



présence du tramway

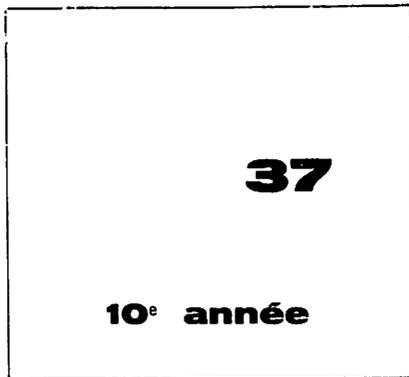
37

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

10e année / II 1971 prix 25 fr.

**présence
du tramway**



2^e trimestre 1971

sommaire :

- *Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre*
- *Les chemins de fer à voie étroite du G.D. de Luxembourg*
- *Nouvelles de l'Amutra*
- *Modernisation du matériel roulant du réseau bruxellois*
- *Actualités en bref*
- *En marge du pré-métro de Bruxelles*

Notre photo de couverture : *L'ART.300 sur la section désaffectée de l'ancienne ligne Leerbeek-Ninove, au cours de l'excursion de l'Amutra du 3 avril 1971 (voir information page 10).*

(Photo E. Keutgens)

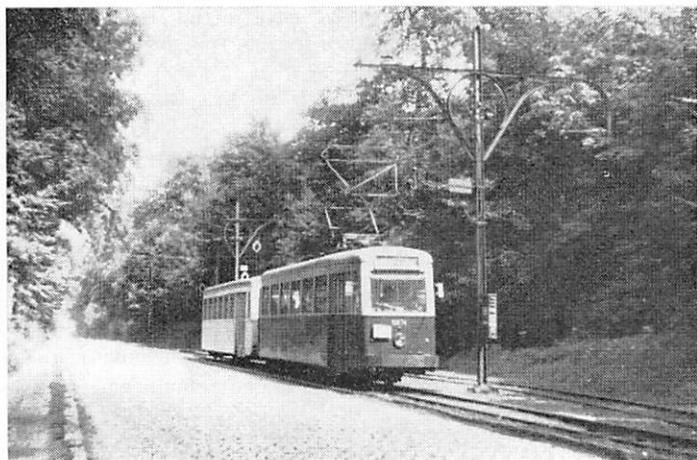
Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre

(suite 8)

par E. FAIDER et P. DEHON

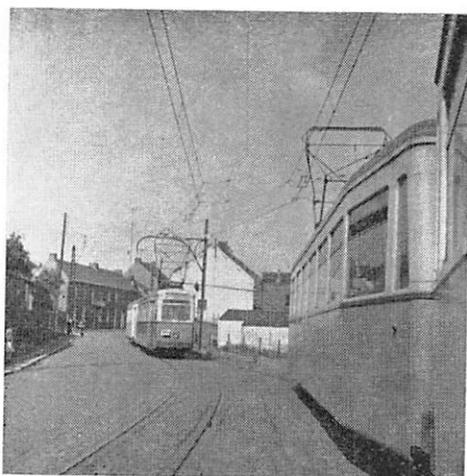
Le 1er octobre 1952, nouveau changement dans l'organisation des services : les trams de la ligne n° 30-31 ne dépasseront plus Bracquegnies et ceux de la ligne n° 80 seront prolongés jusqu'à la Place de Maurage, tandis que la relation avec Mons est assurée par un nouveau service sous plaque n° 82, unissant Charleroi à Mons par Trazegnies et La Louvière. Cette ligne, d'une longueur d'axe de 52 km, est la plus longue du réseau vicinal belge de l'époque.

Cette modification nécessitera le retour du matériel « standard » sur la ligne n° 80-82 (il n'y avait pas encore, à l'époque, de triangle curviligne à Maurage) et l'affectation des « Braine-le-Comte » à bogies à la ligne n° 30-31. Les motrices 10374-10381 et les remorques 19456-19466, basées jusqu'à ce moment au dépôt de Charleroi, sont transférées à La Louvière. Il y eut d'ailleurs, en octobre 1952, un véritable chassé-croisé dans les échanges de matériel entre les groupes d'exploitation : les 10374-10381 sont remplacées à Charleroi par les « standard » unidirectionnelles 10087, 10108, 10109, 10110 et 10126 venues d'Anvers et par les « standard » ordinaires 10305, 10306 et 10309 de La Louvière. Quant aux 10312, 10323, 10324, 10325 et 10328, elles quittent La Louvière pour Anvers en remplacement des cinq « standard » uni-directionnelles énumérées ci-dessus.



RAME B.L.C. (MOTRICE 10374). LE 3 AOUT 1960, A L'ARRET DU BOIS D'HAVRE,
SUR LA SECTION SUPPRIMEE LE 20-8-62.

(Photo P. Dehon)



DEUX CONVOIS B.L.C.,
LE 28 MAI 1960,
AU POINT DE CROISEMENT DE BOUSSOIT,
SUR LA SECTION SUPPRIMEE
LE 20-8-62.
LA TEINTE ROUGE ET CREME
DU MATERIEL HENNUYER A ETE APPLIQUEE
PROGRESSIVEMENT A PARTIR DE 1957,
POUR ETRE ABANDONNEE
QUELQUES ANNEES APRES.
(Photo Ed. De Backer)

En fait de motrices « standard », il ne restera plus à La Louvière que les 10300 à 10304, 10307-10308 et 10341 à 10346. Elles assurent le service sur les lignes 32-33, 34, 37 et 38. La ligne 80-82 continue, aussi étrange que cela paraisse, à être fournie en matériel par le dépôt de Charleroi.

