

présence du tramway

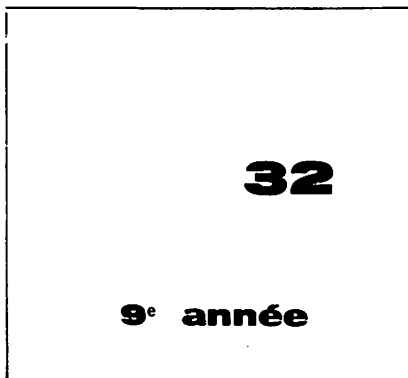
32

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

et du tramway touristique de l'Aisne

9e année / I □ 1970 □ prix 25 fr.



sommaire :

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

Notre photo de couverture : Dilbeek, 28 février 1970, date historique : la 9314 assure un ultime trajet sur la ligne de Schepdaal, désormais fermée au service ferré (voir information page 15)

(Photo J. de Meurs)

historique des tramways bruxellois

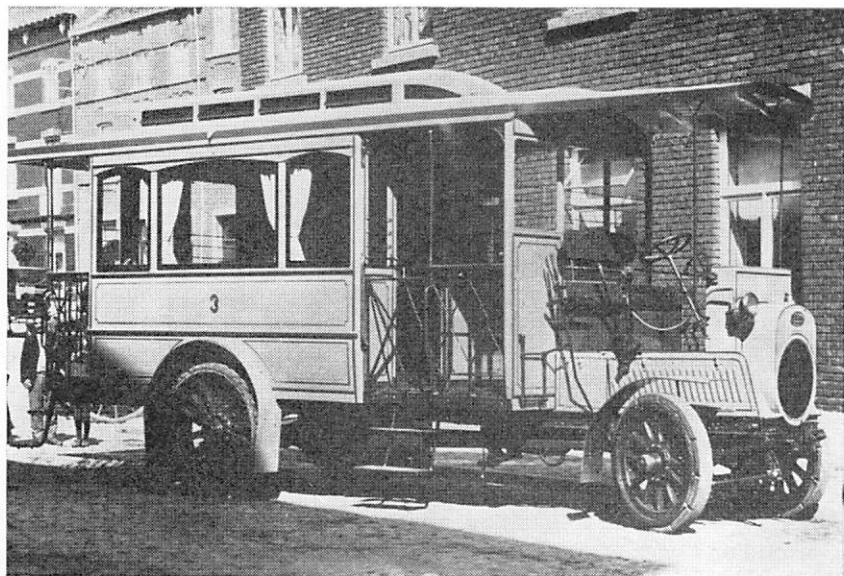
(suite 23)

par Roger PLETINCKX

Annexe : LES AUTOBUS

Dans l'histoire des **Tramways Bruxellois**, nous n'avons que très peu mentionné les services d'autobus ; cependant, nous ne pourrions passer ceux-ci sous silence. Car s'il est vrai que ce mode de transport eut du mal à s'imposer, il a pris de nos jours une place importante parmi les transports en commun de la capitale.

Le premier organisme de transport en commun à introduire une demande pour l'exploitation d'une ligne d'autobus, le 21 novembre 1904, fut le « **Syndicat Général des Transports** » pour la ligne **Place de Constitution - Bois de la Cambre**. Ce syndicat était présidé par M. Clément Phi-



UN DES TROIS PREMIERS AUTOBUS DES « T.B. » CONSTRUITS A NIVELLES EN 1907

(Docum. R. Plétinckx)



AUTOBUS BROSSEL N° 68, D'UNE SERIE DE CINQ UNITES FOURNIES AUX « A.B. » PAR LES ATELIERS DE NIVELLES EN 1935 (Archives B. & N.)

lippe, docteur en médecine. Cette demande fut refusée, ainsi qu'une autre pour la ligne **Porte de Schaerbeek - Place de la Constitution** introduite la même année.

Cependant, en novembre 1905, le Ministre de l'Agriculture autorise, à titre d'essai et sous les plus expresses réserves pour l'avenir, la « **Compagnie du Tram-Car Nord-Midi** » à mettre en service, pendant un an, une voiture automobile. Ce véhicule circula dès février 1906.

