

8/11/84

Musée
du
Transport Urbain
Bruxellois
A.S.B.L.



Museum
voor
het Stedelijk Vervoer
te Brussel
V.Z.W.

année :
jaargang : 2

NEWS

n. 6
datum/date : 09.84



Périodique trimestriel - Driemaandelijkse periodiek

Comité de rédaction :

Jean-Pierre ALVIN
Pierre DECOCK
Marc GRIETEN
Michel LEPRINCE

Ont également collaboré à cette édition :

Peter VERBURGGEN, réalisation technique
Léo CAMERLYNCK et Christiane DEBECKER, traduction
Clairette GRIETEN, Secrétariat

Redactiecomité :

Jean-Pierre ALVIN
Pierre DECOCK
Marc GRIETEN
Michel LEPRINCE

Hebben eveneens meegewerkt aan deze uitgave :

Peter VERBRUGGEN, technische realisatie
Leo CAMERLYNCK en Christiane DEBECKER, vertaling
Clairette GRIETEN, secretariaat

EDITORIAL

Les portes du musée se sont fermées au soir du dimanche 7 octobre 1984, après avoir vu passer encore les très nombreux voyageurs de la 2e journée nationale Train-Tram-Bus.

C'est peut-être avec un certain soulagement que les membres actifs ont vu se fermer ces portes, car les résultats de cette saison 1984 dépassent, et de loin, toutes les espérances; il a fallu tout leur dévouement pour mener à bien les activités et les animations prévues.

Ainsi le 1er septembre, près de 15 véhicules du musée ont été titularisés; chaque parrain a eu à coeur de dépoussiérer au mieux son véhicule.

Les journées de "Léopold II" animées par la R.T.B.F., les 14 et 15 septembre, ont connu un franc succès, essentiellement le samedi, grâce aux émissions radio en direct depuis la motrice 1348 au musée.

Enfin, le grand "Bal 1900" du 29 septembre a permis aux membres et sympathisants de se retrouver dans la joie et la bonne humeur, en présence de Marion venue tout spécialement dédicacer le livre "Si le tram m'était conté". Cet ouvrage humoristique reprend les meilleures "perles" de la vie de nos tramways bruxellois et sera en vente au 35e Salon international des Chemins de fer où le M.T.U.B. sera présent pour la première fois (Gare Centrale du 27 octobre au 11 novembre 1984 de 10 h 00 à 18 h 30 sauf le 27/10 de 14 h 00 à 18 h 30). Et nos membres auront encore la possibilité de se retrouver lors de notre prochaine visite de chantiers métro prévue avant la fin de l'année.

Marc GRIETEN

WOORD VOORAF

Op zondag 7 oktober 1984, 's avonds, gingen de deuren van het museum dicht na een dag gezellige drukte met talrijke belangstellenden die deelgenomen hadden aan de tweede nationale treintrambusdag.

Het betekende wel een zekere opluchting voor de werkende leden, die bij het sluiten der deuren hebben mogen terugblikken op een seizoen 1984, waarvan de resultaten de verwachtingen beslist overtroffen hebben. Het is aan de toewijding van de werkende leden te danken dat alle geplande activiteiten en animaties naar wens verliepen.

Op 1 september 1984 kregen dan ook om en bij 15 museumrijtuigen een titularis toegewezen; iedere "peter" ontfermde zich met hart en ziel over zijn rijtuig dat hij aan een schoonmaaktbeurt onderwierp.

De RTBF-activiteiten in het raam van "Leopold II" kenden op 14 en 15 september 1984 een ongehoord succes, hoofdzakelijk op zaterdag, wanneer er rechtstreeks uitgezonden werd vanuit het motorrijtuig 1348 in het museum.

Uiteindelijk was er het groots "Bal 1900" van 29 september 1984 waar leden en sympathisanten elkaar in een gemoedelijke sfeer troffen, in aanwezigheid van Marion die het boek "Si le tram m'était conté" nog eens extra kwam voorstellen. Dit boekje is een verzameling van grappige toestanden die gegrepen werden uit het dagdagelijkse leven van onze Brusselse trams. Het zal tevens verkocht worden op het 35e Internationaal Spoorwegcongres, waar het M.S.V.B. voor de eerste maal over een stand zal beschikken (Centraal Station van 27 oktober tot 11 november 1984, van 10 h 00 tot 18 h 30, uitgezonderd op 27/10, van 14 h 00 tot 18 h 30).

Onze leden zullen elkaar eens kunnen ontmoeten tijdens onze volgende rondleiding door de metrobouwplaatsen eind 1984.

Marc GRIETEN

LA VIE AU MUSEE

L'Assemblée générale ordinaire de 1983

La deuxième assemblée générale ordinaire du M.T.U.B. s'est tenue au Musée le 30 avril 1984.

Le Conseil d'Administration a fait rapport des principales activités de la saison 1983, qui fut la première année de gestion du musée par l'A.S.B.L. Ce sont donc les membres bénévoles de notre association qui, depuis cette saison 1983, ont assuré l'accompagnement des trams historiques, l'accueil des visiteurs et la vente des billets et publications.