L'horaire d'été 1954, le 23 mai très exactement, nouvelle modification des tracés des lignes et arrivée de Charleroi de six unités P.C.C. (10413-10418), destinées à la desserte des lignes de Manage, et départ des 10341-10346 pour le Borinage en vue de leur modernisation aux Ateliers Vicinaux d'Eugies. Un nouveau service, portant le n° 39, relie Manage à La Crorière par La Louvière rue de Baume ; le sens Manage - La Crorière - La Louvière - Manage de la ligne n° 33 est effectué sous plaque n° 35 et les trams de la ligne n° 30-31 sont détournés par Haine-Saint-Pierre (Gare) dans les deux sens, de début à fin service.

Le 1er janvier 1956, la ligne n° 80-82 se vit à nouveau exploitée au moyen de matériel unidirectionnel : les Braine-le-Comte 10382-10388, les « standard » unidirectionnelles 10087, 10108, 10109, 10110 et 10126 et les remorques 19467-19479 arrivent de Charleroi.* Cette ligne est — enfin — desservie par du matériel basé au dépôt de La Louvière.

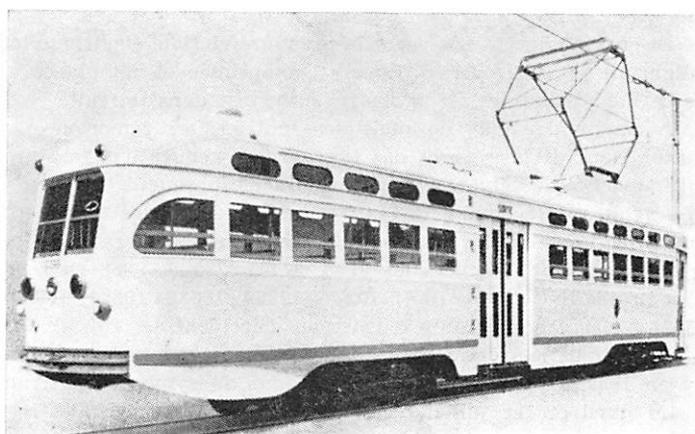
Les 10300 et 10302 avaient quitté La Louvière pour Eugies en vue de leur modernisation. Les 10301, 10303 et 10304 s'en allèrent, elles, à Charleroi, car l'arrivée des types « S » à partir de 1954 pour les lignes n° 34, 37 et 38 n'exigeait plus leur maintien à La Louvière.

Les six autres unités « Braine-le-Comte » (10389-10394) ne passeront de Charleroi à La Louvière qu'en 1960, en remplacement des P.C.C.

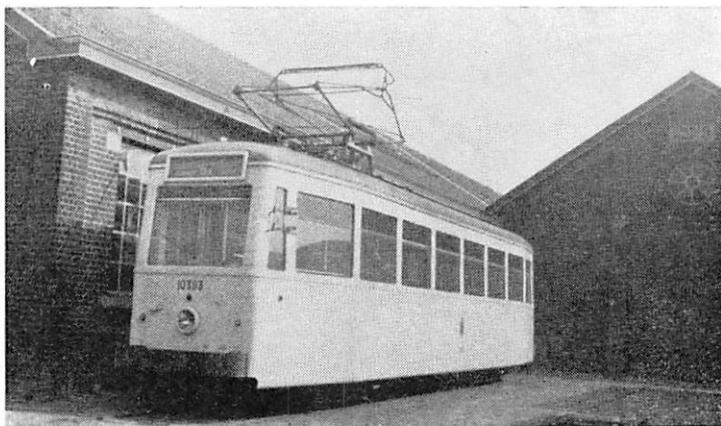
* Il convient d'y ajouter les deux standard unidirectionnelles 10244 et 10299 qui, rappelons-le, étaient déjà à La Louvière depuis 1950, avec leurs deux remorques respectives 19344 et 19399.



LES REGRETTEES PCC VICINALES :
24 UNITES (10395-10418)
CONSTRUITES A «LA BRUGEOISE»
ET MISES EN SERVICE,
A PARTIR DE 1950,
SUR LES LIGNES DE CHARLEROI
ET DE BRUXELLES A LOUVAIN
(Documents B & N)



Présence du Tramway 3



LA 10393, SEULE B.L.C. N'AYANT PAS ETE MISE A MITRAILLE, FAIT DESORMAIS PARTIE DES COLLECTIONS DU MUSEE VICINAL. CI-DESSUS, A SCHEPDAAL LE 29 JUILLET 1969.

(Photo P. Dehon)

10413-10418, vendues par la S.N.C.V. aux tramways de Belgrade, en Yougoslavie. D'autre part, à partir de 1963, les « standard » unidirectionnelles sont progressivement déclassées, usées prématurément. C'est le commencement de la fin !

* * *

4. Après 1959. Le déclin du tramway.

Pour préluder à la décadence du réseau vicinal ferré du Centre, le service d'autorail Binche - Bersillies - l'Abbaye avait pris fin le 1er août 1953. Il en fut de même pour la ligne Casteau - Bracquegnies le 28 août 1955.

Et en 1959, le 31 août verra la première victime électrique louviéroise : la ligne n° 34 (Carnières - Roelux), supprimée et remplacée par l'autobus n° 134 (Morlanwelz-Soignies). Le ver est dans le fruit.

A partir de 1960, de multiples motrices et remorques « Braine-le-Comte » sont déclassées, et des types « S », venues d'autres groupes plus malchanceux que celui que nous examinons, prennent la relève : les 9672-9674, venues de Louvain, la 9749, venue de Gand, les 9764, 9972 et 9979, venues de Liège et les 9989 et 9996, venues d'Anvers. Plus récemment, en 1966, arrivent d'Anvers les 9743, 9744, 9775 et 9988 en remplacement des « Braine-le-Comte » 10375-10377, 10379, 10382, 10384, 10389 et 10392-10394, déclassées à la suite d'usure ou d'accident.

