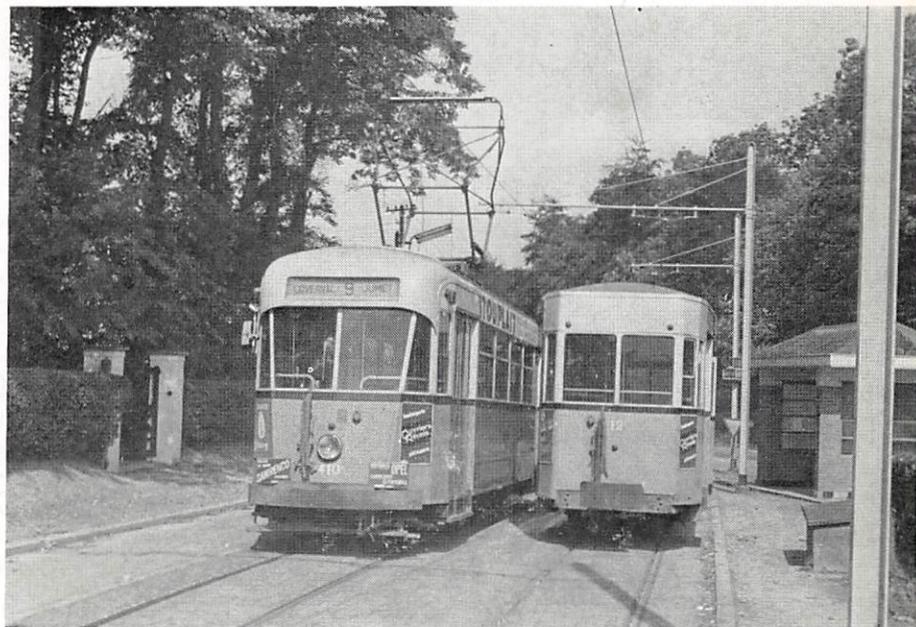


le 26/12/72



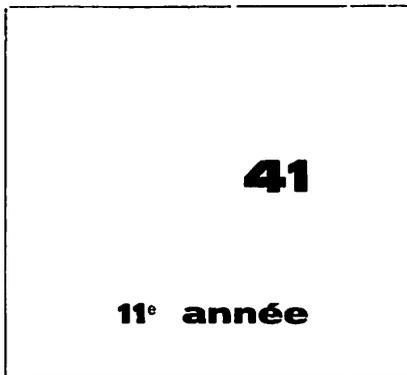
présence du tramway

41

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

11e année / II □ 1972 □ prix 25 fr.



sommaire :

- *Les chemins de fer à voie étroite du G. D. de Luxembourg*
- *Les lignes 8 et 9 de la Société des Transports Intercommunaux de Charleroi*
- *Les remorques 19456 - 19459 de la S.N.C.V.*
- *L'actualité en bref*

Notre photo de couverture : Ce qu'on ne verra plus à Loverval. Motrice 410 et remorque 12 de la S.T.I.C. (Photo J.M. Pholien)

LES CHEMINS DE FER A VOIE ETROITE DU GRAND-DUCHE
DE LUXEMBOURG
1880-1957

par Ch. Mayer (suite 5)

A chaque changement d'horaire le service ferroviaire fut réduit d'avantage. Ainsi l'horaire d'été 1953 introduisit la substitution intégrale du service ferroviaire sur la ligne Bettembourg - Aspelt et le remplacement de diverses paires de trains sur la ligne de Luxembourg à Remich. L'horaire d'hiver de la même année vit la réduction du service ferroviaire Luxembourg - Echternach à une paire de trains, assurée un peu plus tard par autorail. Le 6 juin 1954 cette dernière liaison ferroviaire entre Luxembourg et Echternach disparut à son tour sans qu'une cérémonie n'ait marqué cet événement. Cinquante ans après son premier voyage triomphal le « Charly » disparut dans l'indifférence totale des usagers, qui, quelques années plus tôt seulement avaient plaidé unanimement en sa faveur et qui peu à peu l'avaient délaissé au profit de l'autobus. Remarquons que la suppression totale du service ferré de Luxembourg à Echternach fut accompagnée d'une réorganisation de la desserte d'Echternach, qui entraîna à son tour la suppression du service voyageurs de la ligne à voie normale Grevenmacher - Wasserbillig - Echternach.

Entretemps la ligne Noerdange - Martelange avait été définitivement déclassée par arrêté grand-ducal du 29 août 1953.

La suppression des derniers trains encore en circulation sur la ligne Luxembourg-Remich intervint brutalement le 8 mai 1955. La raison apparente de cette décision était la nécessité de libérer provisoirement le tracé occupé par la voie ferrée sur le pont du « dernier sol » à Luxembourg, dont la réfection s'imposait en rapport avec l'électrification des voies de la gare de Luxembourg qu'il franchissait à quelque distance seulement du bâtiment à voyageurs. Les travaux furent entamés à si bref délai que le matériel roulant garé au-delà de la coupure des voies ne pouvait même plus être ramené au dépôt. Cette situation, qui ne devait être que provisoire, dura suffisamment longtemps pour persuader même les plus âpres partisans du rail que l'autobus était bien capable de remplacer les trains et autorails sans préjudice notable pour les usagers. Dès lors le sort des lignes à voie étroite était définitivement fixé et une reprise du service n'eut effectivement plus lieu.

