



présence du tramway

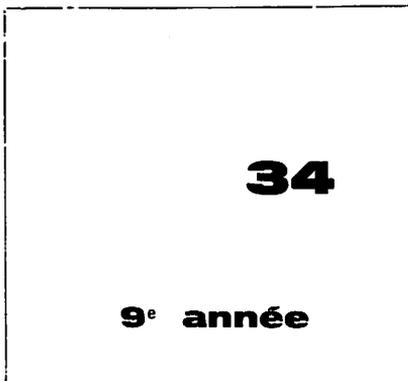
34

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

et du tramway touristique de l'Aisne

9e année / III □ 1970 □ prix 25 fr.



sommaire :

- *Historique des Tramways Bruxellois*
- *Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre*
- *Anvers construit un pré-métro*

Notre photo de couverture : Asse, 4 septembre 1970 : l'ART 300 (du Musée de Schepdaal), démontant l'équipement électrique de la ligne d'Alost, est croisé par un « grand frère » de la S.N.C.B.

(Photo E. Keutgens)

historique des tramways bruxellois

(suite 25 et fin)

par Roger PLETINCKX

Au cours de l'année 1934, les T.B. demandèrent l'autorisation de pouvoir procéder à la mise à écartement normal de la dernière ligne à voie métrique du réseau, c.-à-d. la ligne Pl. Ste Croix-Gare de Schaerbeek, toujours affermée par la S.N.C.V. aux T.B.

Le pouvoir concédant ayant marqué son accord, les travaux furent exécutés et, dès le 22 novembre 1934, la partie comprise entre la gare de Schaerbeek et le Sq. Gutenberg était exploitée par les motrices à voie normale sous plaque 99.

Au Sq. Gutenberg avait lieu le transbordement des voyageurs en direction ou en provenance de la Pl. Ste Croix, partie toujours exploitée avec les petites motrices vertes à voie métrique.

Dès le 10 janvier 1935, le transbordement des voyageurs était reporté à la rue Belliard. Le 9 février 1935, nouveau report du point de transbordement à la rue du Brochet. Le 27 février, la navette vicinale était supprimée.

Les tramways 99 circulaient à simple voie dans la rue Gray, entre les rues du Brochet et du Serpentin. Enfin, le 2 mars 1935, les travaux de mise à grand écartement étaient terminés. Signalons aussi que durant l'Exposition, certains dimanches d'affluence, les services 99 barré « Pl. Verboeckhoven-Pl. Ste Croix » eurent leur terminus reporté à l'Avenue Astrid.

Le 1er octobre 1935, les lignes 99 et 99 barré furent remplacées par le service no. 5, prolongé de la Pl. Van Meenen à la Gare de Schaerbeek via la Pl. Ste Croix, c.-à-d. par l'itinéraire de la ligne 81.

Après l'Exposition de 1935, la transformation du matériel roulant s'est poursuivie et 222 motrices furent modifiées en 1936.

Cette même année, plusieurs travaux de voies furent exécutés, ce qui amena entre autres la suppression des voies rue de Bodenbroeck, le prolongement de la ligne n° 4 jusqu'à Boondael (30 juin) et de la ligne n° 47 jusqu'au Marly (1er décembre). Il fut également installé une boucie aux terminus de Woluwé-St-Lambert et de Berchem.

Au cours de l'année 1936, le service n° 15 fut rétabli entre la Porte d'Anderlecht et la Place de l'Yser par les boulevards Barthélémy et de Nieuport (2 février).

Le 17 avril, les services 20, 22, 33 et 98 empruntèrent dans les deux sens la rue des Sablons au lieu de la rue de Bodenbroeck.

Le 12 mai, les services n° 5 et 48 suivirent dans les deux sens les rues J. Stevens, Lebeau et de l'Hôpital, ce qui signifiait la suppression de la descente vers la ville par les rues Steenpoort et de l'Escalier. Ce même jour, le service n° 34 est détourné, à partir de la Chaussée de Wavre, par la Gare du Luxembourg vers la Bourse et le service n° 98 est prolongé à partir du Grand Sablon tandis que sa branche sud se voit prolongée de Watermael à Boitsfort.

Le 26 mai, le service n° 8 était prolongé de la Place E. Bockstaël. au Heysel. Le 30 mai, c'est au tour du service n° 9 à être prolongé jusqu'à l'entrée de l'Hôpital Brugmann.

Le 5 septembre, les services n° 85, 86 et 87 sont rétablis par leur itinéraire normal entre la Chaussée de Gand et la Bourse. Le 13 octobre, le service n° 2 est prolongé à la Gare de Schaerbeek. Enfin, le 8 décembre, le service n° 27 est prolongé à la Place Verheyleweghen.

Les services d'autobus ne sont pas mentionnés, étant donné que nous en avons parlé dans un article précédent.

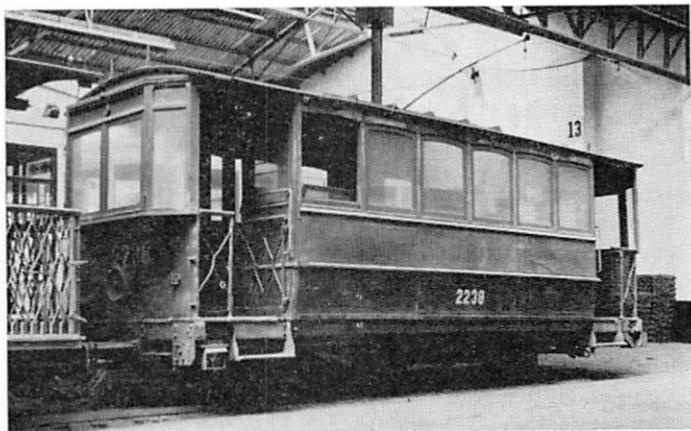
Nous signalerons toutefois que c'est en 1936 que les T.B. introduisirent la demande de concession d'une ligne de trolleybus entre Forest et la Gare du Luxembourg.

Une nouvelle série de 150 motrices furent transformées en 1937, tandis que quelques travaux de voies furent exécutés.