En fait de suppressions de ligne, le mouvement s'est fortement accéléré en 1962. Le 1er janvier, c'est au tour du sympathique tram n° 40 et les 1er avril et 1er juillet, le même sort sera réservé aux lignes n° 37 et 38.

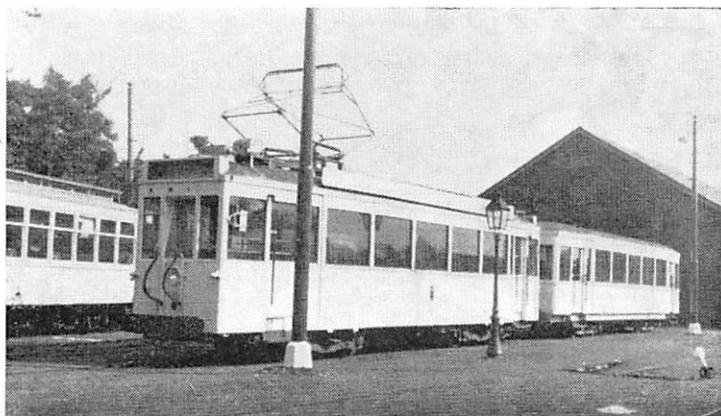
Le 20 août 1962, il n'y a plus de trams sur la section Mons - Maurage, cette dernière substitution s'avérant particulièrement grave par ses conséquences, car elle entraîne automatiquement la fin de la relation directe entre La Louvière et Mons.

Quant au matériel roulant, il n'en subsiste plus, hélas, que les débris de la grande armée, soit 61 motrices type « S », et une motrice « Standard » (la 10345 pour les services des voies et travaux), les 11 dernières motrices « Braine-le-Comte » à bogies ayant, pour leur part, été déclassées, après le 2 juillet 1967. En fait de remorques, il reste 23 « standard », deux « standard » unidirectionnelles et 15 « Braine-le-Comte ».

* * *

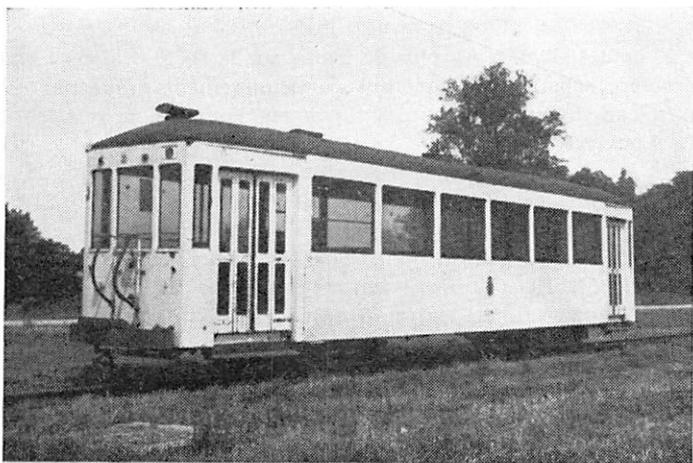
Annexe : Lignes électriques du groupe du Centre (23 mai 1971)

- 30 : Anderlues - La Louvière - Bracquegnies
- 31 : Charleroi - Anderlues - La Louvière - Bracquegnies
- 32 : Manage - Haine St Pierre - La Louvière - Familleureux
- 33 : Manage - Haine St Pierre - La Louvière - Fayt - Manage
- 35 : Manage - Fayt - La Louvière - Haine St Pierre - Manage
- 36 : La Louvière - Binche
- 39 : Manage - Baume - La Louvière - La Croÿère
- 80 : Charleroi - Trazegnies - La Louvière - Maurage
- 90 : Charleroi - Anderlues - Binche - Mons
- 91 : Anderlues - Lobbes - Thuin
- 92 : Charleroi - Anderlues - Lobbes - Thuin
- 93 : Charleroi - Anderlues - Binche



LA 10308, SEULE STANDARD HENNUYERE RESTEE DANS SON ETAT D'ORIGINE, EST EGALEMENT EXPOSEE AU MUSEE. CI-DESSUS, AVEC LA REMORQUE 19219, A SCHEPDAAL LE 29 JUILLET 1969.

(Photo P. Dehon)



LA 19344, UNE DES DEUX REMORQUES STANDARD TRANSFORMEES EN 1948 EN VOITURES UNIDIRECTIONNELLES (Photo P. Dehon)

Annexe : Tableau du matériel roulant en service aux dépôts de La Louvière et d'Anderlues (mai 1971).

I. Matériel d'Anderlues.

a) *Types « S » :*

9767, 9769, 10150, 10166, 10172, 10186, 10211, 10231, 10236, 10239, 10240, 10242, 10243, 10246, 10278, 10279, 10281, 10283, 10290, 10491, 10492, 10494, 10495, 10496, 10497, 41006.

b) *Motrices raboteuses :* 21001, 21002.

c) *Type « S » pour V.T. :* 9979.

d) *Remorques :*

19274, 19276, 19313, 19314, 19318, 19320, 19321, 19322, 19323, 19324, 19340, 19342, 19354, 19357, 19375, 19376, 19396, 19398, 19405, 19406, 19409.

II. Matériel de La Louvière.

a) *Types « S » :*

9652, 9657, 9670, 9672, 9674, 9749, 9764, 9766, 9774, 9780, 9781, 9787, 9975, 9978, 9987, 9989, 9996, 10063, 10065, 10076, 10093, 10257, 10261, 10264, 10268, 10269, 10270, 10271, 10273, 10274, 10490, 41003, 41004, 41010.

b) *Type « E » pour V.T. :* 10345.

c) *Remorques :*

19339, 19355, 19458, 19459, 19462, 19463, 19464, 19467, 19469, 19470, 19471, 19472, 19473, 19475, 19478, 19479, S. 19578, S. 19579, S. 19580.

