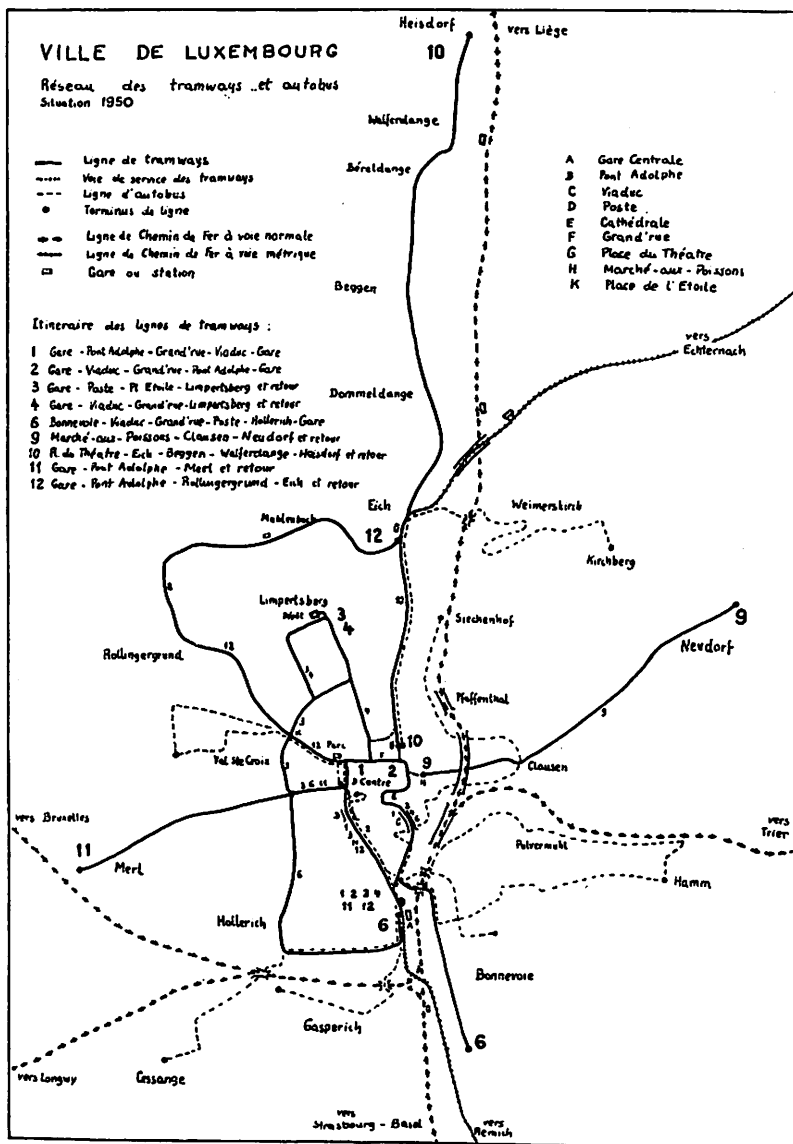
Au lendemain de la libération allait se poser de nouveau la question du maintien des tramways. En effet, il n'était guère possible d'améliorer les résultats financiers en maintenant en service le réseau tel qu'il se présentait. Compte tenu de l'usure avancée des installations et du matériel, la décision de remplacer progressivement les tramways par des autobus et d'adapter le tracé des lignes au nouveau développement des localités desservies s'imposait pratiquement.

Le 16 mai 1948, le tramway fut remplacé par l'autobus sur le tronçon de ligne de Bascharage à Rodange. Le 13 septembre 1949, le service des tramways fut limité à Differdange. A cette même époque, la ligne locale d'Esch-sur-Alzette avait déjà cessé d'exister suite au trop mauvais rendement. La suppression des tramways sur les autres lignes se fit par étapes successives comme suit :