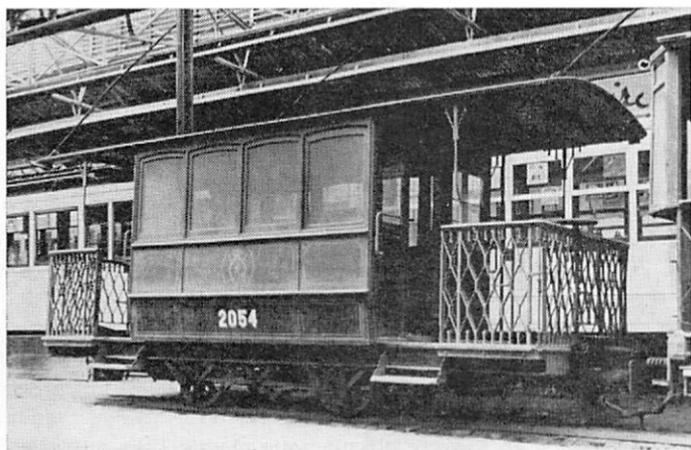
Le service n° 4 fut prolongé, le 27 mars, jusqu'à la Place Communale de Boitsfort.

Le projet de ligne de trolleybus entre Forest et la Gare du Luxembourg fut complété par la demande de concession d'une extension de la Gare du Luxembourg à Machelen.

Si l'année 1937 ne fut pas marquée par des initiatives importantes,



TYPE D'ANCIENNE MOTRICE « IXELLES-BOENDAEL » REPRIS PAR LES T.B. POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES A VOIE METRIQUE (R. Plélinckx)



UNE DES ANCIENNES PETITES REMORQUES CORRESPONDANT AU TYPE DE MOTRICE DE LA PAGE PRECEDENTE
(Photos R. Plétinckx)

l'année suivante au contraire marqua la disparition quasi-complète des motrices à deux postes de conduite, sauf 13 véhicules* conservés pour certains services en navette. Ceci portait l'effectif du matériel roulant à 917 motrices à un poste de conduite et à plates-formes fermées du côté de l'entre-voie.

Il fut aussi commandé 7 trolleybus et procéda à la pose de plusieurs voies permettant ainsi les prolongements suivants :

Le 12 avril 1938, prolongement du service n° 96 vers le Sq. des Archiducs à Watermael.

Le 20 décembre, prolongement du service n° 33 vers le Sq. H. Rey à Anderlecht.

Il fut procédé aussi à la pose d'une voie en boucle dans le dépôt de la chaussée de Louvain avec voies de garage.

L'année 1939 fut plus mouvementée, car nous approchions d'un nouveau conflit mondial. La situation tendue en Europe obligea la Belgique à procéder à certains rappels de miliciens et, pour ce faire, l'autorité militaire réquisitionna de nombreux véhicules automobiles et du matériel de tout genre de la Société, ce qui augmenta les difficultés et les charges d'exploitation.

Néanmoins, les 7 trolleybus furent livrés et mis en service au cours des mois d'avril et mai 1939, et cinq véhicules supplémentaires furent immédiatement commandés.

De nombreuses modifications de voies furent exécutées en vue des travaux de la jonction Nord-Midi.

* n°s 1966 à 1978

Plusieurs services furent modifiés :

Le 14 mars 1939, les services n° 35 et 45, qui avaient leur terminus à la Porte de Namur, furent prolongés jusqu'au Midi.

Le 18 avril, mise en service de la ligne de trolleybus Forest - Gare du Luxembourg, sous n° 54 barré.

Le 23 mai, une nouvelle relation n° 1 est mise en service entre le Bois de la Cambre, la Porte de Namur et l'Avenue Astrid.

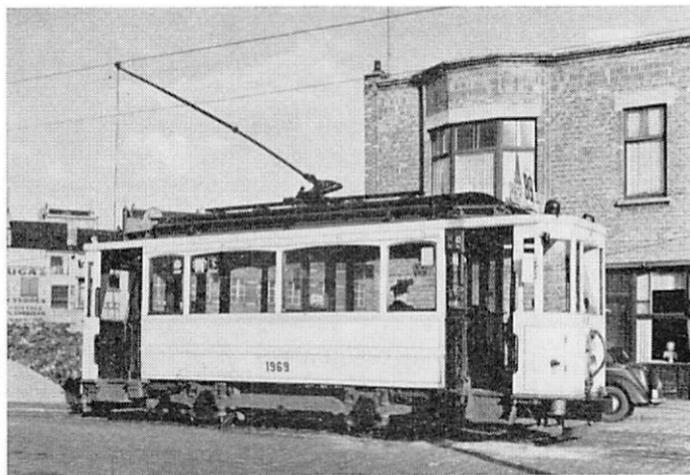
Le 30 mai, le service n° 54 barré est prolongé à Machelen sous n° 54.

Par suite des travaux de la jonction Nord-Midi, les services passant par la rue Cardinal Mercier sont détournés par les rues de l'Impératrice et de la Putterie.

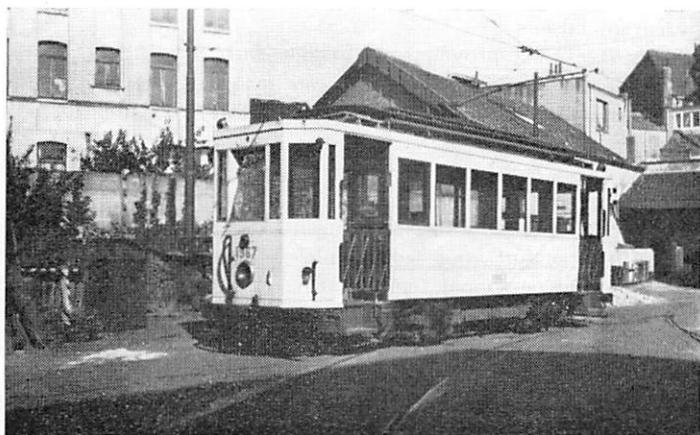
D'autre part, suite à la réfection du pont de chemin de fer de la rue de Birmingham, les terminus des services n° 33, 64 et 76 furent respectivement reportés du Sq. H. Rey et du Parc d'Anderlecht à Scheut, et du Parc d'Anderlecht au pont du chemin de fer de la rue de Birmingham. En outre, un service en navette circula sous plaque « S » entre le Sq. H. Rey, le pont du chemin de fer de la rue de Birmingham et le Parc d'Anderlecht.