N.B. Les trois remorques « S » sont provisoirement échangées avec les 19457, 19344, 19399 actuellement à Charleroi.

(à suivre)

LES CHEMINS DE FER A VOIE ETROITE DU GRAND-DUCHE
DE LUXEMBOURG

1880-1957

par Ch. MAYER (suite 1)

4) *Les Chemins de fer Vicinaux.*

D'après un avis du Conseil d'Etat à l'occasion de la concession des lignes de la « Société des Chemins de fer Cantonaux », le financement de nouvelles lignes de chemin de fer ne devait plus être favorisé par des subventions sous forme de concessions minières. L'extension future du réseau à voie étroite était, de ce fait, fortement compromise. Désireux de poursuivre la construction de telles lignes, le Gouvernement présenta alors à la Chambre un projet de loi tendant à la construction de lignes à voie étroite dites « lignes vicinales ». Ces lignes seraient construites à charge de l'Etat, alors que l'exploitation en serait confiée à un tiers contre perception d'un fermage annuel. Ce projet prévoyait en premier lieu la réalisation des lignes de Bettembourg à Aspelt et de Luxembourg à Echternach. Le même mode de financement et d'exploitation devait être retenu pour d'autres lignes à construire ultérieurement.

Bien que depuis l'établissement des « Chemins de Fer Cantonaux » tous les chefs-lieux de canton et les principales villes du pays étaient reliés au réseau ferré, les deux lignes proposées avaient pour but de faciliter les relations entre le bassin sidérurgique et la vallée de la Moselle d'une part, et entre Luxembourg et l'est du pays de l'autre. Ainsi, pour se rendre d'Esch-sur-Alzette à Remich, il fallait faire le détour par Luxembourg et pour se rendre de Luxembourg à Echternach, il fallait passer par Ettelbruck ou par Wasserbillig.

Le projet de loi fut approuvé en 1897 par la Chambre. Les travaux furent entamés rapidement et la ligne Bettembourg - Aspelt livrée à la circulation des trains le 1er septembre 1899. Aucune inauguration solennelle n'avait précédé cette mise en service, signalée dans la presse locale seulement par une brève note. L'exploitation de cette ligne fut confiée pour une durée de 15 années à une société belge, la « Société Anonyme pour l'Exploitation des Chemins de Fer Régionaux en Belgique », qui avait son siège à Namur. Déjà dès le 1.5.1911, l'exploitation fut confiée à la « Société des Chemins de Fer Secondaires Luxembourgeois ».

Des difficultés apparues dans le financement et la construction de la ligne de Luxembourg à Echternach entravèrent l'avancement normal des travaux. Cette ligne fut finalement inaugurée solennellement le 20 mai 1904. L'inauguration ressembla à une véritable fête pour toute la région desservie, depuis Luxembourg jusqu'à Echternach. Le train d'inauguration, orné des couleurs nationales, mit une journée entière pour faire l'aller-retour sur cette ligne de 46 km. A chaque station, les personnalités furent accueillies par les notabilités locales et une population en liesse. L'ouver-

ture de cette ligne mettait fin à la construction du réseau ferroviaire luxembourgeois. On est amené à croire que le pays, qui avait donné une importance particulière à cette mise en service, avait le pressentiment que les événements allaient mettre un frein définitif à tous les projets.

La ligne Luxembourg - Echternach fut affermée à la Société des Chemins de Fer Secondaires qui exploitait déjà une ligne au départ de Luxembourg.

* * *

Après l'armistice de 1918, l'Etat entreprit l'unification du réseau ferroviaire luxembourgeois, qui devait être exploité par la Société Luxembourgeoise des Chemins de Fer et Mines Prince-Henri. Ce but ne fut pas atteint et il fallut attendre l'occupation allemande au cours de la seconde guerre mondiale pour voir la réalisation de l'unification de tout le réseau ferroviaire du Luxembourg sous l'emblème de l'aigle de la « Deutsche Reichsbahn ». Un premier pas fut cependant réalisé en 1919 : la concession de l'exploitation des deux lignes vicinales par les Chemins de Fer Secondaires ne fut pas renouvelée au moment de l'expiration. Elle fut transférée au Chemin de Fer Prince-Henri à partir du 13.5.1919 pour une durée de 15 ans. Toutefois, à l'expiration de ce délai, la Société PH renonça à continuer l'exploitation, devenue difficile, de ces lignes.

* * *

5) *La ligne à voie étroite de la Société PH.*

Bien que son réseau ait été réalisé entièrement à l'écartement normal, la « Société Luxembourgeoise des Chemins de Fer et Mines Prince-Henri » demandait le 20.3.1902 l'autorisation de construire un embranchement de faible longueur de la station de Grundhof, située sur la ligne de la vallée de la Sûre, à la localité de Beaufort, pour faciliter l'exploitation de carrières. Cette ligne fut construite à l'écartement métrique et mise en service le 4.11.1904. Le service voyageurs ne fonctionna toutefois qu'à partir de 1911. Cette ligne a joué un rôle particulier dans l'histoire du réseau à voie étroite. Ainsi, elle ne disposait pas de wagons à voie métrique mais uniquement de trucks pour le transport des wagons à voie normale. Ce procédé, qui supprime la servitude du transbordement des marchandises au point de jonction de la ligne à voie étroite avec la ligne à voie normale, ne fut malheureusement pas adopté par les autres sociétés.