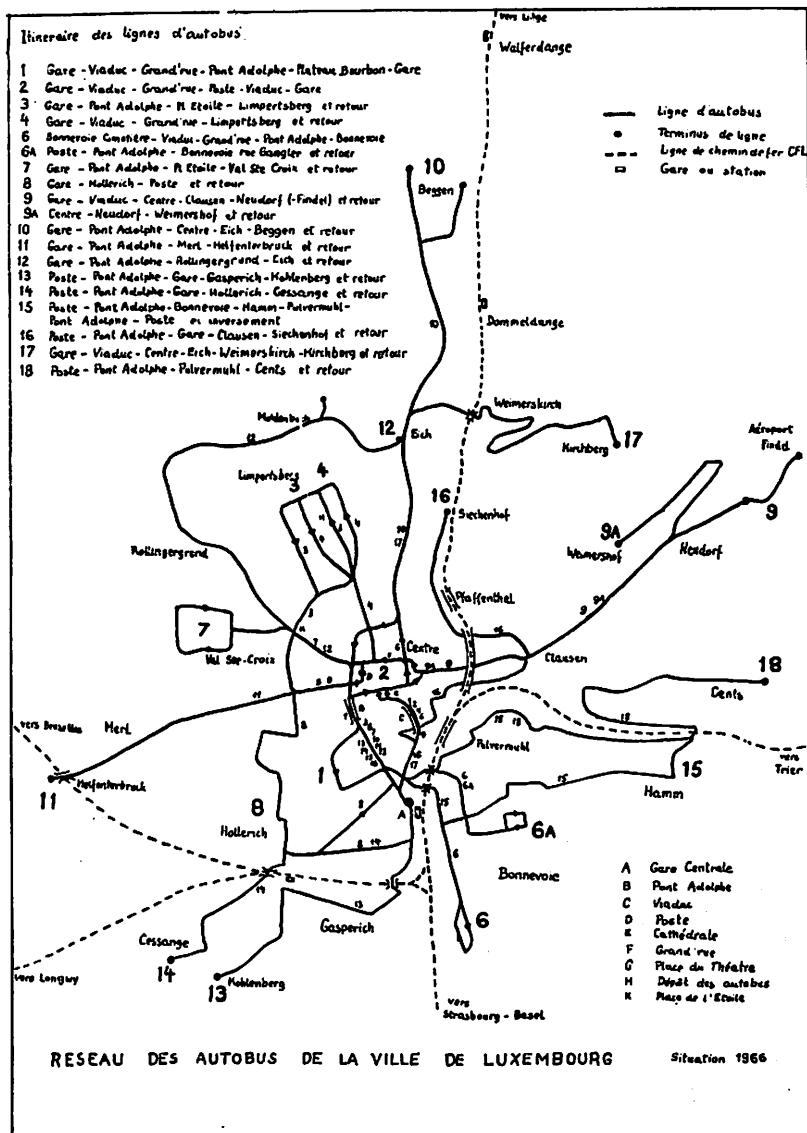
5 novembre 1950	: Esch - Rumelange-Ottange
8 juillet 1953	: Esch - Differdange
5 juillet 1954	: Kayl - Dudelange - Greisdal
11 septembre 1955	: Esch - Schifflange
20 août 1956	: Rumelange - Tétange - Kayl

Comme déjà signalé, le dernier tramway circula le samedi 22 septembre 1956 sur la ligne d'Esch à Kayl. A partir du lendemain, les lignes d'autobus qui jusqu'alors avaient repris généralement le tracé des lignes de tramways, furent complètement remaniées. D'autre part, depuis 1949, le Syndicat avait créé de nouvelles lignes complétant le réseau existant et desservant des localités qui n'avaient pas été reliées au réseau des tramways. Depuis quelques années, deux lignes internationales sont venues compléter le réseau : Esch-sur-Alzette - Villerupt et Dudelange-Eglise - Volmerange-les-Mines. Ces deux lignes desservent des localités de la « Lorraine Française » proche. Le première d'entre elles est exploitée en communauté avec une entreprise de transports de Villerupt.

(à suivre)



En complément à l'article qui fut consacré, dans ces colonnes, aux Tramways de la Ville de Luxembourg (« Présence du Tramway » n° 15 à 26), son auteur vient de nous transmettre deux plans s'y rapportant,



l'un nous montrant la situation des lignes de tramways et d'autobus en 1950, l'autre donnant l'aspect du réseau en 1966, après la suppression totale des tramways.