Enfin, tous les autobus furent réquisitionnés du 9 au 15 novembre pour les besoins de l'armée.

Il est inutile de dire combien l'année 1940 et les cinq suivantes furent pénibles pour la population et combien furent nombreuses les difficultés rencontrées par la Société pour maintenir une exploitation convenable du réseau. La mobilisation générale décrétée dès l'ouverture des hostilités a porté à plus des 3.300 hommes le nombre des agents



UNE DES 13 MOTRICES AYANT CONSERVE SES DEUX POSTES DE CONDUITE
ET DES ACCES DU COTE DE L'ENTRE-VOIE (Photo R. Plétinckx)



AUTRE VERSION DE LA MEME SERIE DE 13 UNITES (VOIR PHOTO PRECEDENTE), A CAISSE MODERNISEE
(Photo P. Dehon)

rappelés sous les drapeaux. Les installations subirent de graves dégâts lors des destructions des ponts du canal. A la fin de 1940, l'exode de la population et le ralentissement de la vie économique réduisirent de plus de 70 % le trafic des voyageurs.

La vie de la capitale reprenant petit à petit son activité, une nouvelle clientèle fut amenée suite à la raréfaction de certains moyens de transport.

L'occultation des lumières entraîna le déplacement des heures d'ouverture et de fermeture des magasins, bureaux et ateliers, provoquant ainsi une affluence inaccoutumée de voyageurs à certaines heures de la journée.

La guerre fut peu propice à l'extension du réseau, cependant certains travaux de voies furent exécutés.

Quatre trolleybus commandés en 1939 furent livrés et mis en service au cours du dernier trimestre de 1940, la cinquième voiture fut fournie dans le courant de janvier 1941.

Cette même année, 125 remorques de type ancien, qui avaient été retirées du service, furent transformées par la fermeture des plates-formes du côté entre-voie, afin de reprendre du service.

C'est également au cours de l'année 1941 qu'une convention T.B.-S.N.C.V. entra en vigueur pour la ligne Place Meiser - Cimetière de Bruxelles. Après avoir été équipée de voies à l'écartement normal, cette section fut exploitée dès 1941 par les T.B., ceux-ci agissant en tant que fermiers vis-à-vis de la S.N.C.V.

L'année 1942 fut calme au point de vue travaux de voies, la pénurie de matières premières ayant rendu de plus en plus difficile l'entretien du matériel et des installations.

Néanmoins, les ponts sur le canal ayant été reconstruits, de nouvelles voies y furent posées.

L'hiver rigoureux provoqua de grandes difficultés dans l'exploitation du réseau et de nombreuses avaries au matériel. De plus, 600 agents furent déportés, ce qui suscita des difficultés supplémentaires dans le fonctionnement des services.

Les quelques tronçons de voies exploités par traction souterraine furent supprimés définitivement.

Deux cent cinquante agents furent de nouveau déportés durant l'exercice 1943, portant ainsi leur nombre à 850 ; ils furent partiellement remplacés par du personnel féminin. En outre, une certaine quantité de matériel roulant fut réquisitionnée, la consommation de courant réduite, et l'accroissement des alertes aériennes furent autant de causes de la dégradation de l'exploitation des services.

Durant l'exercice 1944, le 6 décembre, à l'occasion d'une hausse des tarifs, le régime de la classe unique fut instauré.

En ce qui concernait les voies, seuls quelques renouvellements indispensables purent être effectués. Néanmoins, certaines améliorations furent apportées aux lignes aériennes. En dehors de ces travaux, l'activité de la Société se limita à l'entretien du réseau et à la réparation des dégâts provoqués au matériel et aux installations par les bombardements. Les cinq trolleybus commandés fin 1941 furent mis en service dans le courant de 1944.

Nous voici arrivés à la date marquant la fin de la concession de la Société « LES TRAMWAYS BRUXELLOIS ». Rappelons en effet que c'est la convention signée entre la Société et le Gouvernement, le 26 avril 1899, qui fixait la date d'expiration de la concession au 31 décembre 1945. Le Ministre des Communications fit savoir aux dirigeants de la Société qu'aucune prolongation de concession ne serait autorisée au-delà de cette date. Mais ceci n'excluait pas la Société des Tramways Bruxellois à participer à une nouvelle forme d'exploitation du réseau, avec les Pouvoirs Publics, sous forme d'Intercommunale. C'est ainsi que sera créée, le 1er janvier 1954, la « SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES », après une période transitoire de huit ans (du 1-1-46 au 31-12-53) où la gestion fut provisoirement assurée par les « TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION BRUXELLOISE » (T.U.A.B.).

* * *

Nous arrêtons ici l'historique de la S.A. « LES TRAMWAYS BRUXELLOIS » ; nous aurions pu écrire encore bien des choses sur cette Société, mais nous espérons en avoir dit l'essentiel. Peut-être un jour aurons-nous la possibilité de nous étendre plus longuement sur le vaste sujet que constitue l'histoire des transports en commun de Bruxelles, mais une telle étude, pour être complète, devrait faire l'objet d'un ouvrage dont la réalisation demeure un de nos plus chers espoirs.

Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre

(suite 5)

par E. FAIDER et P. DEHON

Annexe 2.

LE MATERIEL ROULANT DU CENTRE II

Comme nous l'avons signalé plus haut, ce réseau n'a connu que la traction électrique. Au moment de l'ouverture de la section Chapelle-lez-Herlaimont - Trazegnies, les quatre motrices 9216 à 9219 (Baume & Mercier, 6 fenêtres inégales) furent mises en service ; elles furent suivies, le 25 août 1908, des quatre remorques A.1925 à A.1928 construites par les Ateliers de Seneffe.