L'exploitation de la ligne Grundhof - Beaufort fut assurée par le PH jusqu'à l'incorporation au réseau de la DR par l'occupant, en 1942.

(à suivre)

* * *

nouvelles de l'amutra

Le mercredi 24 mars 1971 s'est tenue la 11e Assemblée Générale annuelle de notre association.

Dès l'ouverture de la session, une minute de silence fut observée en mémoire de nos deux membres décédés depuis la dernière assemblée, à savoir Messieurs Sylvain ALLEMAN et Pierre PITSAER.

On passa ensuite à l'ordre du jour.

Trois membres ordinaires, M.M. Guy De Wandeleer, Lodewijk Fardeau et Arthur Hublet furent acceptés comme membres effectifs, eu égard aux services qu'ils ont rendus — et qu'ils rendent encore — à l'association.

Le président J. de Meurs fournit ensuite un aperçu de l'exercice 1970, dont nous retiendrons :

- l'entrée en fonctions d'un nouveau trésorier, M. Lodewijk Fardeau, succédant depuis plusieurs mois à M. Christian Torlet, démissionnaire avant terme.
- la suppression de la fonction de « gérant du musée ».
- la poursuite, par les membres actifs, de l'entretien et de la réparation du matériel exposé au musée ; par la même occasion, réussite de la mise en état de marche d'un autorail (AR. 193), permettant ainsi toutes les manœuvres qui seraient, à l'avenir, nécessaires dans les installations du Musée. La salle d'accueil et de vente des tickets a été repeinte par les mêmes membres.
- l'enrichissement de nos collections, par l'apport de 6 véhicules supplémentaires à notre Musée : motrices 34, 83 (V.T.), 85, et wagon-raboteur de la S.T.I.V. (Verviers) ; gyrobus G.3 et ART. 40 de la S.N.C.V.
- l'importance de l'événement constitué par la visite rendue à notre Musée par Monsieur Bertrand, Ministre des Communications, en date du 4 mai 1970 et dont notre no. 33 (II^e trimestre 1970) s'est largement fait l'écho.
- l'augmentation du chiffre des visiteurs, leur nombre ayant atteint 8.100 unités au cours de la saison 1970 (contre 3.996 en 1969).

Quatre membres du Conseil d'administration avaient, soit émis le vœu d'être déchargés de leurs fonctions, soit atteint la date d'expiration de leur mandat : il s'agit de M.M. E. Keutgens, J.H. Renard, R. Temmerman et Chr. Torlet. Seul M. E. Keutgens reposait sa candidature pour un nouveau mandat de 6 ans.

Parmi les cinq candidats qui s'étaient présentés, trois furent élus après le vote de l'assistance : M.M. L. Fardeau, E. Keutgens et M. Smet.

Au cours de la même assemblée, M.M. P. Dehon et E. Keutgens, respectivement responsables de la rédaction de nos revues trimestrielles « Présence du Tramway » et « Tramleven », ont lancé un pressant appel afin que se révèlent de nouveaux talents d'écrivains parmi les membres. Depuis longtemps, on retrouve toujours les mêmes signatures dans ces revues, et la « matière première » est presque épuisée. Il est urgent que la relève soit prise, faute de quoi les revues de l'Amutra devront cesser de paraître dès la fin de cette année.

L'Assemblée a ensuite approuvé la modification du siège social, qui est dorénavant — rappelons-le — situé à 1020 Bruxelles, rue Pannenhuis 164.

Enfin, la réunion s'est clôturée par un rappel des projets à réaliser en 1971.

* * *

Les traditions ne se perdant pas à l'Amutra, la réouverture annuelle du Musée de Schepdaal fut donc, encore une fois, l'occasion d'une excursion originale réservée aux membres.

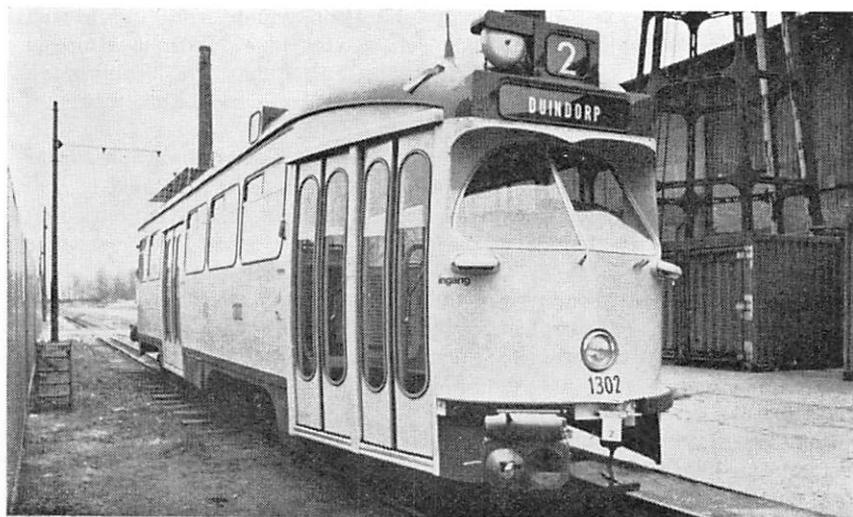
Le Musée ne pouvant plus être atteint directement par tramway, une combinaison mixte fut choisie, qui allait fournir la possibilité de découvrir un charmant coin du Payottenland.

C'est ainsi que, le 3 avril, à la Place Rouppe, une centaine de membres s'embarquèrent à destination de Leerbeek, dans un convoi formé de la motrice standard E. 10284 et des remorques métalliques 19306 et 19308. Ils purent ainsi parcourir, via La Roue, les deux Lennik et Gooik, la dernière ligne vicinale électrique du sud de Bruxelles (plaque L.).