Ce sont encore ces membres qui se sont dévoués lors de la journée de prévente philatélique des 12 et 13 février 1983, à l'occasion de la parution des timbres commémoratifs du centenaire de l'invention du trolley, lors de l'opération "Bruxelles insolite - Opération musées" organisée par les Amis de Bruxelles Culture et la R.T.B.F. - canal 21 du 20 au 26 mai 1983, et, lors de la journée des amateurs du 16 septembre 1983, dont le succès fut inespéré malgré la grève qui paralysait nos transports en commun. Merci encore à tous nos membres qui ont contribué par leur action au succès de la saison 1983.

Les premières activités organisées par notre association ont eu lieu en 1983 :

- le voyage spécial sur le réseau de la S.T.I.B. avec la motrice 9079, le 29 octobre;
- la visite des chantiers du métro "Porte Louise" et "Midi", le 2 décembre.

Notre revue MTUB-NEWS, consacrée à la vie de l'association et du musée, à l'histoire des transports en commun à Bruxelles et à l'actualité sur le réseau de la S.T.I.B., est également née cette année et a publié ses trois premiers numéros.

Le musée a accueilli 8502 visiteurs, dont 3572 ont emprunté les trams historiques.

Le thème de l'exposition organisée par la S.T.I.B., avec l'aide de la P.T.U., était Bruxelles et Anvers.

Plusieurs voitures anversoises de la collection de l'AMUTRA ont été présentées après remise en état :

- la voiture 200 de la C.G.T.A. remise dans son état d'origine;
- la motrice 550 des Tramways d'Anvers, et la remorque 601 de la C.G.T.A.

Plusieurs voitures bruxelloises ont également rejoint les collections du musée :

- la remorque convertible 244, admirablement reconstituée;
- la motrice articulée 4032 repeinte;
- la voiture chevaline 509 réalisée au moyen de la remorque ouverte 568 des Tramways communaux de Liège de la collection AMUTRA.

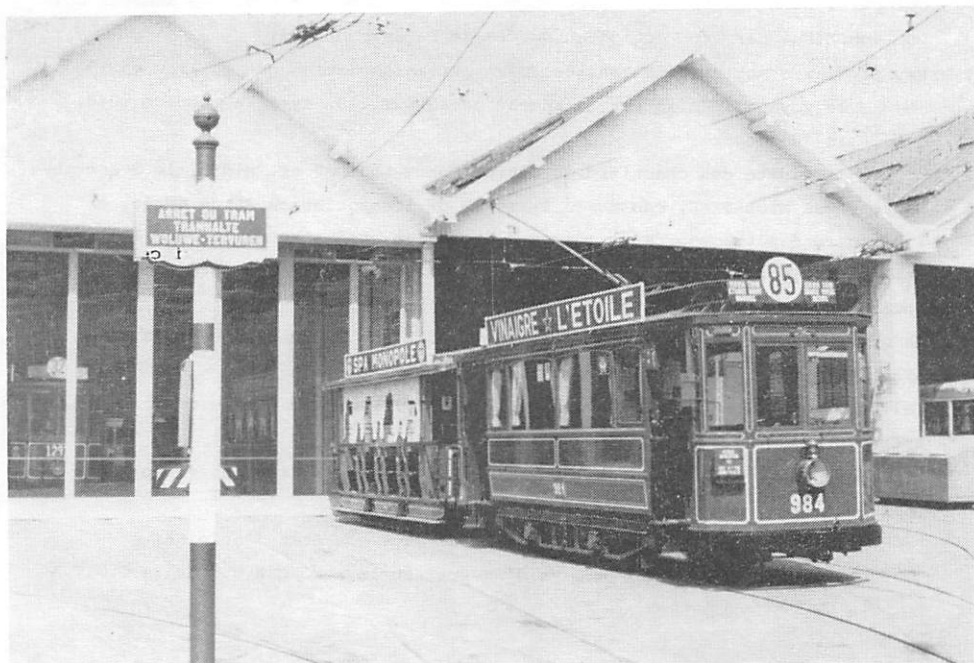
Que Monsieur Vanderveken et son équipe, soient encore remerciés pour le magnifique travail de restauration réalisé sur ces voitures.

Quelques voitures ont été retirées du musée : le trolleybus à 3 essieux 402 de Liège-Seraing et la remorque 366 des Tramways Liégeois; ces véhicules ont été exposés à Liège à l'occasion de l'inauguration du nouveau complexe de Robermont. La motrice 328 et la remorque 55 des Tramways de Gand ont également été retirées et remises à disposition de l'AMUTRA.

Le nombre de membres de notre association a augmenté de 76 à 127, les membres adhérents passant de 24 à 75.

Les statuts de l'A.S.B.L. ont été modifiés pour prévoir un second vice-président et pour renouveler le Conseil d'Administration par moitié tous les trois ans afin d'assurer une plus grande continuité dans la gestion de l'association.

Michel LEPRINCE



LA VIE AU MUSEE (suite)

Visite des installations de la S.T.I.B. à Haren et voyage spécial avec
l'autobus 8441 et la motrice articulée 4032

Le 22 septembre 1984, le M.T.U.B. proposait à ses membres et sympathisants une journée bien attrayante. La matinée fut réservée à la visite des installations autobus du dépôt de Haren : halls d'entretien, remises, atelier de mécanique, atelier de carrosserie, tunnel de peinture; et c'est avec plaisir que nous avons appris que l'autobus musée 8024 de 1956 (Brossel A96 DAR Ragheno type Electrorail) sera remis en état de marche.