Le 7 mai 1909, six remorques supplémentaires viennent augmenter l'effectif : il s'agit, en l'occurrence, des A.1939 à A.1944, fournies par les Usines Ragheno.

Le 10 août de la même année, livraison des quatre motrices 9332 à 9335, à 6 fenêtres inégales, construites par La Franco-Belge à La Crorière.

En vue de la mise en service des sections Carnières-Anderlues et Anderlues-Fontaine l'Évêque, l'année 1910 voit la fourniture des 11 motrices 9342 à 9352 (6 fenêtres inégales) par Nicaise & Delcuve (9342 à 9350) et les Ateliers du Rœulx (9351-9352). Ce doit être à la même époque que l'on mit en service les huit remorques A.1725 à A.1732, originaires du réseau de Liège et construites en Allemagne en 1901 par la «Hannoversche».

Après l'achèvement, le 6 décembre 1910, de la boucle du Centre II, les trois motrices 9359 à 9361, toujours à 6 fenêtres inégales, et construites par les Ateliers du Rœulx, viennent s'ajouter au parc de matériel roulant. La mise en service de la ligne de Lobbes, en 1914, n'entraîne aucune augmentation de l'effectif ; par contre, celle d'Anderlues à Leval-Trahegnies exigera l'acquisition, en janvier 1915, des trois motrices 9551, 9554 et 9555 (6 fenêtres inégales), sorties des Usines Ragheno à Malines.

Signalons également l'existence des deux remorques, ex-service vapeur, A.1780 et A.1895.

Il faut souligner le fait que l'affectation de tous ces véhicules au Centre II est assez théorique, puisqu'ils circulaient indifféremment sur ce réseau ainsi que sur ceux du Centre I et de Binche-Bracquognies, et vice-versa.

Aucun nouveau matériel ne sera mis en service avant 1930 ; nous y reviendrons plus loin.



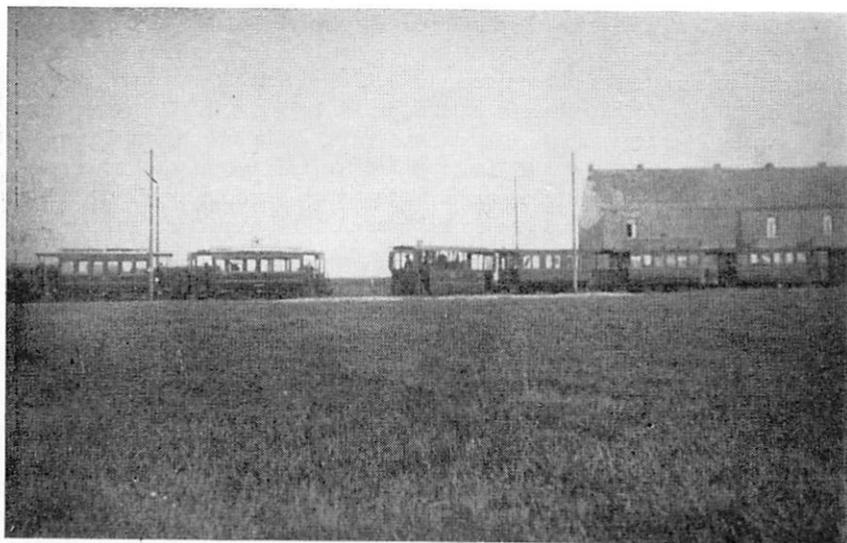
CHAPITRE III.

LES LIGNES DE LA PERIPHERIE DU CENTRE.

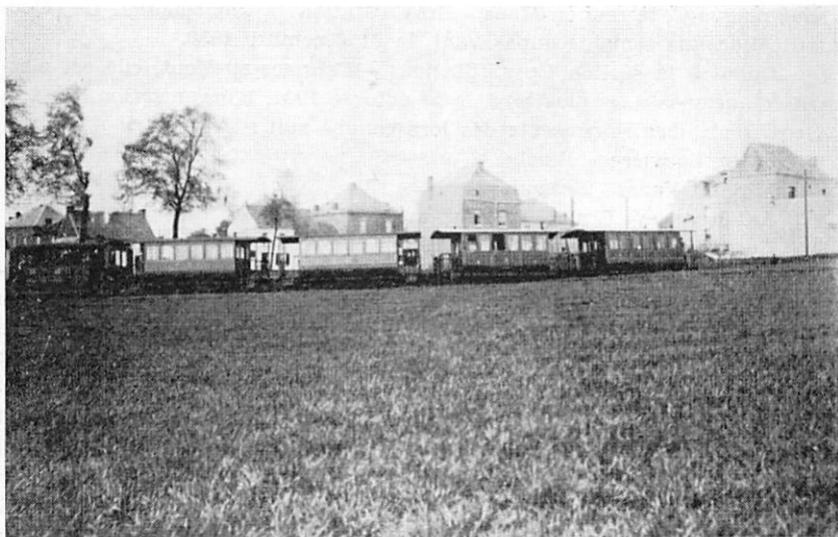
1. Binche - Bracquagnies - La Louvière - Estinnes-au-Mont.

C'est en 1892 que la S.N.C.V. demandait la prise en considération d'une ligne de 12 km de longueur d'axe à construire de Binche à Bracquagnies et qui promettait une bonne rentabilité, vu qu'elle était appelée à desservir les charbonnages de Péronnes, Trivières et Bois-du-Luc. Le 26 octobre 1893, le Ministre des Chemins de Fer subordonne son approbation à des conditions très strictes quant aux tarifs à appliquer. La ville de Binche trouvait ces conditions inacceptables et en exigea le retrait. Néanmoins, le Gouvernement marqua son accord en 1895 sur le tracé et le capital fut constitué en 1896. Cette même année encore, la concession est accordée et les achats de terrain sont achevés. Il importe en effet de faire remarquer que la ligne devait être construite en site propre depuis la sortie de Binche jusque Bracquagnies. Les travaux de construction débutèrent en 1900, mais de nombreuses expropriations judiciaires restant à faire, ils ne furent pas terminés avant le 21 février 1903, date de l'ouverture au trafic de la section Binche - Bois-du-Luc.