Au terminus de Leerbeek attendait un convoi insolite, formé de l'ART. 300 + remorque 19496. Il devait acheminer les participants, sur un tronçon d'un petit kilomètre, vers le lieu de versage des résidus de la S.N.C.V. Cette courte section, non électrifiée, ancienne amorce de la ligne Leerbeek-Ninove, est située dans un cadre si bucolique que plus d'un participant suggéra de la maintenir à des fins d'exploitation touristique...

Après ce trajet en autorail-tracteur, les membres prirent place dans deux autobus qui les conduisirent à Schepdaal.

Au Musée, on put se rendre compte du travail accompli par l'équipe de membres actifs, notamment en ce qui concerne la remise à neuf de la salle des recettes, de la motrice 44602 (ex-9704) et de nombreuses parties de véhicules : grillages, plates-formes, etc.



MOTRICE PCC DESTINÉE AU RESEAU DE LA HAYE, PHOTOGRAPHIÉE A « LA BRUGEOISE & NIVELLES » LE 24-4-71.

(Photo R. Plétinckx)



UNE DES PREMIERES PCC GANTOISES, VENANT D'ETRE LIVREE AU RESEAU DE LA M.I.V.G.
(Photo R. Plélinckx)

Le retour se fit également via Leerbeek, où la rame spéciale attendait nos participants. Signalons que ce fut peut-être une des dernières occasions pour eux de parcourir la ligne *L*, car il est question de la supprimer dans un avenir rapproché.

Avec elle disparaîtrait ainsi, totalement, le réseau vicinal couvrant jadis la moitié sud du Brabant, de Ninove à Louvain, en passant par Hal, Waterloo et Wavre...

* * *

Le samedi 24 avril au matin, quelque 80 de nos membres se sont retrouvés au dépôt de la M.I.V.G. (Gand) pour y admirer les PCC. 01, 02 et 03, fraîchement livrées. Ces jolies voitures, à double sens de marche, doivent être fournies, rappelons-le, à 46 exemplaires.

Sur le réseau gantois, nos membres ont pu bénéficier d'une excursion dans la motrice 378 destinée au Musée de Schepdaal.

Dans le courant de l'après-midi, une visite aux ateliers « La Brugeoise & Nivelles » à St. Michiels-lez-Bruges avait été organisée. Visite d'un intérêt tout particulier, puisqu'elle permet d'admirer trois chaînes de construction différentes, consacrées respectivement à des voitures PCC destinées aux réseaux de Gand, La Haye et Bruxelles (articulées).

Suite à un conflit social au siège de Herstal des A.C.E.C., des accessoires électriques n'ont pu être fournis depuis plusieurs mois à « La Brugeoise & Nivelles », bloquant ainsi, pour une durée encore indéterminée, le matériel destiné à ces trois compagnies.

Nous donnons ci-après le texte d'une notice consacrée aux PCC articulées attendues avec impatience dans la capitale.

★ ★ ★

MODERNISATION DU MATERIEL ROULANT
DU RESEAU DE BRUXELLES

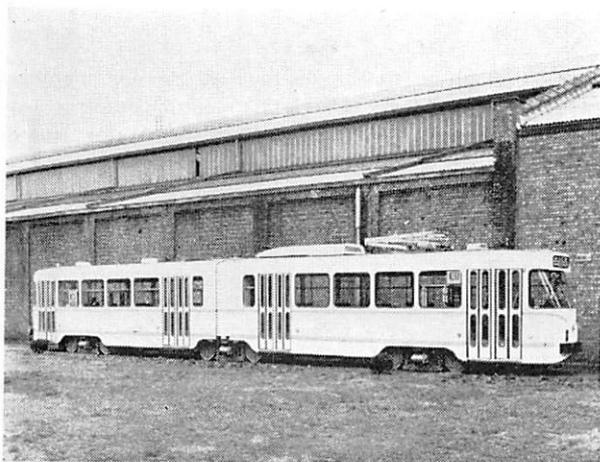
d'après une note de la S.T.I.B.

Dans le but de planifier l'équipement de son réseau et d'adapter son exploitation à l'infrastructure nouvelle qui est mise progressivement à sa disposition par l'Etat, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles a établi un plan d'investissements qui couvre les divers domaines de son activité allant de l'exploitation proprement dite aux installations fixes en passant par le matériel roulant.

A cet égard, le parc doit suivre une évolution correspondante à celle du réseau et des divers modes d'exploitation des lignes.

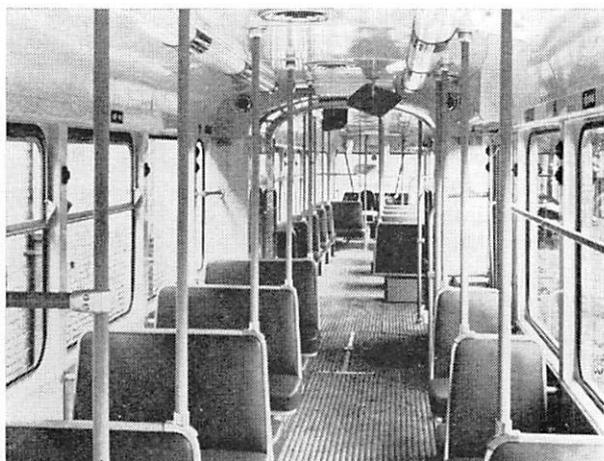
Rappelons que la réalisation des projets d'infrastructure conduira progressivement à disposer dans l'avenir d'un réseau comprenant les trois structures élémentaires suivantes :

- **réseau primaire** (60 km) : 5 lignes de pré-métro (tramways souterrains à convertir ultérieurement en métro).
- **réseau secondaire** (75 km) s'articulant sur le réseau primaire et comportant des lignes de tramway rapides circulant sur des voies posées en siège spécial avec un minimum de traversées routières.