Le déclassement des dernières lignes fut voté en 1957 par la Chambre des Députés après une dernière intervention des partisans du rail et des fédérations de cheminots, opposées à la suppression de lignes ferrées, qui devaient être accompagnées de réduction d'effectifs. Une dernière fois on tenta de sauver au moins la ligne Luxembourg-Remich dont le trafic semblait justifier le maintien d'un service ferroviaire. On reprocha

notamment aux CFL de n'avoir comparé l'autobus qu'au matériel ferroviaire existant âgé et inadapté aux nouvelles exigences. Devant l'opposition formelle des CFL à revenir sur leur décision de suppression du réseau à voie étroite et en raison des dépenses importantes à engager pour une remise en état éventuelle des lignes subsistantes, les adversaires du rail avaient vite constitué la majorité nécessaire en faveur du vote statuant sur le sort définitif des voies étroites. Un élément important, qui avait favorisé la décision fut la possibilité de récupérer au profit de l'élargissement des routes le tracé occupé auparavant par la voie ferrée le long de celles-ci. Par arrêté grand-ducal du 27 avril 1957 les CFL furent autorisés à déposer les installations et à procéder à la vente du matériel roulant.

Aujourd'hui seuls quelques tracés de voie abandonnés à la végétation témoignent çà et là de l'existence des CVE. Le service routier qui en est issu a pris considérablement de l'importance suite à la suppression progressive des lignes secondaires à voie normale.

Faut-il regretter la disparition des lignes à voie étroite ? Ayant desservi des régions essentiellement rurales à faible densité de population et sans industries notables, ces lignes, même modernisées, n'auraient pas résisté au développement rapide des transports routiers. Le déclin des meilleures lignes de la SNCV en est la meilleure preuve. Par ailleurs en Suisse le réseau AOMC (Aigle-Oollon-Monthey-Champéry), dont la résurrection après menace de suppression intervint à l'époque des discussions sur l'avenir des lignes à voie étroite luxembourgeoise et qui servit d'exemple aux partisans de la solution ferroviaire, n'est-il pas à nouveau menacé à son tour malgré un matériel roulant moderne et un service satisfaisant pleinement aux besoins ?

A la faveur des CFL il faut reconnaître qu'ils n'ont jamais essayé de se dégager de l'obligation de garantir aux régions desservies antérieurement par rail un moyen de transport au moins équivalent. Au contraire les horaires ont pu être améliorés, le nombre des courses a été sensiblement augmenté et les itinéraires ont été adaptés de façon à réduire le plus possible les temps de parcours. En outre des localités non reliées aux lignes de chemins de fer sont maintenant desservies par autobus CFL grâce à ces itinéraires modifiés.

CHAPITRE II : LE RESEAU

PREMIERE PARTIE : TRACE DES LIGNES

1) Configuration du réseau

Après la deuxième guerre mondiale, le réseau de chemins de fer à voie étroite luxembourgeois, encore complètement en activité, fut confié à la nouvelle Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois. Ce réseau se composait à l'époque des lignes suivantes, indiquées dans l'ordre décroissant de leur longueur :

Luxembourg - Junglinster - Echternach	: 45,85 km	(16)
Noerdange - Rédange - Martelange	: 29,54 km	(19)
Luxembourg - Aspelt - Mondorf - Remich	: 27,15 km	(17)
Cruchten - Larochette - Ernzen	: 16,24 km	(13)
Diekirch - Vianden	: 14,11 km	(14)
Aspelt - Bettembourg	: 10,19 km	(18)
Grundhof - Beaufort	: 6,70 km	(15)

La longueur totale des lignes exploitées était de 149,78 km, soit un peu plus du quart du réseau ferroviaire du Grand-Duché (542,66 km). La longueur totale des voies métriques, y compris les voies secondaires et de garage, était de 168,68 km.

Entre parenthèses sont indiqués les numéros de ligne utilisés dans les fascicules horaires jusqu'en 1963 (services ferroviaire et routier de substitution).

En réalité, ce réseau se composait de deux groupes de lignes, dont l'un, le plus important, était centré sur la capitale et était constitué des trois lignes 16, 17 et 18 raccordées entre elles, alors que l'autre était constitué de lignes isolées de différentes longueurs.

La suite de cette partie sera réservée à la description du tracé de chaque ligne ainsi que des régions et des localités desservies.

2) Réseau des lignes de Luxembourg

a) Luxembourg - Junglinster - Echternach (Ligne 16).

Cette ligne fut la plus longue et la plus connue du réseau à voie étroite luxembourgeois. Ce fut la dernière grande liaison ferroviaire créée au Grand-Duché, si l'on fait abstraction de l'embranchement industriel Grundhof-Beaufort inauguré quelques mois plus tard et de quelques jonctions à voie normale ouvertes seulement au service des marchandises.

L'inauguration solennelle de cette ligne avait constitué une véritable fête populaire pour les régions desservies. Construite par l'Etat, d'une façon moins économique mais techniquement plus valable que les lignes à voie étroite déjà en service, elle témoignait de la volonté des autorités de doter l'ensemble du pays d'un réseau ferroviaire modèle. Elle devait préfigurer la création d'un réseau cohérent de lignes à voie métrique, semblable à celui qui couvrit la majeure partie de la Belgique. Malheureusement les difficultés relatives au premier chapitre ont déçu les espoirs.

Dès le premier jour ce nouveau chemin de fer, qui traversait les principales artères de la Ville de Luxembourg, reçut le surnom de « Charly », d'après le prénom de M. Charles Richard, directeur des Travaux Publics et créateur de la ligne. Le « Charly » a rendu populaires les chemins de fer à voie étroite, même au delà des frontières. Son souvenir reste bien vivant, même 20 ans après sa disparition, alors que la plupart des autres lignes sont déjà oubliées.

La ligne Luxembourg-Echternach, tracée à l'écart des routes, fut

certainement la plus belle ligne du réseau des anciens CVE. En dehors de son passage par le centre de la capitale elle desservait une région attrayante où se succédaient bois, champs et pâturages. Elle se terminait à Echternach, grand centre de tourisme au cœur d'une région magnifique dénommée « Petite Suisse Luxembourgeoise ».