En 1907, la Société « **L'Autobus** » sollicita la concession de plusieurs lignes. Entretemps, le 20 septembre 1907, les **Tramways Bruxellois** avaient mis en service trois autobus sur la ligne **Bourse - Ixelles** en remplacement de l'omnibus. Ces essais furent déplorables et cessèrent le 1er décembre 1913.

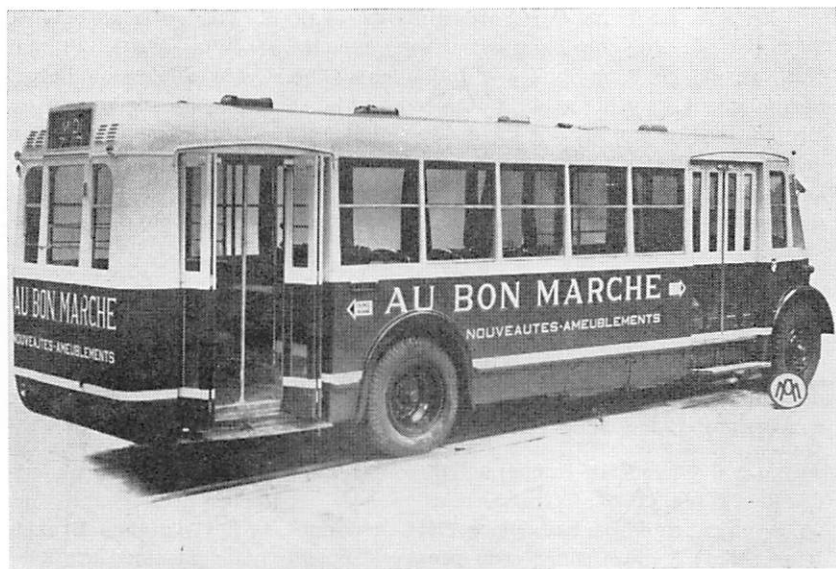
La Société « **L'Autobus** » avait entretemps cédé ses droits à la « **Compagnie Générale des Autobus** ». Celle-ci obtint enfin, le 9 juin 1909, l'autorisation d'exploiter, pour une durée de 10 ans, une ligne entre les gares du Luxembourg et du Midi. Elle ne fut mise en service qu'au début d'avril 1910.

Cette Compagnie s'était également substituée à la « **Compagnie du Central-Car** » pour exploiter par autobus la ligne **Porte d'Anvers - Place de Brouckère - Porte de Louvain**. Cette concession expirant en 1914, une demande d'autorisation nouvelle, pour 10 ans, avait été déposée. Quatre autres lignes avaient été demandées :

- 1° Gare du Luxembourg - Porte de Schaerbeek (autorisé le 18 mai 1910) ;
- 2° Porte de Schaerbeek - Gare du Nord - Boulevard de la Senne ;
- 3° Gare du Midi - Place Ste Croix - Exposition ;
- 4° Porte de Namur - Gare du Luxembourg - Exposition - Avenue du Derby.

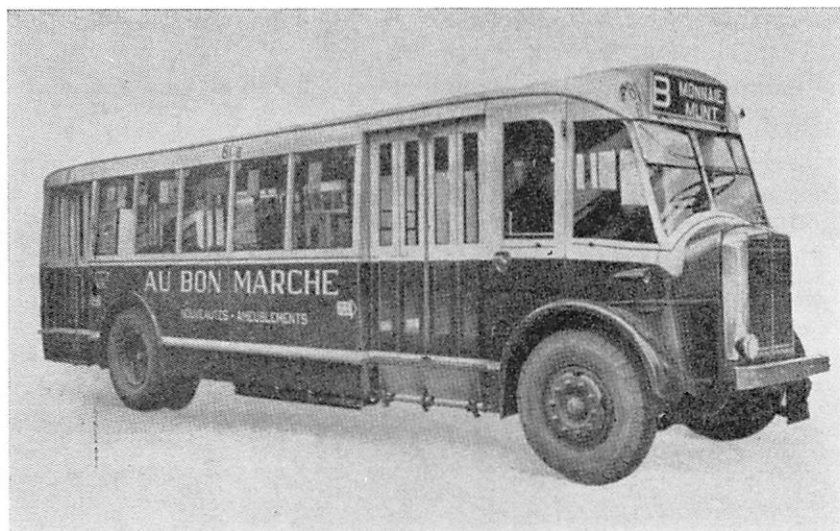
Le matériel roulant se composait de 42 autobus. Les châssis étaient fournis par la « Rykniel Motor Cy » et les carrosseries par la Société « Dyle & Bacalan » de Louvain.