La visite de l'atelier de la signalétique, s'occupant de la confection des films indicateurs de parcours, des plaques d'arrêt et de tout ce qui a trait à la signalétique sur le réseau fut tout aussi passionnante. Malheureusement, le temps manquait pour pouvoir approfondir certains aspects, mais l'autobus 8441, fraîchement repeint avec ses nouveaux matricules, et maintenu en état de marche pour le musée, attendait les quelques soixante participants qui avaient pu dîner au restaurant self-service de Haren.

A l'arrivée au musée dans l'après-midi, ce fut la motrice articulée 4032, dont c'était la première sortie depuis son entrée au musée dans l'année 1983, qui prit la relève, le temps d'un aller et retour sur la ligne 44.

Une brocante "tramviaire" qui proposait pour la première fois des films latéraux de tramways, clôtura cette journée.

Le M.T.U.B. remercie encore la direction de la S.T.I.B. sans qui cette journée n'aurait pu être réalisée.

Marc GRIETEN



2



3

1. Modifications d'itinéraire

Desserte de l'U.C.L. par la L.42 dans les deux sens

Depuis le 1er juillet 1984, les autobus de la ligne 42 vers Wiener desservent également l'hôpital Saint-Luc de l'U.C.L. (Université Catholique de Louvain), desserte qui n'était assurée que dans le sens vers Kraainem.

La boucle par l'avenue Hippocrate et le parking de l'U.C.L. s'effectue donc maintenant dans les deux sens.

2. Modifications aux voies

2.1. Raccordement des voies du tunnel "Louise"

Depuis le 29 août 1984, la voie vers la porte de Hal dans le nouvel ouvrage prémétro de la place Louise est raccordée au réseau à la rampe Jaspar, avenue Henri Jaspar, à hauteur de la rue Berckmans; la ligne aérienne sur les deux voies dans le tunnel est sous tension.

2.2. Nouvel aiguillage électrique au terminus Esplanade

Le 25 septembre 1984, l'aiguillage à pédale permettant l'accès à la voie de dépassement à l'arrivée au terminus Esplanade (av. de Meysse) des lignes 52 et 92, est remplacé par un nouvel aiguillage électrique n°269; la voie normale est celle de droite, les tramways devant se ravitailler en sable empruntant la voie de gauche.

3. Modifications aux horaires

Comme prévu, les horaires "vacances" ont pris fin le 31 août; dès le 1er septembre et jusqu'au 31 septembre 1984, ce sont à nouveau les horaires pré-vacances qui sont appliqués, horaires qui deviennent ainsi "post-vacances". La seule modification est celle concernant l'horaire de la ligne d'autobus n°42 : tous les départs de Kraainem sont avancés d'une minute afin d'assurer la desserte de l'U.C.L.



4

4. Matériel roulant

4.1. Tramways

- 7596 : du 7 au 30 septembre 1984, cette voiture a porté la publicité spéciale pour le deuxième marathon de Bruxelles; elle a circulé sur les lignes 18 - 19 - 32 - 55 et 101;
- 7948 : équipée en self-service depuis fin août 1984, cette voiture a également reçu, à titre d'essai, des fenêtres latérales côté gauche en poste A;
- matériel déclassé :
 - les motrices 1513, 1608 et 1611 ainsi que la remorque 604 ont été remises en état durant l'été pour un acheteur d'outre-Atlantique; à cette occasion, elles ont repris leur ancien numéro, à savoir respectivement 1069, 1048, 1245 et 2190;
 - erratum : dans MTUB-NEWS n°5, page 13, dans la rubrique 4000 - 9000, il faut lire 9084 au lieu de 9085.



5

4.2. Autobus

- bus-salon : l'autobus 8059 (Bus and Car), retiré du service en 1982, est en cours de transformation en autobus-salon; il sera identique, mis à part la couleur des sièges, au bus-salon 8060;
- autobus 8400 (série 8421 à 8483)
tous ces autobus mis en service en 1969-1970, sont déclassés en septembre 1984.

Depuis 1983, les 8421 à 8440, 8450, 8452, 8453, 8461, 8471 à 8483 sont déjà retirés du service et ont perdu leur immatriculation (voir MTUB-NEWS n°4). Le 8441 est gardé en état de marche pour le musée.

Les 25 autobus restant ont été achetés par la M.I.V.A. (Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen). Il s'agit des :

- 8457, 8458, 8459, 8460, 8462, 8466, 8467, 8468, 8470 transférés le 4/9/84;
- 8442, 8443, 8444, 8445, 8449, 8454, 8456, 8463, 8464, 8465, 8469, transférés le 5/9/84;
- 8446, 8447, 8448, 8451, 8455, transférés le 10/9/84.

Ces autobus seront numérotés dans la série 400 à la M.I.V.A. et seront repeints aux couleurs des véhicules de cette société.

- Haren : depuis avril 1984, tout le grand entretien des véhicules routiers est transféré à Haren; ainsi tous les autobus y reçoivent maintenant leur grand entretien, ils y sont recarrossés ou repeints; une teinte jaune légèrement plus pâle et de nouveaux pochoirs pour les matricules permettent de se rendre compte du passage de l'autobus dans les nouvelles installations modernes de peinture.



6

4.3. Méto

- le nouveau locotracteur électrique bimode n°66 (semblable au 65, voir MTUB-NEWS n°4) est arrivé le 12 juillet 1984;
- 2 nouveaux petits wagons plats numérotés 97 et 99 sont sortis des ateliers en juin 1984 pour le service d'entretien méto des voies et travaux.