LE CHARLY DEVANT L'ANCIEN BATIMENT DE LA C.E.C.A. A LUXEMBOURG, AVENUE DE LA LIBERTÉ.
(Collection de l'auteur)

L'ancienne ligne des «Chemins de Fer Vicinaux Luxembourgeois» avait son origine à la place de la gare de Luxembourg, où se trouvaient des installations très sommaires, communes aux deux lignes vers Echternach et Remich. En fait il n'y avait que deux voies posées dans le pavé, à peine suffisantes pour la manœuvre des trains aux heures de pointe. Une petite guérite, installée à proximité, était réservée à l'agent de service. Les voyageurs devaient prendre leurs billets aux guichets de la gare centrale, située à une centaine de mètres.

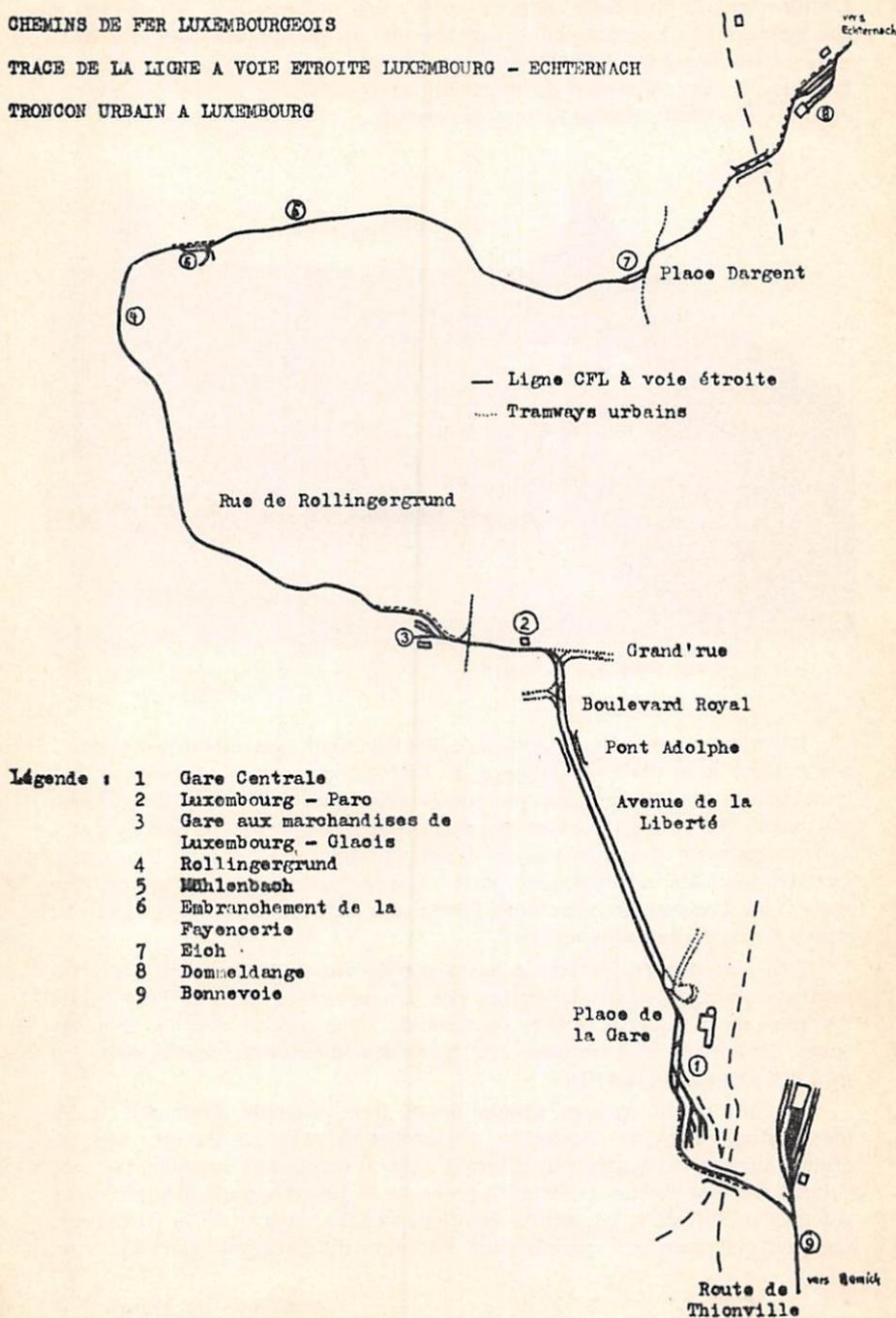
Dès leur départ les trains passaient devant le bâtiment de la gare centrale pour rejoindre les voies des tramways urbains à l'entrée de l'Avenue de la Liberté. Avant de rejoindre leur propre voie ils devaient suivre les voies des tramways sur plusieurs kilomètres, posées dans les grandes artères de la ville.

A l'origine le tronçon urbain de la ligne vicinale avait été établi bien distinctement des lignes des tramways urbains qui, à cette époque, étaient encore à l'écartement normal et à traction hippomobile. La voie suivait sur plateforme spéciale l'Avenue de la Liberté, passait sur le pont Adolphe et suivait le boulevard Royal jusqu'à la hauteur de la Grand'rue. Les convois passaient ensuite dans l'Avenue de l'Arsenal pour desservir

CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS

TRACE DE LA LIGNE A VOIE ETROITE LUXEMBOURG - ECHTERNACH

TRONCON URBAIN A LUXEMBOURG



la station de « Luxembourg-Parc », à proximité immédiate du centre de la ville. A la place de l'Etoile la voie quittait la chaussée pour longer sur plateforme spéciale la station marchandise de « Luxembourg-Glacié » et s'engager dans la vallée de Rollingergrund. Elle rejoignait rapidement la rue de Rollingergrund qu'elle suivait tout le long de la vallée jusqu'à la place Dargent à Eich. En cours de route elle desservait les points d'arrêt de « Rollingergrund » et de « Mühlenbach » et longeait la Faïencerie, raccordée par embranchement.