(Dessins Ch. Mayer)

Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre

(suite 2)

par E. FAIDER et P. DEHON

3. Mariemont - Chapelle-lez-Herlaimont.

Dès 1900, la S.N.C.V. envisageait la construction de la ligne Mariemont - Chapelle-lez-Herlaimont - Trazegnies - Fontaine-l'Evêque - Anderlues, mais ne prévoyait pas, du moins dans l'immédiat, la possibilité d'une entente entre les communes intéressées. Sur proposition de la députation permanente du Hainaut, le projet fut ajourné. Néanmoins, la S.N.C.V. sollicita la prise en considération de la section à construire de la gare de Mariemont à Chapelle-lez-Herlaimont (Saint Germain), à exploiter électriquement à titre d'extension des lignes du Centre I. La concession fut accordée par l'arrêté royal du 28 décembre 1902 et la ligne ouverte au trafic le 28 juin 1903. Il est intéressant de signaler la présence, sur le convoi inaugural, du Prince Albert, futur Roi Albert Ier qui, durant toute sa vie, s'intéressa très vivement à l'actualité ferroviaire.

L'intérêt de la ligne résidait dans le fait qu'elle desservait le complexe en cours de réalisation sur les hauteurs de Morlanwelz et comprenant l'athénée, le lycée, l'école normale, la crèche et l'orphelinat, institutions créées à l'initiative d'un célèbre philanthrope de la région, Monsieur Raoul Warocqué (1870-1917). La ligne est aussi l'amorce de la future relation vers Charleroi.



Houdeng-Gozgnies - Coin de la rue des Trioux et Chausard

A HOUDENG RUE HOUTART : TRAMWAY VENANT DE LA LOUVIERE ET SE DIRIGEANT VERS LE RCEULX. A DROITE, LA BIFURCATION VERS BRACQUEGNIES. (Collect. E. Keutgens)



JOLIMONT-BIFURCATION, AU DEBUT DU SIECLE : DEUX TRAMWAYS ARRETES COTE-A-COTE, PRETS A PARTIR RESPECTIVEMENT VERS MANAGE ET MORLANWELZ. (Collect. E. Keutgens)

4. Haine-Saint-Pierre - La Louvière - Familleureux et Morlanwelz - Haine-Saint-Pierre.

Ces lignes électriques, destinées à la desserte des gros établissements industriels de la région, quoique relativement courtes, ne furent ouvertes au trafic que par petites sections. Le 30 mars 1907, inauguration de la section Haine-Saint-Pierre - La Louvière, suivie, le 14 août, de celle de la section La Louvière - La Crorière (Passage à Niveau). L'année suivante, pour sa part, connût deux nouveaux prolongements successifs : le 22 février, le tram continue jusqu'au Pont du Thiriaux et le 25 avril suivant, il atteint Bois d'Haine (Noir Cerisier). Enfin, en 1910, le 13 mars voit le tram poursuivre sa route jusque Familleureux.

Bien que le programme de la S.N.C.V. prévoyait que le tram électrique pousserait jusque Braine-le-Comte, via Marche-lez-Ecaussines, le projet demeura toujours au stade anticipatif et la concession ne fut même jamais sollicitée.

Quant à la courte section transversale La Crorière - Fayt, elle est inaugurée le 1er décembre 1910.

A la veille de la première guerre mondiale, à Haine-Saint-Pierre, la ligne fut raccordée à celle venant de Manage par Jolimont et fusionnée avec cette dernière.

En 1930, les services Manage - La Louvière - Familleureux et Manage - La Louvière - Fayt reçurent les numéros 2 et 3.

Quant à la ligne Morlanwelz - Hayettes - Hainte-Saint-Pierre, elle ne put être livrée au trafic que le 1er juillet 1933, les travaux de construction du Pont d'Houssu, entamés en 1913, durèrent vingt ans étant donné de nombreuses vicissitudes, notamment l'incidence de la guerre 1914-1918. Ce fut le tram n° 9 (Morlanwelz - Hayettes - La Louvière) qui desservit cette nouvelle ligne jusqu'en 1936, lorsque le tram n° 34 (Morlanwelz - Roelux) prit la relève. (à suivre)

|| actualités en bref ||

A LA S.T.I.B.

L'actualité de ce dernier trimestre est évidemment dominée par la mise en service du premier tronçon du pré-métro bruxellois. Avec un faste discret et de bon goût, la cérémonie inaugurale du 17 décembre 1969 fut, comme on le sait, rehaussée par la présence de Sa Majesté le Roi.