5. Divers

5.1. Détournements temporaires de lignes de tramways

Par suite des très importants travaux routiers et méto tout le long du boulevard Léopold II, entre la place de l'Yser et la place Simonis, travaux prévoyant entre autre le remplacement partiel du viaduc routier par des tunnels, les mesures de détournements suivantes ont été prises durant les mois de juillet et août :

- L.101 : - le mardi 3 juillet;
- le mercredi 4 juillet;
- le vendredi 6 juillet;
- le samedi 7 juillet;
- le vendredi 24 août;

chaque fois de 21 h 00 à fin service, demi-tour d'un côté à la boucle Jacquain et de l'autre, au boulevard du Midi - rue Brogniez par changement de poste de conduite sur la liaison; à cet effet, la L.101 a été exploitée exclusivement par des M.7800; un service d'autobus circula entre ces deux points.

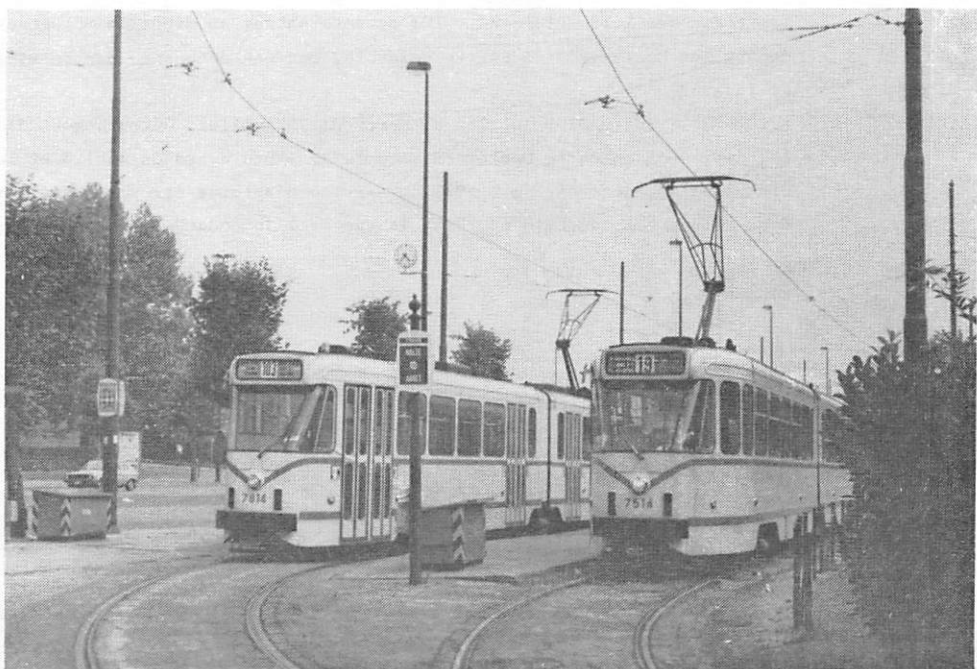
Les trams des L.18 - 19 - 32 - 103 devant rentrer au dépôt de Molenbeek depuis les boulevards de Petite Ceinture, ont été détournés par le Midi et la L.62.

- L.18 - 32 : du lundi 9 juillet au mercredi 25 juillet, détournement dans les deux sens entre le boulevard Léopold II - boulevard du Jubilé et le cimetière de Jette par la L.103; un service d'autobus circula entre ces deux points via les L.18 et 32 et la rue de l'Intendant.



- L.19 - 103 : du samedi 11 août au lundi 13 août, détournement dans les deux sens :
 - pour L.19 : depuis le boulevard Léopold II - boulevard du Jubilé par la L.32 jusqu'à l'avenue Houba; un service d'autobus circula entre le boulevard du Jubilé et Groot-Bijgaarden;
 - pour L.103 : détournement dans les deux sens entre le boulevard Léopold II - boulevard du Jubilé et le cimetière de Jette par la L.18; un service d'autobus circula entre ces deux points via la L.103 et retour vers ville par l'avenue du Panthéon.

D'autre part, diverses interruptions de service accidentelles ont frappé les L.18 - 19 - 32 - 103 durant ces mêmes deux mois par suite, notamment, d'arrachage de l'équipement aérien ou la perte de chargement d'un camion.



8



9

5.2. Aménagement de l'avenue Brugmann

Depuis le 4 août 1984, sur toute la longueur de l'avenue Brugmann entre Ma Campagne et le square des Héros, dans les deux sens, les tramways des L.18 et 92 bénéficient d'une bande de circulation réservée, séparée de la circulation générale par une ligne blanche continue tracée le long des voies. Le code de la route ne prévoyant pas de bande de circulation réservée aux tramways, le marquage au sol et sur les panneaux routiers indique la mention "Bus".

5.3. Appareils de perception

Depuis juin 1984, toutes les voitures 7700 et 7900 sortant des ateliers (self-service) sont équipées à toutes les portes de nouveaux appareils de perception type "Databus". De même, ces appareils se généralisent à toutes les stations de métro.

Certains autobus sont également équipés d'appareils de perception type "Camp" à hauteur de la porte médiane.



5.4. Station Beekant

Depuis le 17 septembre 1984 à 14 h 00, la passerelle surplombant les voies du chemin de fer et reliant la station Beekant à la rue Vandenpeereboom est ouverte au public; elle offre une correspondance entre la ligne de métro et les lignes d'autobus 20, F et M.