Au-delà d'Eich, où elle croisait la ligne de tramway menant du centre à Beggen et Heisdorf (ligne 10 des TVL), la voie quittait définitivement la chaussée pour rejoindre par une rampe le grand pont métallique à deux arches surplombant l'Alzette et les voies de la ligne à écartement normal de Luxembourg à Liège. Peu après elle atteignait Dommeldange.

Rappelons qu'en 1928 fut électrifié le tronçon Luxembourg-Dommeldange. Les particularités de son exploitation par les TVL ont été décrites dans le numéro 18/19 de « Présence du Tramway ». A l'occasion de l'électrification on abandonna la séparation des voies de la ligne vicinale et des tramways urbains, établies côte à côte dans l'avenue de la Liberté. Une nouvelle double voie au gabarit plus large du vicinal fut construite au milieu de cette grande avenue droite bordée de résidences somptueuses.

A Dommeldange la station de la ligne vicinale était distincte de celle de la ligne à voie normale vers Liège. Elle comportait des installations particulièrement importantes dues au relais de traction y opéré durant une quinzaine d'années. Les voyageurs venus par train électrique depuis la gare de Luxembourg devaient changer de train alors que les rames de wagons amenés par les automotrices spéciales des TVL étaient reprises par les locomotives à vapeur pour la poursuite de leur route vers Echternach. En dehors de nombreuses voies servant au garage des rames on y trouvait un dépôt avec remises et installations pour l'approvisionnement des locomotives en eau et en combustible.

A partir de Dommeldange la voie, en rampe continue sur plusieurs kilomètres, traversait une de ces magnifiques forêts qui entourent la ville de Luxembourg et qui sont recherchées par les promeneurs en quête de tranquillité et de bon air. Au sommet de la rampe se trouvait la station de « Senningerberg », autrefois but des randonnées du dimanche. Il y avait beaucoup d'animation les beaux jours lorsque le train du soir ramenait les promeneurs vers leur domicile. L'ancienne station était établie non loin de l'actuel aéroport, qui a pris de l'importance au cours des dix dernières années.

La ligne descendait ensuite dans une vallée pour desservir les villages de Hostert, Ernzen, Gonderange et rejoindre la localité de Junglinster, siège du puissant émetteur de « Radio-Luxembourg ». C'est à Junglinster que devait avoir lieu la jonction avec le prolongement projeté de la ligne Cruchten-Larochette-Ernzen. Notons que le tracé de cette ligne, parallèle à celle de la ligne vicinale au départ de la station sur plusieurs centaines de mètres, avait été entièrement réalisé sans que la voie n'ait été posée.

En quittant Junglinster le train passait à proximité des pylônes de l'émetteur de la radio avant de s'engager dans le premier tunnel, suivi peu après par un deuxième plus court. La ligne suivait de nouveau une large vallée pour desservir plusieurs villages. Au-delà de Bech, la ligne changeait de direction pour rejoindre après traversée d'une troisième tunnel — le plus long du réseau à voie métrique — la localité de Consdorf, lieu de villégiature agréable et point de départ d'excursions dans la région pittoresque du « Müllerthal » connue de tous les touristes ayant visité le Grand-Duché. Pour rejoindre Echternach la voie traversait ensuite un de ces vallons encaissés et sauvages surplombés de rochers. Après l'arrêt de « Echternach-Ville », la ligne contournait le centre aux rues étroites bordées de vieilles maisons pour se terminer en face de la gare du Chemin de Fer Prince-Henri (Ligne de la Sûre). Les deux réseaux y disposaient de leur propre bâtiment-voyageurs et d'importantes installations, y compris des remises à locomotives.

La ville d'Echternach a une histoire très ancienne. Des fondements de villas romaines, qui y furent découverts, en sont témoin. Au VII^e siècle Saint Willibrord y fonda une abbaye importante, qui joua un grand rôle pendant tout le moyen-âge dans l'histoire de la ville et du pays. C'est en l'honneur de Saint Willibrord que se déroule chaque année le mardi de la Pentecôte la procession dansante, cérémonie curieuse n'ayant pas de pareille et qui attire des milliers de pèlerins et de spectateurs. La beauté du paysage et le site de la ville aux bords de la Sûre ont fait d'Echternach un grand centre touristique. Plus récemment s'y est installée une importante unité de production de fibres synthétiques d'une société américaine mondialement connue. Malheureusement le réseau ferré qui avait fait d'Echternach un important nœud du système de transport avait déjà entièrement disparu.

Contrairement à la plupart des autres lignes à voie étroite, la ligne Luxembourg-Echternach n'empruntait pas la voie publique en dehors du tronçon urbain à Luxembourg. Généralement la voie était posée sur plateforme à l'écart des routes. Malheureusement il y avait de nombreux croisements avec des routes et chemins signalés uniquement par des signaux fixes habituels.

Pour desservir le plus grand nombre de villages disséminés dans la campagne la ligne faisait des détours importants par rapport à la route directe reliant Luxembourg à Echternach. Ceci explique la longueur de la ligne.

Pour éliminer le handicap de la traversée des artères animées de la capitale où les convois gênaient de plus en plus la circulation des automobiles, des propositions faites après la deuxième guerre mondiale prévoyaient le transfert de la voie vicinale sur la plateforme de la ligne Luxembourg-Liège par pose d'un troisième rail dans la voie à l'écartement normal. La voie métrique devait rejoindre son tracé habituel à la hauteur de la station de Dommeldange. D'aucuns suggéraient une solution plus radicale qui consistait en la mise à l'écartement normal de la ligne, son

raccordement au réseau normal à Dommeldange et son prolongement éventuel au-delà de la frontière allemande en direction de Bitburg, où elle devait rejoindre une ligne existante des chemins de fer allemands.

b) Luxembourg-Mondorf-Remich (Ligne 17).