Quant à la section Bois-du-Luc - Bracquagnies, elle est inaugurée le 21 mai 1903, ce petit retard de trois mois étant dû à la lenteur des expropriations nécessaires à proximité de la gare de Bracquagnies. L'exploitation de la ligne fut confiée, jusqu'en 1921, à la « Société Anonyme pour l'exploitation de la ligne Binche - Bracquagnies - La Louvière - Estinnes-



PERONNES, STATION VICINALE : TRAM ELECTRIQUE LA LOUVIERE-BINCHE, ET RAME VAPEUR PRETE AU DEPART POUR ESTINNES
(Coll. G. De Ghynst)



A PERONNES, UN BEAU CONVOI DU SERVICE VAPEUR SE DIRIGEANT VERS BRAY ET ESTINNES
(Coll. G. De Ghynst)

au-Mont » et un dépôt est construit à Trivières. La jonction avec les lignes du Centre I était réalisée à Bracquegnies.

En 1902 déjà, les collèges échevinaux de La Louvière et de Binche obtenaient de la S.N.C.V. qu'elle envisage l'électrification de la section Binche - Saint-Vaast et de l'extension à construire de Saint-Vaast à La Louvière, mais la S.N.C.V. n'y consentit qu'à la condition expresse que la rentabilité soit certaine et obtint ainsi, en 1906, la concession de la ligne La Louvière - Estinnes-au-Mont.

Le 16 mai 1907, inauguration de la section Saint-Vaast - La Louvière (Rue de Bouvy) et le 1er septembre 1908, ouverture de la section Péronnes - Bray - Estinnes-au-Val. Enfin, le 1er août 1909, le tram à vapeur circule jusqu'à Estinnes-au-Mont où s'opèrera, quelques jours après, la jonction avec les lignes du Borinage : c'est en effet le 10 août 1909 que sera complétée la liaison Mons - Quévy - Estinnes-au-Mont.

L'année 1911 sera très importante pour l'ensemble que nous examinons, car le 27 novembre paraît l'arrêté royal de concession des sections Bracquegnies - Havré et Trivières - Strépy, et que le 22 mai verra l'inauguration de la *traction électrique* sur le tronçon La Louvière - Binche.

Le 8 mars 1913, on procédait à l'inauguration de ce mode de traction sur la section Saint-Vaast - Bracquegnies, qui sera exploitée sous forme de navette jusqu'en juin 1940.

Le 31 décembre 1930, électrification de la section Péronnes - Bray (Station), ce qui permit une relation directe électrique Mons - Péronnes

sous plaque C, la section Mons - Bray (Station) ayant bénéficié de l'électrification une semaine auparavant, le 24 décembre 1930.

Quant à la section Bray (Station) - Estinnes-au-Mont, elle est électrifiée quelques mois plus tard, le 15 octobre 1931. L'organisation des services électriques se présente dès lors comme suit :

6. La Louvière - Binche.

7. Saint-Vaast - Bracquegnies.

8. Péronnes - Bray - Estinnes-au-Mont.

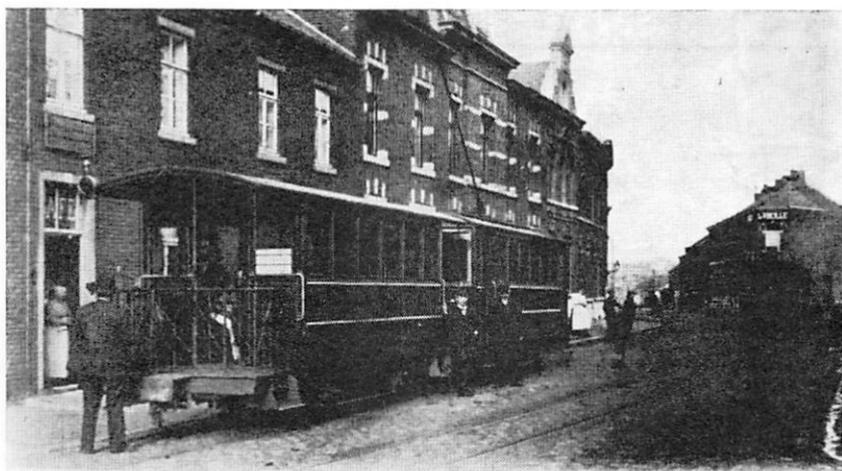
Durant son exploitation par fermier, c.-à-d. jusqu'en 1921, ce complexe n'était pas raccordé à La Louvière aux lignes du Centre I. La voie se terminait, en cul-de-sac, dans la rue de Bouvy, à une enjambée de la ligne Manage - Haine-Saint-Pierre - Bracquegnies. En 1925, on posa une voie de service dans la rue du Gazomètre et, en 1938 seulement, la ligne fut raccordée à celles du Centre I au carrefour important du Drapeau Blanc.

C'est au moyen de ces mêmes capitaux que fut réalisée une jonction entre le réseau de Mons et celui du Centre, assez tardivement d'ailleurs, puisque la concession en avait été obtenue, nous l'avons dit, le 27 novembre 1911. Il existait une ligne Mons - Havré, inaugurée le 6 décembre 1910 et électrifiée le 1er septembre 1931, faisant partie du capital « Lignes Vicinales de la Banlieue de Mons », qui fut prolongée jusqu'à la Grand'Place de Maurage le 12 août 1933. Un an plus tard, le 1er juillet 1934, le tram électrique atteignait Maurage (Etincelle). Enfin, grâce à l'achèvement de la section Maurage (Etincelle) - Bracquegnies, le 1er août 1936 voyait le passage de la motrice inaugurale de la nouvelle relation Mons - La Louvière - Anderlues.

Quant à l'antenne de Trivières (Dépôt) à Strépy (Place), elle était inaugurée un an plus tard, le 1er juillet 1937.



TRAM A VAPEUR VENANT D'ESTINNES ET SE DIRIGEANT VERS PERONNES, A LA VEILLE DE LA PREMIERE GUERRE
(Doc. « Nos Vicinaux »)



A BRACQUEGNIES, TRAM ELECTRIQUE POUR HOUDENG ET LA LOUVIERE, ET TRAM A VAPEUR DE LA LIGNE DE BINCHE (Doc. « Nos Vicinaux »)

Annexe 3.