EXPLOITATION DU RESEAU DES TRANSPORTS

URBAINS DE BRUXELLES

=====

DU 8 MAI 1945 AU 31 DECEMBRE 1953

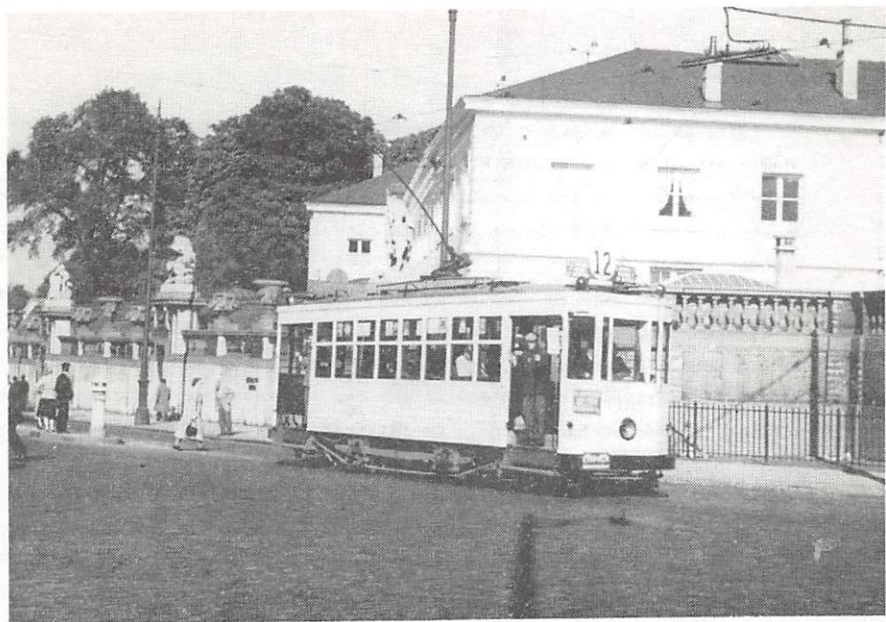
_____ (suite)

RETOUR A L'ANNEE 1947

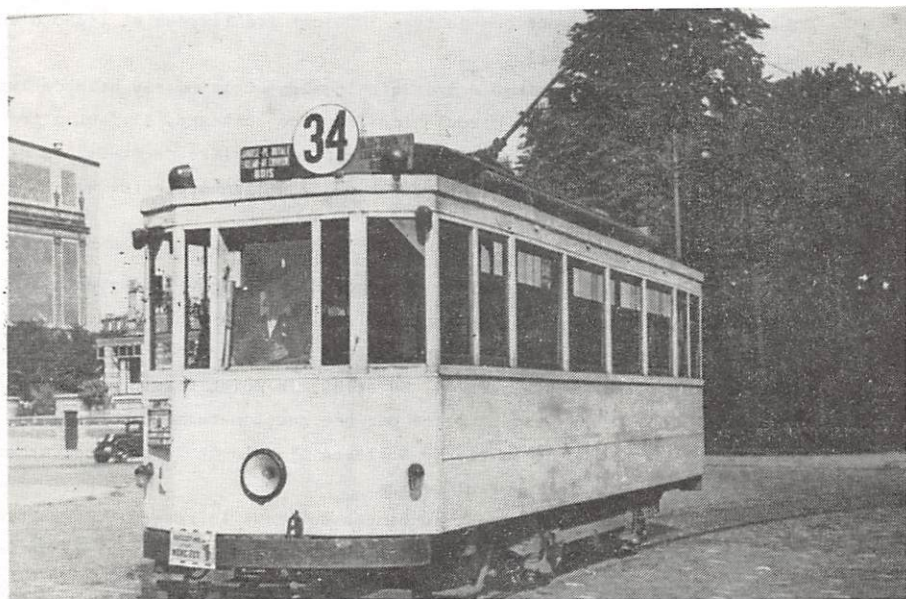
Depuis la publication dans MTUB-NEWS n°3 de l'article concernant l'année 1947 sur le réseau des "T.U.A.B.", des précisions sont venues à notre connaissance au sujet de la desserte du cimetière de Bruxelles par la ligne 77 prolongée au départ de la place des Gueux. Ces précisions sont les suivantes :

- le 22 juillet 1947, la ligne 77 est prolongée de la place des Gueux au cimetière de Bruxelles et ce, en semaine aux heures d'affluence du midi et du soir et le dimanche à partir de 13 h 00; les documents officiels indiquent à ce sujet que les tramways 77 prolongés circulent sous plaque 76 à partir de la place de la Duchesse et ne mentionnent rien quant aux dispositions à prendre pour le retour vers Scheut; cependant, il semble bien qu'à cette époque les jeux de plaques indicatrices étaient différents pour les lignes 76/76 barré d'une part et pour la ligne 77 d'autre part; il est donc possible que les voitures 77 prolongées étaient signalées par une plaque de paravent;

- le 16 septembre 1947, les services 76 et 77 sont mariés et, dès ce jour au moins, ces services sont munis du même jeu de plaques indicatrices 76/77/76 barré; l'utilisation de ces plaques est dès lors modifiée comme suit : à l'aller vers le cimetière de Bruxelles, les tramways 77 prolongés circulent sous plaque 76 dès la place de la Duchesse tandis qu'au retour vers Scheut, ces tramways circulent sous plaque 76 barré jusqu'à la place des Gueux puis sous plaque 77 jusqu'à Scheut.