Cette ancienne ligne des « Chemins de Fer Secondaires Luxembourgeois » fut la plus importante du réseau à voie étroite. Elle avait été établie comme tramway léger et suivait de ce fait la voie publique sur la plus grande partie de son parcours. Toutefois à l'occasion de la modernisation du réseau routier la voie ferrée avait été reportée sur une plateforme spéciale séparée de la route par une bordure, partout où cela était possible. Les convois devaient néanmoins continuer à traverser les rues étroites des villages desservis et y créaient des difficultés de circulation de plus en plus grandes avec l'accroissement du nombre des automobiles.



TRAIN VERS REMICH EN PARTANCE A LUXEMBOURG-GARE.

(Photo de l'auteur)

Les trains vers Remich partaient de la place de la gare de Luxembourg, où les installations étaient communes avec celles de la ligne d'Echternach. Après avoir longé le chantier de transbordement des marchandises la ligne traversait les voies normales de la gare de Luxembourg sur un pont mixte rail-route, où une plateforme spéciale était réservée à la voie métrique. Ce pont en béton inesthétique avait remplacé en 1927 l'ancien passage souterrain étroit, véritable tunnel commun à la route et à la voie ferrée, cause d'innombrables accidents.

Dès son départ la ligne suivait la grande route de Luxembourg à Thionville, bien connue des automobilistes belges qui se rendent en

Suisse par Bâle. Elle desservait d'abord Bonnevoie, important quartier de la ville de Luxembourg, où se trouvaient un grand dépôt et les ateliers des anciens CVE. La voie, posée dans la route bordée d'habitations, remontait jusqu'à Howald pour descendre ensuite dans la vallée de l'Alzette. Pour traverser la localité de Hespérange, établie dans la vallée encaissée, la voie empruntait la route. Hespérange est dominée par les ruines d'un ancien château fort, datant du XIIe siècle.

Au-delà de cette localité la vallée de l'Alzette s'élargit et elle n'est plus bordée de rochers escarpés. La ligne, après avoir traversé sur un pont routier l'Alzette dessert Alzingen, dernier village de la grande banlieue de Luxembourg. Les trains locaux y avaient leur terminus.

(à suivre)



**LES LIGNES 8 ET 9 DE LA
SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX
DE CHARLEROI**

par J. de Meurs

La journée du vendredi 30 juin 1972 marque incontestablement une date importante dans l'histoire des transports publics de la région caroloré-gienne. C'est en effet ce même jour que la desserte des lignes no. 8 (Charleroi-Nord - Châtelet) et no. 9 (Jumet - Loverval) de la Société des Transports Intercommunaux de Charleroi fut, pour la dernière fois, assurée par des tramways que des autobus ont remplacés d'ailleurs dès le lendemain.

Cette mesure a impliqué le déclassement immédiat et la démolition de toutes les voitures motrices du type « 300 » qui, pendant tant d'années, avaient desservi ces lignes avant de se partager cette tâche avec leurs cadettes, les motrices de la série « 400 ».

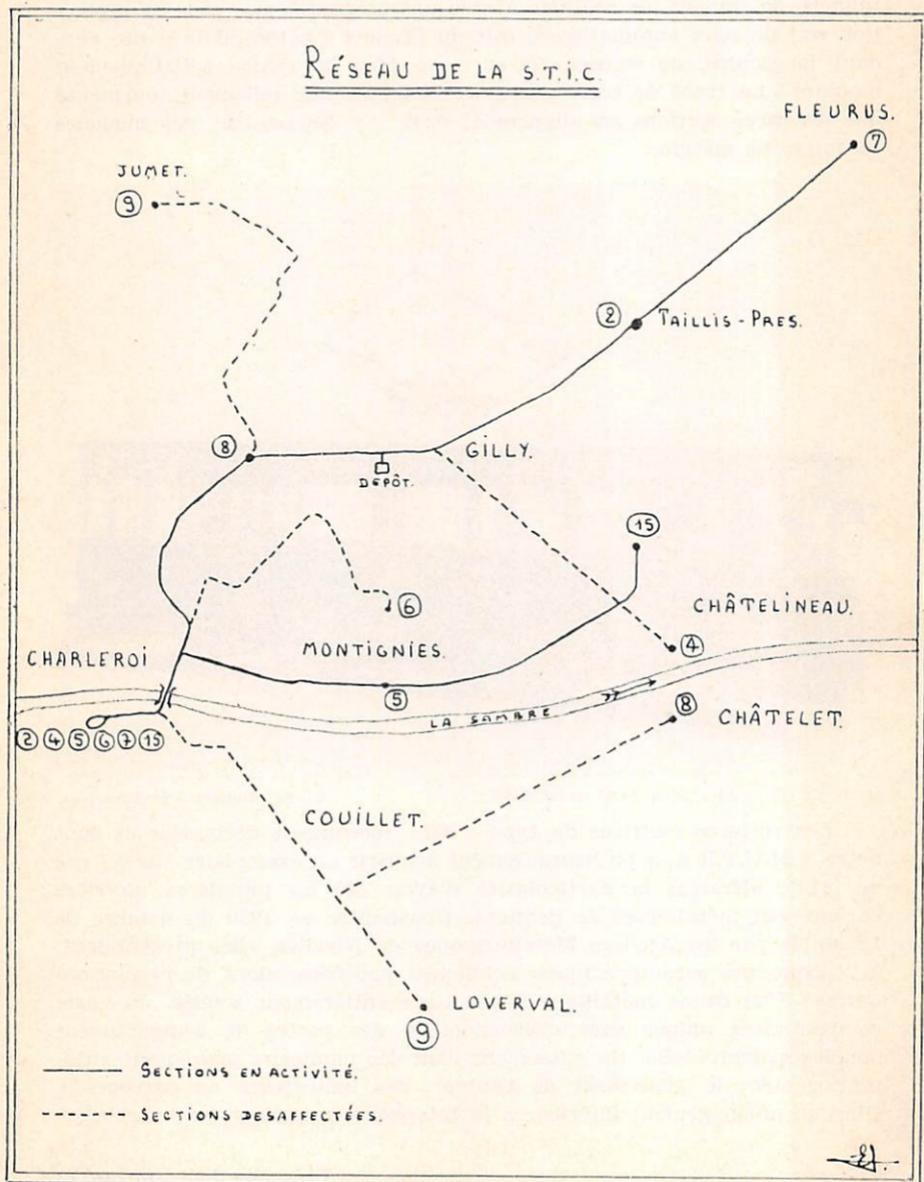
L'historique de ces deux lignes se confond avec celui de l'ensemble du réseau car elles résultèrent d'extensions successives.