Le matériel roulant de «Binche - Bracquegnies»

De l'époque de la traction à vapeur, la composition du parc de matériel roulant ne nous est malheureusement pas connue. Par contre, les archives de la S.N.C.V. font état de l'affectation de quatorze motrices électriques à deux essieux et de neuf remorques au capital « Binche - Bracquegnies - La Louvière - Estinnes-au-Mont ». Ce matériel se décomposait comme suit :

1. pour l'ouverture, le 22 mai 1911, de la relation électrique La Louvière - Binche, les motrices 9353 à 9358, ainsi que la 9362, toutes les sept fournies par les Ateliers du Rœulx.
2. depuis le 20 décembre 1910, quatre remorques destinées au service électrique avaient été mises en service : il s'agit des voitures A.1945 à A.1948, construites par les Usines Raghenno.
3. le 30 janvier 1915, livraison de trois motrices supplémentaires, les 9556 à 9558, issues des mêmes Usines Raghenno.
4. en 1920, les Ateliers « La Brugeoise » fournissent cinq nouvelles remorques, numérotées de 19013 à 19017.
5. quatre anciennes motrices de Bruxelles, les 9289, 9290, 9292 et 9295, viennent encore compléter l'effectif (date de transfert inconnue) ; elles avaient été réalisées par la firme « La Construction » à Manage, et mises en service pour la première fois à Bruxelles le 14 avril 1909.

Il est à noter que les quatorze motrices étaient toutes du type classique de l'époque, c.-à-d. à 6 fenêtres inégales (4 petites et 2 grandes).

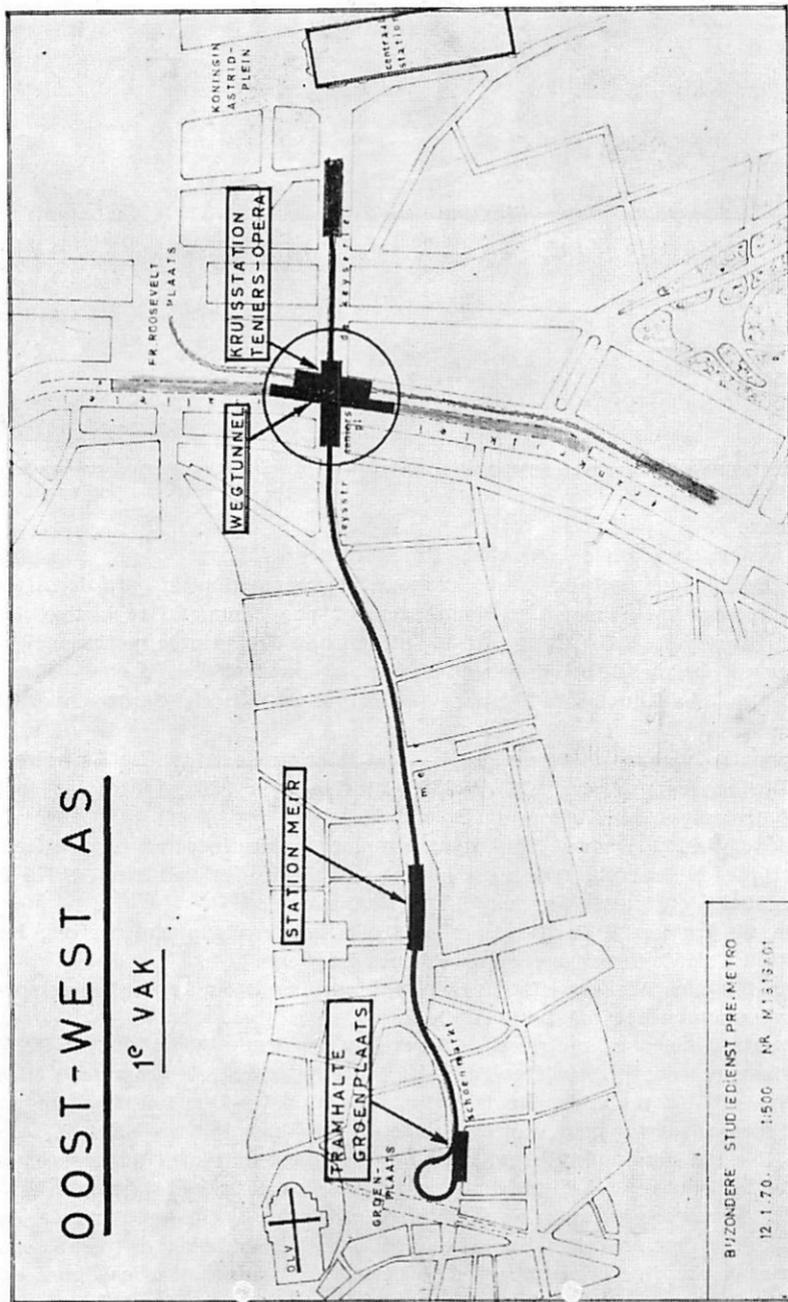
Plus aucune livraison de matériel neuf n'aura lieu avant l'arrivée, en 1930, des premières motrices standard à caisse en bois ; ce point sera repris au chapitre IV, consacré à la période contemporaine des lignes du Centre.

(à suivre)

Présence du tramway 11

OOST-WEST AS

1^o VAK



BIJZONDERE STUDIEDIENST PRE. METRO

12.1.70. 1:500 N.A. M. 313-701

Anvers construit un pré-métro

La date du 9 février 1970 gardera une résonance toute spéciale dans les annales des transports publics anversoïis.

En effet, en la matinée ensoleillée de ce mémorable iundi, le Ministre des Communications, Monsieur Bertrand a, en pressant sur un bouton, mis en marche la machine destinée à enfoncer le premier coffrage métallique dans lequel sera coulé le béton.

Par cette cérémonie, à laquelle participèrent un grand nombre d'autorités, les travaux du Pré-Métro d'Anvers ont officiellement débuté.

Quelles sont les prévisions à ce sujet ?