11



12

8.1. Caractéristiques générales

En 1951, aucune modification de tendance n'intervient dans l'évolution de la situation des "T.U.A.B.". C'est toujours la course à la rentabilité financière et les tentatives d'assurer au mieux un service de transports en commun dans une ville où la circulation générale ne cesse de se détériorer.

Le nombre de voyageurs a chuté de 364 à 319 millions. Les charges salariales et diverses comme le coût des matériaux et de l'énergie électrique ont continué à croître. Cependant, les tarifs ont été augmentés à deux reprises ce qui a permis d'équilibrer les comptes d'exploitation et même de les laisser bénéficiaires. Ce fait est le résultat de la politique menée par le Comité de Gestion.

Celui-ci en effet, a poursuivi dans la voie qu'il s'est tracée depuis qu'il est en fonction, à savoir, tenter de diminuer les frais par voyageur transporté. Il a notamment mené à terme la transformation des motrices à deux essieux et des remorques et augmenté ainsi au mieux la capacité de transport du matériel dont il disposait. A la fin de l'année 1951, ce sont 787 motrices à deux essieux et 416 remorques qui, fermées par des portes automatiques, pouvaient circuler sur le réseau améliorant ainsi grandement la sécurité des voyageurs. En outre, à la fin de l'année, les trois premières motrices du type 7000 ont été livrées et l'une d'entre elles a été mise en exploitation.

D'autre part, on a continué à aménager localement le réseau afin de lutter contre les embarras de la circulation; dans ce contexte, il faut citer la création d'un poste fixe d'aiguilleur à la Barrière de St-Gilles et la poursuite de l'équipement du réseau en aiguillages électriques.

8.2. Les événements sur le réseau

Le 3 février, la boucle terminus du rond-point du Souverain ayant été rétablie, les tramways de la ligne 25, limités à la chaussée de Wavre depuis le 23 octobre 1950, reprennent leur itinéraire normal.

Le 20 février, sur les lignes 47, 88 et 89, le point terminus "Bourse" situé rue Paul Devaux est remplacé par une section-terminus s'étendant de l'arrêt de la rue de la Vierge Noire, à l'angle de la rue Ste-Catherine, jusqu'à l'arrêt de la rue Paul Devaux.

Le 22 février, les tarifs sont augmentés sur tout le réseau. En particulier, le billet pour trajet direct passe de 2,50 F à 3,00 F et la carte de 20 voyages de 40,00 F à 45,00 F.

Le 6 avril, le nouveau pont franchissant le canal maritime au square Jules de Trooz est ouvert à la circulation des tramways.

Le 20 avril, les tramways des lignes 12 et 81 empruntent à nouveau la rue Marie-Christine entre le square Jules de Trooz, et la place Emile Bockstael. Ainsi prend fin une anomalie qui avait commencé le 16 mai 1940 lors de la destruction des ponts du canal.

Le 25 avril, un système mécanique permettant d'actionner les six aiguillages de la Barrière de St-Gilles est mis en service. Les commandes, manoeuvrables par un aiguilleur unique, sont centralisées sur le trottoir au coin de la chaussée de Waterloo et de l'avenue Paul de Jaer.

Le 5 mai, une nouvelle boucle terminus avec voie de dépassement est mise en service rue de France à proximité de la tour de la nouvelle gare du Midi. Les lignes 59 et 74 barrés, qui avaient été prolongées provisoirement à la Petite Ile pour desservir la rue de France, sont dès lors raccourcies au Midi et utilisent cette nouvelle boucle. Les services barrés ayant leur terminus au Midi utilisent également cette nouvelle boucle, ce qui permet de désaffecter la boucle par la rue de l'Argonne, chose faite dès le 7 mai par démontage de la ligne aérienne.

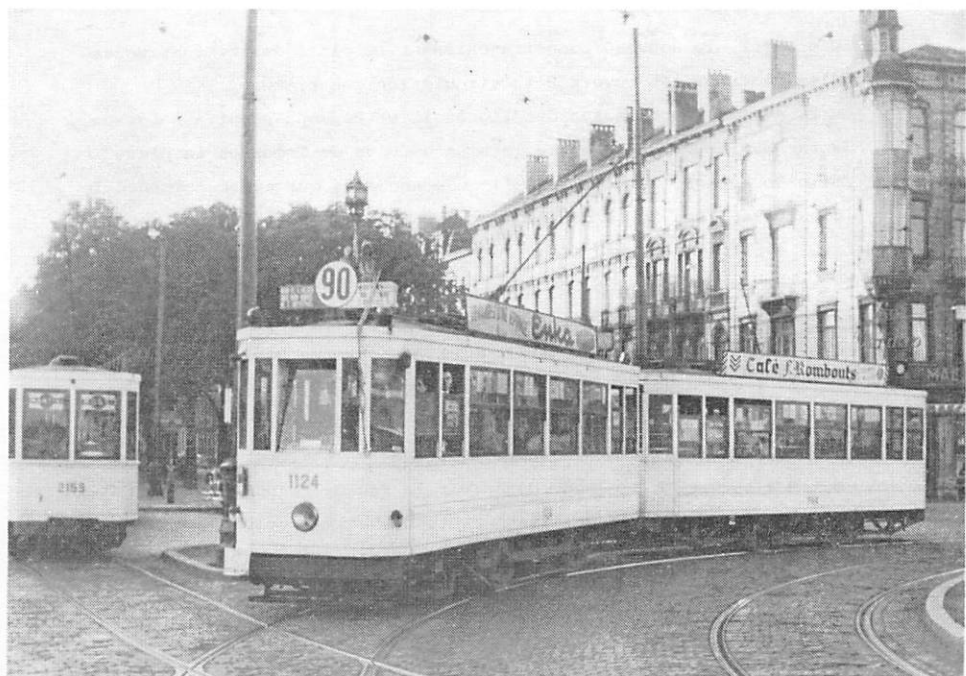
Le 8 mai, des perches à frotteur au lieu de roulette sont mises à l'essai en service régulier sur les tramways de la ligne 89.