C'est le 5 décembre 1911 que fut accordée à la Société des Tramways Electriques du Pays de Charleroi & Extensions la concession de la ligne de tramway reliant Charleroi-Ville Haute à Couillet-Centre. En 1925/1926, cette ligne fut prolongée de Couillet-Centre jusqu'à Châtelet.

La ligne de Charleroi-Ville Haute à Lodelinsart fut construite en 1929. En 1933, l'extension de Couillet-Queue à Loverval était réalisée et, en 1934, la partie Nord de la ligne était prolongée de Lodelinsart à Jumet-Houbois. En 1938 enfin, la ligne atteignait son terminus final de la Place Loriaux à Jumet. Peu après la dernière guerre, une ultime extension prolongeait encore la partie Sud de la ligne de quelques centaines de mètres et permettait l'établissement de son terminus en site propre, le long de la route de Philippeville.

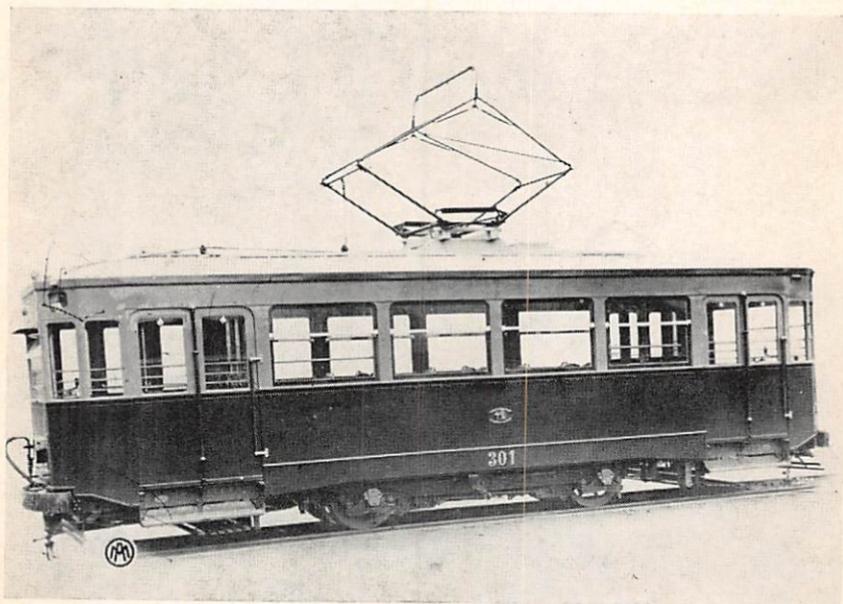
Le tracé de la ligne no. 9 mérite une mention toute spéciale car il était probablement unique en son genre en Belgique.

En effet, toute sa partie Sud (de Loverval à Charleroi), établie en double voie, au centre d'une chaussée large et bien dégagée, présentait une rectitude remarquable et était très souvent parcourue à une vitesse pour le moins impressionnante !



La partie centrale présentait toutes les caractéristiques les plus typiques d'une traversée de ville telles que parcours en rues étroites et encombrées ou le long de larges boulevards, section à sens unique, franchissement de ponts, places, ronds-points, carrefours, etc.

La partie Nord, enfin, (de Charleroi à Jumet) n'était qu'une suite ininterrompue de courbes et de contre-courbes de très faibles rayons, de tunnels, de rampes, de sections à voie unique parcourues sous la protection soit de feux automatiques, soit du fameux « bâton-pilote » qui, pendant longtemps, ne consista qu'en... un pied de chaise artistiquement mouluré ! Le tracé de cette partie de la ligne était tellement tourmenté que les rares sections en alignement droit n'y dépassaient pas quelques centaines de mètres.



MOTRICE 301 DANS SON ETAT D'ORIGINE.

(Cliché Ateliers Métallurgiques)

Les voitures motrices du type « 300 » récemment déclassées et dont notre A.M.U.T.R.A. a pu heureusement acquérir un exemplaire (la voiture no. 310), offraient la particularité d'avoir été les premières motrices entièrement métalliques de Belgique. Construites en 1930 au nombre de 12 unités par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles, elles présentaient, à l'époque, des caractéristiques techniques qualifiées, alors, de révolutionnaires ! Une caisse métallique à armature entièrement soudée, un vaste compartiment unique sans cloisonnement, des portes de compartiment doubles synchronisées (le glissement d'un des panneaux provoquait automatiquement le glissement de l'autre), des indicateurs de parcours à film, un aménagement intérieur à la fois sobre, soigné et confortable, en

faisaient des voitures à l'avant-garde du progrès et qui servirent de prototypes à de très nombreuses réalisations ultérieures.