PREMIERE UNITE DE LA NOUVELLE SERIE DE PCC ARTICULEES DESTINEES
AU RESEAU DE BRUXELLES, PHOTOGRAPHIEE DANS LES INSTALLATIONS DE
« LA BRUGEOISE & NIVELLES ».

(Docum. B & N)



AMENAGEMENT INTERIEUR DES NOUVELLES PCC ARTICULEES DE LA S.T.I.B.

(Docum. B & N)

— **réseau tertiaire** (250 km) composé de lignes d'autobus affluentes et qui devront bénéficier de couloirs réservés et de facilités de circulation assurant la bonne régularité du service.

Pour assurer l'exploitation des tronçons du réseau primaire (pré-métro) actuellement en service, la S.T.I.B. dispose de 172 motrices de tramway à bogies et simple caisse de construction assez récente, présentant de bonnes qualités de vitesse et de confort alliées à d'excellentes performances techniques.

Ce matériel ne peut cependant convenir seul dans l'avenir eu égard à sa capacité (105 places) insuffisante, compte tenu de l'évolution croissante du nombre de voyageurs qui se manifeste déjà sur les tronçons du pré-métro en service, et qui s'accroîtra encore en fonction du développement des réseaux primaire et secondaire.

C'est pourquoi il est nécessaire de compléter le parc de matériel roulant par un nouveau type de tramway à grande capacité : la voiture articulée de quelque 160 places.

Une première série de 53 voitures est en cours de parachèvement ; elles seront mises progressivement en service sur le réseau dans les tout prochains jours, la fourniture s'échelonnant jusqu'en octobre. Elles seront affectées aux lignes n° 103 et 25 sur lesquelles le trafic est des plus intense.

La chaîne de fabrication sera immédiatement poursuivie par une nouvelle série de 50 voitures dont la mise en service suivra sans discontinuité jusqu'en mars 1972 ; elles seront affectées aux lignes n° 18 et 19.

Enfin, le principe de commande d'une 3e série de 25 voitures est acquis en vue de ne pas interrompre la chaîne de fabrication en cours.

Les voitures de cette dernière série comprendront un poste de conduite à chaque extrémité de manière à pouvoir être utilisées sur les lignes du réseau secondaire dont les terminus seront établis en souterrains.

A ce moment, tous les tramways anciens pourront être désaffectés de telle sorte que dès 1973 la totalité du réseau sera exclusivement exploitée à l'aide de véhicules de conception moderne.

Ainsi sera franchie la première étape de modernisation du matériel roulant du réseau de la S.T.I.B.

La seconde étape pourra alors être abordée par la construction des rames de métro destinées à équiper la ligne n° 1 « Sainte-Catherine-Woluwe-Auderghem » dont la mise en service est prévue pour 1975 et qui sont d'ores et déjà en cours d'étude.

Cet effort, unique dans les annales des transports en commun à Bruxelles, est le complément indispensable de celui non moins considérable que consent l'Etat en matière d'infrastructure.

Leur bonne coordination est la condition *sine qua non* de la réussite de la politique de promotion des transports en commun urbains entreprise ces dernières années.

De son succès, dépendra la vie de notre cité dans l'avenir.



|| actualités en bref ||

A LA S.T.I.B.

Le 30 avril 1971, deux modifications sont entrées en vigueur sur le réseau bruxellois. En premier lieu, l'itinéraire de la ligne 18 s'est effectué via les tunnels pré-métro de la Petite Ceinture (entre la Rue des Drapiers et la Place Quételet), abandonnant dès lors le tracé « en surface » à la seule ligne 19. Cette dernière utilisera également les tunnels dès la fourniture des PCC articulées tant attendues.

D'autre part, toujours à la date du 30 avril, l'itinéraire de la ligne 94 était modifié entre la Place Louise et la Rue Royale : abandon de la descente de la Porte de Namur au profit de la Rue de la Régence (Places Poelaert, du Petit Sablon, et Royale).



A LA S.N.C.V.

Des 12 motrices « S » inutilisées depuis trois ans et garées au dépôt vicinal de Merxem, deux unités ont été récemment transférées aux lignes de la Côte : il s'agit des S. 10323 et S. 9746, dont les transferts ont respectivement eu lieu les 11 et 12 mai 1971.



AU T.T.A.

La locomotive 1076, après trois années de service sans défaillance, a été démontée au cours de l'hiver écoulé afin de subir la grande visite trisannuelle obligatoire. Ayant subi cette épreuve avec succès, elle a repris son service le 12 juin 1971.

Quelques jours auparavant, le 10 juin exactement, une troisième locomotive avait été débarquée au T.T.A. : il s'agit de la 1000, ex-Albert de la Raffinerie Tirlemontoise, entreposée jusque là au Musée de Schepdaal.



En marge du pré-métro de Bruxelles

Divers projets de construction de lignes de métropolitain destinées à desservir l'agglomération bruxelloise ont été élaborés depuis pas mal d'années déjà.

Revenons deux de ceux-ci :

1. Celui de Monsieur Alphonse MULLENDER, Vice-Consul des Etats-Unis à Liège et datant de 1893 (donc avant l'adoption de la Traction Electrique sur le réseau des Tramways de Bruxelles).

Il était composé de deux lignes totalement souterraines, l'une desservait onze stations : Gare du Nord — Place de Brouckère — Point Central — Galeries St Hubert — Place Royale — Porte de Namur — Gare du Luxembourg — Rue de la Loi/rue de Trèves — Place St Josse — Place Surllet de Chokier et Porte de Schaerbeek. La seconde, partant de la Porte de Namur vers la Porte de Hal, la gare du Midi et la place Anneessens, rejoignait la première au Point Central.