Le 29 mai, un nouveau dispositif de voies est mis en service au boulevard Jamar et à la place de la Constitution pour permettre la poursuite des travaux de l'office de la Jonction. A cette occasion le sens de circulation des lignes 20, 22, 33 et 45 est inversé autour de la place de la Constitution entre le boulevard Jamar et le pont du chemin de fer.

Le 1er juin, le service d'autobus O barré "Nord - Langeveld" est supprimé en raison de son faible rendement. Aux heures creuses, seule subsiste donc la ligne F "Nord - Churchill".

Le 26 juin, en raison des travaux d'égouts entrepris à la rue Josaphat, les lignes 64 et 66 circulent à simple voie et dans les deux sens avenues Paul Deschanel et Louis Bertrand. Des raccords provisoires ont été construits à cet effet à hauteur de l'avenue Rogier et de l'avenue du Suffrage Universel.

Le 2 juillet, le nouveau service intercalaire 3 barré "Gare de Schaerbeek - Gare du Luxembourg" est créé.



13



14

Le 17 juillet, l'hiatus existant au Bois de la Cambre entre la ligne 49 circulant avenue Churchill et les lignes 1, 2, 3, 4, 24, 34 et 90 circulant à l'est du Bois, est comblé par la mise en service de voies nouvelles établies, à partir du carrefour chaussée de Waterloo - avenue Churchill, à la chaussée de Waterloo et avenue Legrand. Le même jour, le dispositif des voies est modifié au boulevard de la Cambre, celui-ci étant désormais parcouru par une double voie sur toute sa longueur. A cette occasion, les modifications suivantes ont été apportées à l'exploitation du réseau des "T.U.A.B." :

- ligne 4 : déviée vers faubourgs entre l'avenue Louise et le rond-point de l'Etoile par le boulevard de la Cambre, au lieu de passer par les avenues Lloyd George et du Congo;
- ligne 34 : terminus déplacé de la gare du Bois à l'avenue Lloyd George;
- ligne 49 : supprimée, son trajet étant partiellement repris par les lignes 18 et 90 comme indiqué ci-dessous;
- ligne 18 : déviée entre la place de Brouckère et la place Emile Bockstael par la place Rogier, la rue du Progrès, l'avenue de la Reine et la rue Stéphanie pour reprendre la partie nord de la ligne 49;
- ligne 90 : prolongée du Bois à la place Emile Bockstael par l'avenue Legrand, la chaussée de Waterloo, les avenues Churchill et Albert, la Barrière de St-Gilles, la rue Théodore Verhaegen, la gare du Midi, les boulevards centraux jusqu'à la place de Brouckère, le boulevard Emile Jacquain, la porte d'Anvers, la place de l'Yser, l'avenue du Port et la rue Marie-Christine, pour reprendre la partie sud de la ligne 49 et la partie nord de la ligne 18.

La nouvelle ligne 90 qui relie dorénavant les communes d'Uccle et d'Ixelles devient la plus longue du réseau; elle s'étend en effet sur 21 km. Aux heures d'affluence, elle est desservie par le service intercalaire 90 barré qui devient "Nord - Bois" et qui, au Bois, stationne dans la gare sur la voie n°4. Enfin, il est prévu un service spécial sous plaque S circulant entre la place de l'Yser et le terminus de l'extrémité de l'avenue Churchill, terminus dont les voies sont maintenues.

Le 2 août, une nouvelle augmentation de tarif entre en vigueur. Cette augmentation ne concerne cependant pas le prix du trajet direct.

Le 9 octobre, la ligne 34 est prolongée du Bois au rond-point de l'avenue Churchill par l'avenue Legrand, la chaussée de Waterloo et l'avenue Churchill. Au terminus du Bois, les voies des avenues Lloyd George et du Congo ne sont donc plus utilisées par un service régulier.

Au rond-point de l'avenue Churchill, côté Bois, une voie de dépassement a été construite pour permettre le stationnement des tramways n°34; cette voie de dépassement est utilisée par les lignes 8 et 12 en provenance de la rue Marianne; les tramways n°34 parcourent donc deux fois la boucle terminus, une première fois à l'arrivée, une seconde fois au départ.

Le 15 octobre, la ligne 76 est prolongée de la place Ministre Wauters à l'ancien château de Waesbroeck par des voies nouvelles. Une boucle terminus avec voie de dépassement est établie dans la rue des Fraises, deux artères nouvelles qui deviendront les avenues Van Laer et Emile Gryson et la rue des Grives. Cette prolongation est destinée à desservir la nouvelle école provinciale du C.E.R.I.A.