Les trois premiers jours, quelque 108.000 candidats-voyageurs, curieux de cette nouvelle façon de voir Bruxelles, eurent l'occasion de parcourir gratuitement cette fameuse section qui, faut-il le rappeler, joint l'Avenue de la Joyeuse Entrée à l'ancien Marché-aux-Poissons : près de 4 km d'ouvrages d'art exécutés en quatre ans et demi d'un dur labeur dans des terrains ingrats. Le résultat : une réalisation sobre et efficace, où l'avenir a été prévu partout où la chose était possible, permettant surtout un gain de temps appréciable dans la traversée Est-Ouest de la capitale. En deux mots, un ouvrage dont nous avons tout lieu de nous réjouir.

La mise en service normal devait avoir lieu le 20 décembre 1969 pour les lignes 23, 39 et 44, le 10 janvier 1970 pour la ligne 25 et le 12 janvier pour la ligne 24, tout ceci entraînant certaines modifications au réseau de la S.T.I.B., notamment la suppression du service de tramway no. 26 (pas de remplacement par autobus) et une modification d'itinéraire des lignes d'autobus no. 85 et 87, afin de leur faire desservir l'ancien Marché-aux-Poissons.

Nous reviendrons plus longuement sur le pré-métro bruxellois dans nos prochaines éditions, car il y a beaucoup à en dire.

*

Toujours à Bruxelles, c'est le 25 novembre 1969 que les autobus se sont substitués aux tramways sur la ligne 28 (Monnaie-Place St. Lambert). On sait que la réforme de cette ligne a été motivée par les imminents travaux autoroutiers du Bd. Reyers et la mise à sens unique de l'Avenue de Roodebeek. Pour rappel la section ferrée de la ligne 28 sise entre le Square de Meudon et la Place St. Lambert est relativement récente, puisqu'elle fut inaugurée le 21 mai 1952 ; avant cette date, l'itinéraire entre ces deux points empruntait l'Avenue Georges Henri et la Chaussée de Roodebeek, suivant ainsi le trajet de la ligne 27 ; à partir du carrefour de l'Avenue Paul Hymans, les voies du service 28 rejoignaient la Place St. Lambert par la Rue St. Lambert. Le tracé dans cette dernière rue fut déclassé en mai 1952, dès la mise en service du nouvel itinéraire de la ligne 28.

*

La S.T.I.B. a actuellement en commande 16 motrices P.C.C. à simple caisse (type 7000), dont la livraison doit théoriquement débiter en mars 1970, ainsi que 53 motrices P.C.C. articulées à double caisse (type 7500), attendues à partir de décembre 1970. La construction de ces voitures est assurée par « La Brugeoise & Nivelles », à St. Michel-lez-Bruges.

A LA S.T.I.V.

La plus petite ville belge à posséder un réseau de tramways, Verviers, a vu rouler pour la dernière fois, le 31 décembre 1969, ses sympathiques petites motrices à deux essieux. Rappelons que seules les lignes 1 (barré), 3 et 6 étaient encore en service à cette date. Le 13 septembre 1969, l'Amutra avait organisé une visite d'adieu à ce petit réseau ; nous y revenons sous la rubrique « Nouvelles de nos Associations ». L'histoire des Tramways Verviëtois a été évoquée dans les numéros 11 et 12 (juillet et octobre 1964) de « Présence du Tramway ».

* * *

A LA M.I.V.G.

Nous sommes heureux de confirmer la commande de 30 motrices P.C.C. bidirectionnelles et à simple caisse, confiée à « La Brugeoise & Nivelles » par la Société des Transports Intercommunaux de Gand. Leur livraison doit commencer en novembre 1970.

* * *

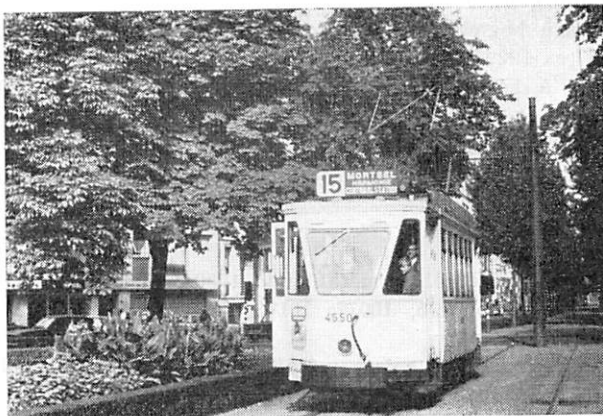
A LA M.I.V.A.