1 - Le réseau futur du Pré-Métro

Conçu sur la base d'une étude statistique de la circulation, le pré-métro répond en principe aux exigences suivantes :

- il peut être exécuté par sections, susceptibles de mise en service au fur et à mesure de leur achèvement ;
- il est exploitable aussi bien avec les P.C.C. actuels qu'avec les futures rames du métro ;
- les lignes radiales qui doivent être construites dans la phase pré-métro peuvent, moyennant des adaptations minimales, être transformées en exploitation métro ;
- une coordination complète est réalisée avec les autoroutes, les chemins de fer, les vicinaux.

La première phase du pré-métro comprend :

- 13 km de tunnel, avec 22 stations souterraines, à une distance respective d'environ 500 m, tunnel dans lequel seront construits 28 km de voie simple ;
- 57 km de voie simple en site propre amélioré.

Dans la partie souterraine trois axes sont à distinguer :

- 1) Le premier axe, partant de la Groenplaats, Schoenmarkt, Meir, Leysstraat, De Keyserlei, avec une branche Nord par l'Astridplein, De Coninckplein, Elisabethstraat (trémie ouverte), et une branche Sud par la Pelikaanstraat, Simonsstraat, Belgïelei (trémie ouverte) et Mercatorstraat (trémie ouverte).
- 2) Le deuxième axe, partant de la Koepoortbrug, Blindestraat, Ossenmarkt, Gemeentestraat, Carnotstraat, avec une branche Nord par la Kerkstraat vers la Pothoekstraat (trémie ouverte) et une branche Sud vers la Turnhoutsebaan (trémie ouverte). Est prévue en outre une bifurcation à hauteur des Leien.
- 3) Le troisième axe, partant aussi du Koepoortbrug mais en direction de la Groenplaats, Nationalestraat, avec une branche par la Nationalestraat, Volksstraat, Leopold De Waelplein, Graaf Van Hoornstraat,

Montignystraat (trémie ouverte), et une branche par la Kammenstraat, Vleminckveld, Mechelsesteenweg (trémie ouverte) et St Jozefstraat (trémie ouverte). Une bifurcation est prévue par l'Amerikalei à hauteur de la Montignystraat.

II - Construction du 1er tronçon Groenplaats - Centraal Station

C'est le tronçon Groenplaats - Centraal Station qui vient d'être entamé ; il fait partie du premier axe souterrain (voir plan), d'une longueur de 1300 m de voie double, et comprend les ouvrages d'art suivants :

- 1) trémie provisoire et collecteur De Keyserlei ;
- 2) station de correspondance Teniers-Opera ;
- 3) collecteur Teniers-Meir ;
- 4) station Meir ;
- 5) collecteur Meir-Groenplaats, avec halte souterraine Groenplaats.

Sur ce tronçon, l'ouvrage d'art le plus important est incontestablement la station de correspondance Teniers-Opera, où les premiers travaux ont officiellement débuté le lundi 5 janvier 1970, et dont la réalisation est le premier pas dans la construction de tout le réseau du pré-métro.

Conjointement avec cette station de correspondance est en construction un tunnel routier d'environ 150 m, situé au troisième niveau, faisant partie du passage en tunnel sous les carrefours de la Teniersplaats et de la Fr. Rooseveltplein.

L'adjudication du gros-œuvre de la station de correspondance et d'une partie du tunnel routier a eu lieu le 6 août 1969. Les travaux ont été adjugés aux Entreprises Générales Fernand Gillion & Fils à Bruxelles, pour la somme de 320 millions de francs belges. Le terme



CHANTIER DU PRE-METRO DANS L'AVENUE DE KEYSER, LE 9.4.70

(Photo E. Keutgens)



ETAT DES TRAVAUX, PL. TENIERS, LE 9 AVRIL 1970

(Photo E. Keutgens)

contractuel d'exécution est de 33 « mois-calendrier ».

La station de correspondance proprement dite comprend trois niveaux souterrains :

- au 1er niveau se trouvent le hall des guichets, d'une longueur d'environ 120 m, les escaliers sont disposés de manière à ce que les piétons puissent traverser ce grand carrefour par le souterrain. Au même niveau sont prévus, outre une station de traction, une salle équipée pour la commande à distance, le contrôle de la signalisation et les locaux réservés au personnel, des installations réservées au public telles que boutiques, cabines téléphoniques, etc... ;
- au 2me niveau, la station Teniers, l'Inspection du centre de contrôle, et d'autres contrôles techniques ;
- au 3me niveau, la station Opera, en direction de la Frankrijklei, perpendiculairement donc à la station Teniers.

L'exécution du gros-œuvre peut être esquissée comme suit :

Tout le pourtour du futur ouvrage d'art est exécuté avec des murs emboués de 80 cm d'épaisseur, enfoncés à plus ou moins de 30 m. Ces murs descendent jusqu'à 2 m dans l'argile imperméable « de Boom ». Simultanément sont détournés le Rui (ancien canal servant d'égout) et toutes les autres canalisations, sauf les gaines de la R.T.T. qui seront imbriquées dans la station — leur déplacement étant trop onéreux et trop long.

Lorsque tout le pourtour est terminé, l'enlèvement des terres se fait par quartiers. Après quoi les colonnes sont enfoncées à toute la profondeur prévue. Dès que quelques mètres de terres sont enlevés, le toit peut être coulé. Au fur et à mesure que l'extraction progresse, les

pavements sont bétonnés du haut vers le bas et le squelette de béton est parachevé.

Pendant la durée des travaux, la circulation des piétons reste assurée dans toutes les directions ; la largeur des trottoirs est adaptée, compte tenu des possibilités, au cours des différentes phases d'exécution. Le passage des tramways est maintenu, mais les voies devront être quelquefois déplacées. Le trafic automobile sur les Leien continue sur deux fois trois files, sauf pendant une courte période où 5 files resteront disponibles. Sur la Teniersplein et la De Keyserlei, la circulation automobile est toutefois interrompue.

Le deuxième ouvrage d'art, par ordre d'importance, dans la première phase, est le pertuis de 500 m entre les stations Meir et Teniers. Ce pertuis sera construit en sous-sol, pour perturber le moins possible la circulation et le commerce.