Le 30 octobre, les lignes 64 et 66 déviées depuis le 26 juin reprennent leur itinéraire normal vers la ville par la rue Josaphat.

Le 25 novembre, l'interdiction de fumer dans les tramways est étendue à la totalité des véhicules fermés par des portes automatiques.

Le 27 décembre, une première motrice PCC, la 7002, est mise en exploitation sur la ligne 15. A titre d'essai, cette voiture est équipée d'un nouveau type de film indicateur de parcours à lettres bleues sur fond blanc.

Pierre DE COCK

Légende des photos

Dans le numéro 5 de M.T.U.B.-News, un appel aux lecteurs était lancé pour reconnaître l'endroit où avait été photographiée la remorque 745 prototype (photo 10). Vous avez été nombreux à nous répondre: place Simonis; le tramway quitte l'avenue de Jette pour se placer dans l'axe du boulevard Léopold II vers la place de l'Yser.

1. La motrice 984 avec la balladeuse 301 du musée en attente de départ à Woluwe le 27 août 1983; la plaque "85" (Berchem Station - Etangs Noirs - Bourse) a été placée pour fêter un 85ème anniversaire.
(photo Marc GRIETEN).
2. L'autobus 8441, réservé pour le musée, en attente au dépôt de Haren lors de la journée M.T.U.B. du 22 septembre 1984 avec le film "76" (Cim. Bruxelles - Bourse r.p.Meir - Neerpede); remarquez les matricules peints avec les nouveaux pochoirs, voir photo 10).
(photo Marc GRIETEN).
3. La motrice articulée 4032 à Tervuren lors du voyage spécial le 22 septembre 1984 avec le film "45" (P. Namur - Pont Woluwe - Tervuren); cette ligne n'a cependant jamais été exploitée par tramways équipés du seul pantographe. (photo Marc GRIETEN).
4. L'autobus 8192 (MAN) assurant la navette Expo - St-Lambert sous film "81 service navette" photographié ici au terminus place Saint-Lambert - boulevard du Centenaire le 12 août 1984 (voir M.T.U.B.-News n° 5).
(photo Marc GRIETEN).
5. La motrice 7804 sur la ligne 101 effectuant la manoeuvre sur la liaison boulevard du Midi - rue Brogniez afin de retourner vers le Midi par suite des travaux place de l'Yser le 4 juillet 1984. (photo Paul RINERT).
6. La motrice 7922 sur la ligne 18 s'engage sur les voies des lignes 19 et 103 boulevard Léopold II - boulevard du Jubilé vers le cimetière de Jette par suite de la démolition du viaduc routier le 11 juillet 1984.
(photo Marc GRIETEN).

7. La motrice 7826 sur la ligne 32 détournée par la ligne 103 passe à la place Simonis vers Wiener le 11 juillet 1984 le long du viaduc routier provisoire qui sera démonté un mois plus tard. (photo Marc GRIETEN).
8. La motrice 7514 sur la ligne 19 dépasse la motrice 7814 sur la ligne 103 à l'arrivée au terminus de l'avenue Houba de Strooper le 12 août 1984; la ligne 19 y effectue un terminus provisoire par suite des travaux place Simonis et boulevard Léopold II. (photo Marc GRIETEN).
9. L'autobus 8706 assure la navette sur la ligne 103 entre le cimetière de Jette - avenue Secrétin (endroit de la photo) et le boulevard du Jubilé - boulevard Léopold II le 12 août 1984. (photo Marc GRIETEN).
10. L'autobus 8423 sur la ligne 103 (r.p.Meir - Neerpede, code-couleur vert-vert, indice de ligne 103 sur fond jaune) au terminus de Neerpede à hauteur de la rue du Lièvre le 3 janvier 1971. (photo René STEVENS).
11. La motrice 3831 sur la ligne 12 (pl.E.Bockstael - p.Namur - r.p.W.Churchill) avec plaque de paravent "av.Hippodrome - Dépôt" en été 1948 à la rue Ducale - place du Trône.
(photo DESBARAX - collection A.R.B.A.C.)
12. Une motrice 1700 sur la ligne 34 (Bourse pl.Royale - Luxemb. av.Couronne - Bois) à l'entrée de la gare du Bois dans l'immédiat après-guerre.
(photo collection MUPDOFER).
13. La motrice 1124 avec la remorque 984 sur la ligne 90 (Nord pl.Meiser - Bois Midi Bourse - pl.E.Bockstael) vue ici au sortir de l'avenue du Port - place Saintelette vers la place de l'Yser le 14 septembre 1953; à gauche une vue arrière de la remorque 2159 (normalement sur L.7-10-13-14 ou 64); le boulevard Léopold II était encore arboré.
(photo J. BAZIN).
14. La motrice 1070 avec remorque sur la ligne 59 (Gare du Midi - Bourse Nord - p.Terueren) au nouveau terminus face à la gare du Midi rue de France le 1 juillet 1951.
(photo J. BAZIN).

Verkoopprijs : 30 F.
Prix de vente :

Verantwoordelijke uitgever :

Marc GRIETEN

Mulderslaan, 64

1160 BRUSSEL

Editeur responsable :

Marc GRIETEN

Avenue des Meuniers, 64

1160 BRUXELLES