Le 21 novembre 1969 avait lieu l'arrivée à Anvers de la première unité d'une nouvelle série de 25 motrices P.C.C. à simple caisse, semblables aux 101 unités mises en service sur le même réseau depuis 1960. La construction de cette nouvelle série, immatriculée de 2101 à 2125, a été assurée par « La Brugeoise & Nivelles ».

Notre photo de couverture se rapporte à l'arrivée de la 2101 à Anvers ; les transferts de Bruges à Anvers s'effectuent au moyen du tracteur routier de la S.N.C.V.

LE 22 DECEMBRE 1969, LA MOTRICE 4550 DE LA M.I.V.A. ETAIT TRANSFEREE D'ANVERS A NOTRE MUSEE. CI-DESSOUS, LA MEME MOTRICE A ANVERS, LE 4 OCTOBRE 1969.

(Photo R. Bastaens)



A LA S.T.I.C.

Nous n'avons pas fait écho, en son temps, à la suppression du service de tramway no. 4 de la S.T.I.C. (Charleroi-Gilly 4 Bras-Châtelineau). Le fait mérite cependant d'être rappelé, même huit mois après l'événement, d'autant plus que l'histoire de ce service est étroitement liée à celle de l'ex-tramway vicinal no. 56 (Charleroi-Lodelinsart Bon Air-Gilly 4 Bras-Châtelineau-Châtelet), supprimé déjà depuis quelques années. En effet, la section ferrée commune à ces deux lignes, entre Gilly 4 Bras et Châtelineau, était affermée par la S.N.C.V. à la S.T.I.C.

C'est le 31 mai 1969 que le dernier tramway no. 4 y a circulé, entraînant ainsi la désaffectation définitive des voies et des catenaires de la section commune.

* * *

A LA S.N.C.V.

Le 18 octobre 1969, la relation ferrée vicinale Dilbeek-Bruxelles Midi-Rhode St. Genèse (lignes R et V) était partiellement remplacée par un service d'autobus : si les sections Dilbeek-Midi-Place St. Job restent exploitées par tramway, par contre, les services Dilbeek-Midi-Rhode St. Genèse sont entièrement assurés par autobus, sauf quelques rares services de pointe, matin et soir, en semaine.

*

Le second semestre de 1969 a vu le déclassement du matériel roulant qui suit :

Groupe du Brabant :

1. motrices standard à caisse métallique : 10131, 10132, 10213, 10225, 10302, 10319, 10322, 10342 (ex 10358) et 10359.
2. motrice-fourgon : 9968.
3. remorques à bogies et caisse métallique : 19294, 19295, 19348, 19353 et 19425 (ex 19293).
4. remorques à bogies et caisse en bois : 19423, 19426, 19430, 19431, 19435, 19436 et 19489.

Groupe des Flandres :

1. remorques à bogies et caisse en bois : 19535, 19539, 19670, 19671, 19686 et 19690.

Groupe de Hainaut :

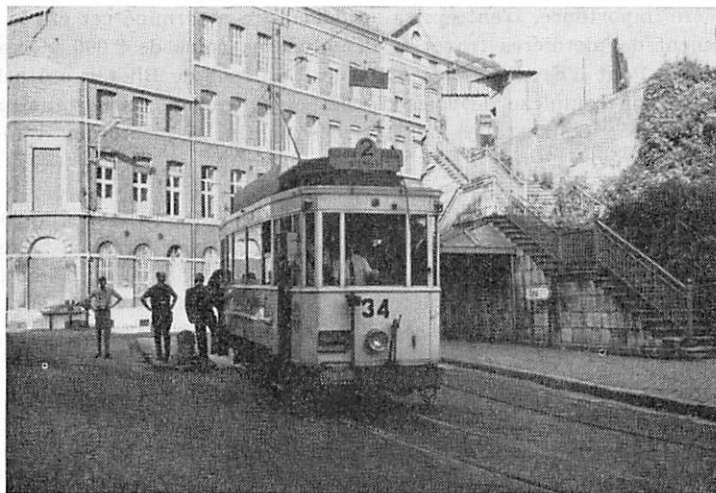
1. motrice standard à caisse métallique : 10304.
2. motrices type S : 9775, 10077, 10173, 10245, 10247, 10498, 10499 et 41007.
3. remorques standard à caisse métallique : 19280, 19335, 19337, 19338, 19369, 19378 et 19384.