Après la dernière guerre, elles subirent certaines transformations. Leur châssis Brill d'origine fut remplacé par un châssis identique à celui des motrices de la série « 400 ». Les portes intérieures furent supprimées et les portes à deux vantaux des plates-formes furent remplacées par des portes pliantes à commande pneumatique. Enfin, le système à circulation dirigée (entrée à l'arrière, sortie à l'avant) leur fut appliqué à cette occasion.

Grâce leur simplicité et à leur robustesse, elles demeurèrent jusqu'à leur déclassement, dans un état général remarquablement bon en dépit pourtant du service intensif qu'elles fournirent tout au long de leur carrière de plus de quarante années.

Ce n'est certes pas sans une sorte de regret que bien des Carolorégiens n'entendront désormais plus le bruit si caractéristique de leur compresseur s'efforçant de maintenir presque continuellement la pression nécessaire dans le réservoir d'air des freins et qu'ils ne verront plus leur silhouette familière et si typique dans la capitale du Pays Noir !

LES REMORQUES 19456-19479 DE LA S.N.C.V.

par E. Faider

Dans le numéro précédent de « Présence du Tramway », nous avons eu le plaisir de présenter à nos lecteurs une monographie des motrices 10374-10394. Nous leur proposons, à présent, un exposé de ce que furent leurs sœurs jumelles, les remorques 19456-19479, dont une quinzaine d'unités circulent encore actuellement sur les lignes vicinales de La Louvière.

1. Description.

D'aspect extérieur absolument identique aux motrices, elles furent comme elles équipées de portes pliantes automatiques, de poste fixe pour receveur et d'éclairage fluorescent. Leurs marche-pieds se relevaient automatiquement lors de la fermeture des portes, système qui n'a existé sur aucun autre type de remorque. Elles ne possédaient toutefois pas de boîtes à film.

2. Caractéristiques.

Voie :	1,000 m.
Longueur hors-tout :	14,190 m.
Largeur hors-tout :	2,220 m.
Distance d'axe en axe des bogies :	6,570 m.
Empattement du bogie :	1,650 m.
Hauteur rail-toiture :	3,550 m.
Tare :	8,900 t.
Places assises :	34
Places debout :	80

Il est à noter que ces caractéristiques ne sont pas toutes identiques à celles des motrices.

3. Adjudication et mises en service.

Constructeur : Usines de Braine-le-Comte.

Adjudication : 4 mars 1947.

Mises en service :

19456 : 13 décembre 1949.

19457-19458 : 13 janvier 1950.

19459-19461 : 31 janvier 1950.

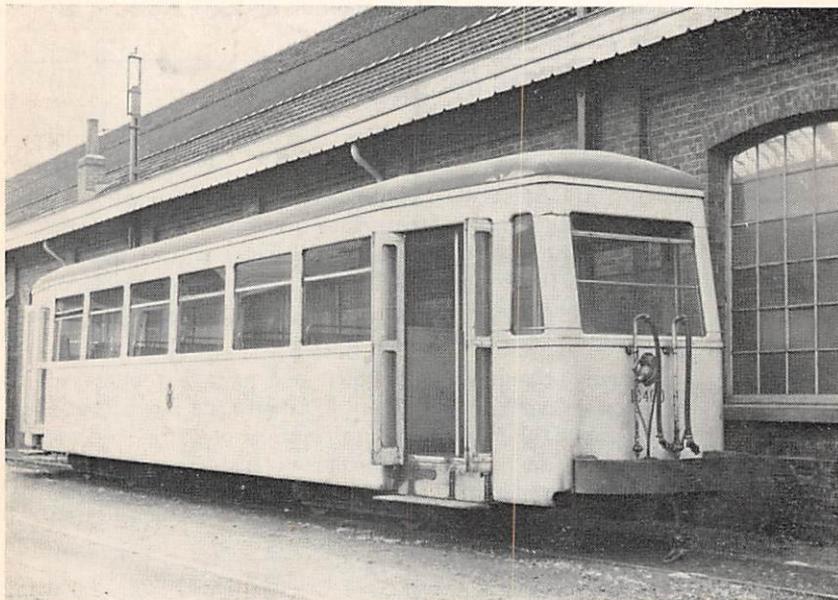
19462-19465 : 16 février 1950.

19466-19469 : 3 mars 1950.

19470-19477 : 19 avril 1950.

19478-19479 : 16 juin 1950.

Pour des raisons impossibles à établir, elles étaient au nombre de vingt-quatre, alors que la série correspondante des motrices comportait vingt et une unités seulement.



REMORQUE 19460 AU DEPOT DE LA LOUVIERE

(Photo E. Debacker)

4. Historique.

Bien que leur histoire n'ait pas été aussi mouvementée que celle des motrices, elle présente néanmoins quelques anecdotes.

Mises en service sur le réseau de Charleroi (Lignes 61, 67, 85 et 86), elles passèrent à La Louvière progressivement de 1952 à 1955. Du 17 mai

1953 au 7 février 1955, elles circulèrent donc, entre autres, sur la ligne interurbaine Charleroi-Namur.

Les 19471, 19472, 19473 et 19475 méritent une mention spéciale. Lors de leur sortie d'usine, le 19 avril 1950, elles furent affectées au réseau vicinal d'Anvers, où elles circulèrent uniquement sur les lignes 63 et 64, tractionnées par les motrices « Standard » unidirectionnelles 10087, 10108, 10109, 10110 et 10126. Elles passèrent en Hainaut au début de 1953, en échange des remorques « Standard » 19343, 19345, 19346 et 19347.

Depuis leur passage de Charleroi à La Louvière, elles circulent sur les lignes 30, 31, 36, 80 et 82, où on les voit encore à l'heure actuelle.

Certaines unités étaient déjà déclassées en 1957.