Les stations devaient être desservies par des ascenseurs électriques munis de systèmes de sécurité révolutionnaires à cette époque, où les rues étaient encore parcimonieusement éclairées au gaz.

Une sous-station, établie Rue du Remorqueur, devait assurer un service permanent avec départ toutes les deux minutes et demie, de chaque station dans les deux sens entre 6 et 24 heures.

Les tunnels étaient à sens unique, ce qui présentait divers avantages, entre autres l'impossibilité de collisions (la signalisation n'était pas prévue) et surtout l'aération.

En effet, selon l'auteur du projet, les trains allant toujours dans la même direction, agissaient comme des pistons sans frottement en aspirant l'air frais par les ouvertures dans les stations et refoulant l'air vicié par les mêmes ouvertures !

(Je n'ai pas pu retrouver trace d'une description quelconque du matériel prévu pour exploiter ces deux lignes, ni la raison pour laquelle ce projet fut abandonné, mais la mort de son auteur doit, je présume, en être la cause.)

* * *

2. En 1926, la Société Générale des Chemins de Fer Economiques et la Société Anonyme de Travaux Dyle et Bacalan, présentaient à leur tour un projet de chemin de fer métropolitain à Bruxelles.

Il était fortement question à l'époque d'organiser une Exposition au Centenaire en 1930, commémorant le centième anniversaire de l'Indépendance de la Belgique, qui finalement eût lieu au même endroit en 1935 seulement.

D'autre part, de vastes zones expropriées ou démolies à cause des travaux de la Jonction « Nord-Midi » permettaient un libre tracé et une construction aisée de la ligne dans sa partie la plus difficile (celle escaladant le versant est de la vallée de la Senne — dont le voûtement était loin d'être terminé).

Deux lignes, l'une circulaire, l'autre transversale, étaient prévues suivant le tracé ci-après :

- a) la ligne circulaire (totalement souterraine 7.200 m)

Place de la Constitution — Boulevard Maurice Lemonnier — Boulevard Anspach — Boulevard Emile Jacqmain — Boulevard du Jardin Botanique — Boulevard Bisschoffsheim — Boulevard du Régent — Boulevard de Waterloo — rue de Russie et Place de la Constitution

- b) la ligne transversale Est-Ouest (5.790 m)

Porte de Tervueren (nouvelle gare de l'Etat d'Etterbeek - Cinquante-naire) — rue de la Loi — Chemin de fer de ceinture — Place et Rue du Luxembourg — Place du Trône — rue Ducale — Parc — rue des Colonies — Putterie — Marché aux Poulets — Bourse — Rue A. Orts — rue A. Dansaert — rue de Jéricho — Marché aux Grains — Quai au Bois de Constructions et Place de l'Yser.

Cette ligne est souterraine sur tout son parcours, sauf entre les rues de la Loi et Montoyer où les voies, à ciel ouvert, sont accolées à celles du chemin de fer de ceinture.

Vingt et une stations étaient prévues.

Il était prévu de desservir l'Exposition pendant toute sa durée, par une extension temporaire en surface de la ligne transversale.

La durée d'exécution de ce réseau initial, tenant compte du fait qu'aucun ouvrage d'art important ne devrait être construit, était établie à trois ans après l'octroi de la concession.

La récession et la crise économique de la fin des années vingt furent, sans aucune doute, la cause de l'abandon de ce beau projet.

R. Nuyts

Hors du vieil album



CE DOCUMENT REMONTE AU DEBUT DU SIECLE, EPOQUE OU LES T.E.G. EXPLOITAIENT LA LIGNE GAND - MERELBEKE POUR COMPTE DE LA S.N.C.V. — L'INTERET DE LA PHOTO RESIDE DANS LA VOITURE-FOURGON N° 50 QUE L'ON APERÇOIT A L'AVANT-PLAN : IL S'AGIT DU MEME VEHICULE QUE LA VOITURE « TECK » DU T.T.A. !

(Collection L. Bosschaart)

Rectification : La photo de la remorque 19250 parue en première page de notre précédente édition est due au talent de M. Paul De Backer. Nos lecteurs voudront bien excuser notre petite erreur.

ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY (AMUTRA)

a.s.b.l. fondée le 7 mars 1961

C.C.P. 449.80

SIEGE SOCIAL - TRESORERIE : rue Pannenhuis, 164, à 1020 Brux.

Cotisations :

Membres adhérents : 200 fr. — Membres bienfaiteurs : 300 fr.

Membres de soutien : 500 fr. (min.) — Membres affiliés* : 50 fr.

* *habitant sous le même toit qu'un membre d'une autre catégorie.*

MUSEE VICINAL DE SCHEPDAAL

— 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. (r. Bara, 105-107, à 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 « N », dont le point de départ se situe à Bruxelles, porte de Ninove (correspondance avec les lignes 20, 62, 63, 76, 101 et 102).

PRESENCE DU TRAMWAY

Bulletin périodique, distribué gratuitement aux membres d'expression française (sauf membres affiliés) de l'Amutra.

L'édition néerlandaise « Tramleven » peut également être obtenue, moyennant un supplément annuel de 100 fr.

Abonnements annuels (personnes non membres) :

« Présence du Tramway » ou « Tramleven » : 100 fr	} frais d'expédition
« Présence du Tramway » et « Tramleven » : 200 fr.	

REUNIONS AMICALES : le 2e vendredi de chaque mois, à 20 h. aux « Armes des Brasseurs », Bd. Anspach, 56, Bruxelles (Bourse).