nouvelles de nos associations

A L'AMUTRA

Le 13 septembre 1969, l'Amutra avait organisé une visite aux réseaux de Liège (S.T.I.L.) et de Verviers (S.T.I.V.). Sur le premier de ces réseaux, 80 membres de notre association ont eu le loisir de visiter les deux dernières lignes de trolleybus (10 et 12), reliant respectivement la Place St. Lambert à Fléron et à Loncin, ainsi que la section de ligne longeant la Meuse et utilisée exclusivement pour l'écolage des conducteurs. On sait que les trolleybus liégeois sont progressivement remplacés par des autobus depuis quelques années, et les lignes 10-12 n'échapperont malheureusement pas à cette réforme.

L'après-midi fut consacrée à la visite des deux dernières lignes de tramways verviétois (1 barré : Renoupré-Place Verte-Rue Gérardchamps, et 3-6 : Heusy-Vieuxtemps/Rue des Déportés). Le parcours fut effectué dans les motrices 34 et 85, réservées à notre musée pour 1970 ; à cette occasion, elles furent équipées de plaques indicatrices de lignes disparues au cours des années précédentes. Les lignes parcourues ce 13 septembre par l'Amutra devaient subir le même sort dès le soir du 31 décembre 1969. Ainsi, le 1er janvier 1970, il n'y avait plus de tramways en service sur le sympathique réseau urbain de Verviers. Adieu, petits trams jaunes !



A VERVIERS, LORS DE L'EXCURSION DU 13 SEPTEMBRE 1969. (Photo R. Bastaens)

AU T.T.A.

Mieux qu'un discours, le tableau comparatif qui suit évoquera la magnifique progression du T.T.A. en 1969 par rapport à l'exercice précédent !

	1968	1969
Nombre total de voyageurs	14.402	17.487
Nombre de voyages aller-retour	457	497(1)
Kilométrage parcouru (serv. voyag.)	8.121	5.970(2)
Moyenne de voyag. par train aller-ret.	31,51	35,18
Nombre de voyageurs au kilomètre	1,77	2,92
Kilométrage moyen d'un aller-retour	17,70	12
Nombre de jours d'exploitation ...	93	95(3)
Moyenne de voyag. par jour d'expl.	154,86	184,07

La réduction du kilométrage parcouru en 1969 est due à la limitation de l'exploitation au point d'arrêt de Forge-à-l'Aplé ; noter également que le service n'a repris que le 1er mai 1969, soit trois semaines plus tard qu'en 1968.

*

L'été et l'arrière-saison ensoleillés que nous avons vécus en 1969 ont permis au T.T.A. non seulement d'enregistrer une hausse du nombre de voyageurs, mais également de faire progresser de nombreux travaux de première importance. L'entreprise adjudicataire a terminé cet été le remplacement des dernières traverses défectueuses (plus de 2.000 pièces) de la section Pont d'Erezée-Forge à l'Aplé. Le dépôt de Blier a été achevé, ainsi que son complexe de voies d'accès et de garage ; une signalisation téléphonique a été installée par l'Armée ; enfin, de nombreux véhicules ont pu être révisés.

D'autre part, la locomotive « La Scarpe » a quitté Bruxelles le 29 juillet 1969 pour être réparée dans un atelier de Lessines. Quant à la remorque d'autorail 10760, arrivée au T.T.A. le 23 mars 1968, elle subit actuellement une remise en état complète ; après deux ans d'inaction, elle pourra être mise en service dès la saison 1970, qui s'ouvrira le 1er mai.

(1) dont 102 en service vapeur

(2) dont 1.230 en service vapeur (contre 594 en 1968)

(3) dont 23 jours d'exploitation sous réservation (contre 20 en 1968) ; sur les 95 jours (93 en 1968), 26 ont été assurés en traction vapeur (contre 15 en 1968).

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

Direction Générale : 79-81, rue Aug. Lambiotte, Bruxelles 3.

Trésorerie : 47, av. Wielemans-Ceuppens, Bruxelles 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
« Présence du Tramway » et « Tramleven » : 190 fr.	

REUNIONS AMICALES : le deuxième vendredi de chaque mois, à 20 h, aux « Armes des Brasseurs », 56, Bd. Anspach, Bruxelles (Bourse).

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 l'autobus 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**