Un détail amusant : la 19470, qui avait, le 20 août 1962, assuré, avec la motrice 10382, le dernier tram 82 avant sa suppression sur la section Mons-Maurage, rentra au dépôt de Quaregnon, bien que basée à La Louvière. Elle y resta inactive pendant cinq ans. En septembre 1967, après avoir été remise en état par les soins des Ateliers Vicinaux de Jumet, elle reprit du service et circule encore aujourd'hui.

Les 19460 et 19468 furent gravement abimées le 12 mai 1964 lors de la collision frontale survenue à Strépy-Bracquegnies, entre les motrices 10384 et 10389. Elles ne furent pas restaurées.

Quant à la 19477, elle fut complètement détruite lors de la spectaculaire collision avec un véhicule routier survenue à Péronnes-lez-Binche, le 12 mai 1966. Elle se trouvait dans un état tel qu'il n'a pas été possible de remettre son épave sur rail pour être ramenée au dépôt et qu'il fallut se résoudre à la découper sur place.

5. Déclassements.

Sauf en ce qui concerne les trois unités mentionnées au paragraphe précédent, les dates de déclassement nous sont malheureusement inconnues. Le lecteur trouvera, à la page 6 du numéro 37 de « Présence du Tramway », la liste des unités encore en service.

Il ne nous est pas possible de prévoir pendant combien de temps les unités subsistantes circuleront encore.

Mais nous nous réjouissons que le comité de l'A.M.U.T.R.A. ait décidé, à l'unanimité, d'en préserver une unité qui, dans quelque temps, fera son entrée au Musée Vicinal de Schepdaal où, avec la motrice 10393 qui s'y trouve déjà, elle fera l'admiration du public et immortalisera l'image de la plus belle rame homogène qui a circulé sur le réseau vicinal.

Note de l'auteur.

A la lecture des deux articles consacrés à ces motrices et remorques, certains n'auront pas manqué de remarquer que leur vie a été relativement courte. En voici la raison :

Bien qu'appréciées par les voyageurs pour leur confort et leur douceur, elles ne l'étaient pas par le personnel, qui ne les trouvait pas assez rapides, ni par la direction régionale du Hainaut, car, étant unidirection-

nelles, elles posaient des problèmes d'exploitation, surtout en cas de perturbation dans le trafic : il leur était impossible de rebrousser chemin. C'est ce qui explique que toutes les occasions de les déclasser ont été saisies. Si certaines unités remorquées sont encore en service, la raison en réside dans la pénurie de matériel remorqué qui sévit actuellement dans le groupe du Hainaut de la S.N.C.V.

* * *

L'ACTUALITE EN BREF

A la S.N.C.V.

La mise en vigueur du nouvel indicateur général, le 28 mai 1972, a concouru avec la disparition, à La Louvière, du complexe des lignes dites « de Manage » (Lignes nos. 32, 33, 35 et 39). Pour rappel, la section La Croyère (Pont du Thiria) - Familleureux, avait cessé toute activité le 27 septembre 1971.

Les sections La Louvière-La Croyère-Fayt-Manage et Jolimont-Manage sont donc désaffectées.

Nous croyons inutile de retracer l'historique de ces lignes, vu que le lecteur trouvera tous les renseignements dans les numéros 28 et 31 de « Présence du Tramway ».

D'autre part, le groupe du Hainaut a vendu récemment comme mitraille les véhicules suivants :

- 4 motrices « Standard » : 10258, 10262, 10343 et 10344.
- 3 motrices à deux essieux : 9924, 9930 et 9937.
- 1 remorque à bogies : 19458.
- 2 autorails : ART.46 et ART.89.

A la S.T.I.C.

Le 1er juillet 1972 a vu la disparition des tramways des lignes nos. 8 et 9 et le déclassement des voitures motrices 301 à 312. Les sections Ecluse-Loverval et Couillet-Châtelet sont donc désaffectées. La section Gare du Nord-Jumet était d'ailleurs déjà fermée au trafic depuis quelques semaines.

Le lecteur trouvera, dans ce numéro, tous les renseignements qu'il désire sur l'historique de ces deux lignes disparues, dans un article qui leur est spécialement consacré.

A la S.T.I.B.

L'actualité de ce deuxième trimestre 1972 a été marquée par le progrès. Le 2 mai, Monsieur le Ministre des Communications inaugurait le premier tronçon de la future ligne de métro no. 5, entre la place Général Meiser et le Square Vergote, d'une longueur de 1.200 mètres, et ne comprenant qu'une station, dénommée « Diamant ».

Signalons, à l'intention des lecteurs que ces détails peuvent intéresser, que les personnalités et les invités ont été transportés dans les motrices P.C.C. articulées 7503, 7508, 7521, 7526, 7533 et 7516.



MOTRICE INAUGURALE A LA STATION DIAMANT, LE 2 MAI 1972.

(Photo R. Stevens)

Dès le lendemain, ce tronçon fut desservi par les tramways des lignes nos. 23 et 90.

* * *

PETITES ANNONCES

Particulier vend à des conditions avantageuses

Trix : H.O

1 convoi complet Diesel (Deutsche Bundesbahn) VT 08 « Diamant » comprenant 3 éléments intercalaires.

Röwa : H.O

Un lot de 32 wagons D.B. divers comprenant des rames complètes e.a. T.E.E. (rouge-jaune) Intercity (divers modèles) Silberfisch (inox) 1re et 2me classe (wagons Express).

Conditions :

Le matériel est neuf et n'a jamais servi.

Le convoi Trix se vend en entier.

Le lot des 32 wagons se vend par pièce.

Renseignements par tél. 26.77.37 après 19 h.

ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY (AMUTRA)

a.s.b.l. fondée le 7 mars 1961

C.C.P. 449.80

SIÈGE 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 jeudi et vendredi 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).