Un troisième ouvrage d'art est la station Meir, située à hauteur de la Twaalfmaandenstraat. Cette station comporte deux niveaux souterrains, avec, au 1er niveau, un hall de guichets Est et Ouest, et au 2me niveau les quais.

Le pertuis sous la De Keyserlei, avec trémie provisoire à hauteur de l'hôtel Century et, d'autre part, le pertuis sous le Schoenmarkt avec la boucle souterraine et la station de la Groenplaats, constituent les derniers chaînons de cette première section.

Au fil des progrès du gros-œuvre, les adjudications auront lieu pour les équipements électro-mécaniques, le contrôle à distance et les achèvements décoratifs, de façon à ce que tous ces travaux se terminent environ au même moment et que cette première section puisse être mise en service dans son entièreté.

D'après le « planning idéal », le premier tronçon Groenplaats - De Keyserlei pourra être mis en service fin 1973. A partir de ce moment, les voitures P.C.C. mettront moins de 7 minutes pour effectuer le trajet aller-retour De Keyserlei - Groenplaats — y compris les temps d'arrêt dans les stations — alors qu'il faut maintenant 17 minutes et, aux heures de pointe, de 30 à 40 minutes pour ce même trajet.

La réalisation complète de la première phase est programmée, sauf imprévus, pour une durée de 12 ans.

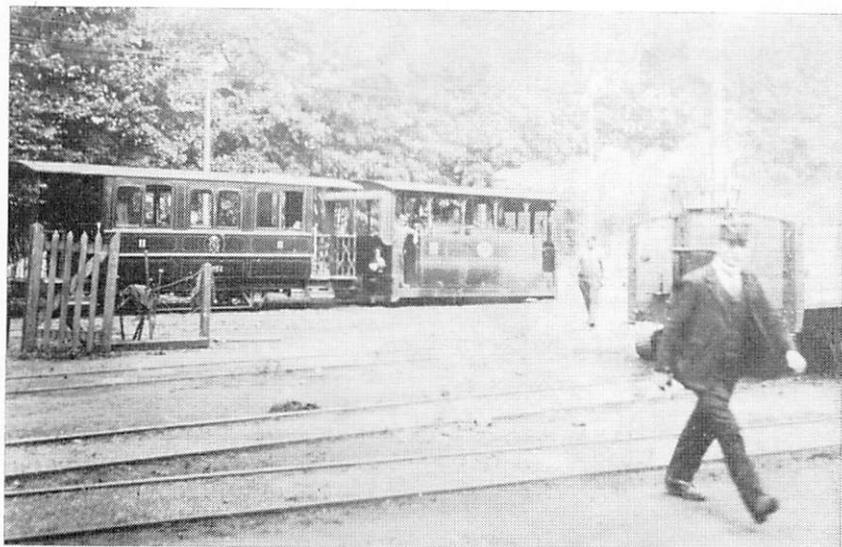
A ce moment tous les tramways desservant la partie centrale de l'agglomération rouleront en sous-sol, tandis que les sections en site propre seront augmentées et améliorées. Ce n'est qu'alors que les transports publics atteindront leur rendement optimum.

Nous terminons par un extrait du discours de M. Bertrand, Ministre des Communications, le 9 février 1970 précité :

« Vu sous cet angle, le pré-métro d'Anvers s'avèrera une contribution » de valeur à l'amélioration du transport de personnes ; de cette façon, » l'expansion remarquable qui caractérise cette ville pourra se poursuivre » sans heurts, au profit de la population qui y habite, y travaille et y » vit. »

E. KEUTGENS

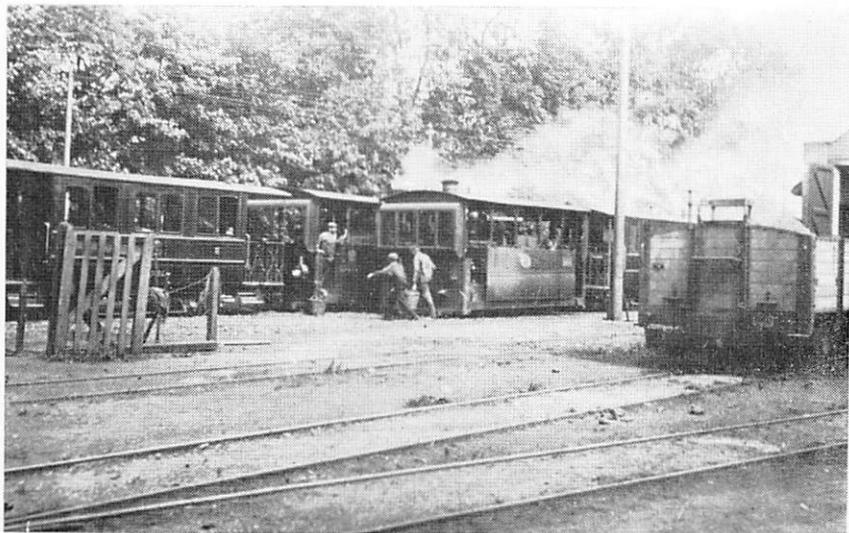
Présence du tramway 16



L'INTERESSANTE PHOTO CI-DESSUS, REALISEE DEVANT LE DEPOT DE TRIVIERES, REPRESENTA UN TRAM A VAPEUR EN PROVENANCE DE LA LIGNE ESTINNES - PERONNES, AVANT SON ELECTRIFICATION QUI EUT LIEU EN 1930-1931

SUR LE DOCUMENT INFERIEUR, ON APERCOIT A L'AVANT-PLAN UN AUTRE CONVOI PRET A PARTIR VERS PERONNES ET ESTINNES (voir notre article en pp. 7 à 11)

(Coll. G. De Ghynst)



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, 1070 Bruxelles — 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 200 frs (300 frs minimum pour les membres bienfaiteurs).

Ce montant peut être viré au C.C.P. n° 449.80 de l'Amutra, à 1190 Bruxelles.

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 1190 Bruxelles**