Mais les réclamations nombreuses des voyageurs quant à l'inconfort des véhicules, de même que celles des riverains, obligèrent les autorités à exiger de la Compagnie une amélioration de ses autobus et elles menacèrent de prononcer la déchéance pour infractions graves aux clauses et conditions des cahiers des charges. La Compagnie ne tint aucun compte des réclamations. On était non seulement mécontent du matériel, mais aussi de la façon dont le service était assuré. La Compagnie ne tarda pas à négliger l'exploitation régulière de sa propre ligne ainsi que de celle du **Central-Car**. Malgré toutes ces réclamations, elle fut autorisée par la Ville à exploiter une ligne d'autobus entre les Portes de Schaerbeek et d'Anvers. Finalement, en 1911, la Compagnie renonça à l'exploitation de ces concessions.



AUTOBUS BROSSEL N° 66, MEME SERIE QUE PHOTO PRECEDENTE

(Archives B. & N.)



AUTOBUS BROSSEL N° 81, MIS EN SERVICE EN 1939

(Docum. Brossel)

La **S.A. du Tram Car Nord-Midi**, qui avait été fondée le 23 octobre 1890 par M. Polydor Vanderschueren, exploita la ligne dès le 28 mai 1891 au moyen d'omnibus à traction chevaline. Cette concession devait normalement expirer en 1914. Cependant, la Députation Permanente du Brabant avait, par son arrêté du 30 juillet 1913, autorisé sa prorogation jusqu'à fin février 1925 et avait également autorisé l'utilisation d'autobus. La guerre fit obstacle à ce projet et la S.A. dut demander l'autorisation de suspendre son activité jusqu'à des jours meilleurs, ce qui lui fut accordé le 7 avril 1915.

Après la guerre, l'activité de la société reprit et, dès le vendredi 12 mars 1920, la ligne était exploitée par autobus.

Le 7 mars 1922, la raison sociale de la société changea en S.A. dénommée « **Bruxelloise d'Auto-Transport** ». Elle acquit une nouvelle concession : Place de la Monnaie - Boulevard Militaire.

Une nouvelle société anonyme, filiale des **Tramways Bruxellois**, fut fondée le 27 mai 1926. Cette dernière société reprit les deux concessions de la précédente. La nouvelle société, dénommée « **Les Autobus Bruxellois** », allait étendre son réseau progressivement, mais pas toujours avec bonheur ; en effet, certaines lignes eurent la vie brève.

(à suivre)

Les tramways intercommunaux du Canton d'Esch

(suite 2)

par Ch. MAYER

CHAPITRE II. — INSTALLATIONS ET OUVRAGES FIXES

Après son achèvement, le réseau des T.I.C.E. comprenait les lignes et tronçons de lignes suivants :

— Esch - Differdange - Rodange-Frontière	20,260 km
Embranchement de Rodange-Haut	0,716 km
Embranchement de Bascharage	1,239 km
Ligne locale de Differdange	1,570 km
— Esch - Neudorf - Poteau de Kayl - Kayl - Dudelange - Greisendal	12,577 km
Embranchement de Burange	1,500 km
Embranchement de Tattenbiert-Italie	0,850 km
Embranchement Kayl - Tétange - Rumelange-Gare	3,200 km
— (Esch-) Poteau de Kayl - Rumelange-Ottange	4,708 km
— (Esch-) Neudorf - Schifflange	3,298 km
— Ligne locale d'Esch	3,859 km
	<hr/>
Total :	53,777 km

De ce total, 5,850 km se trouvaient sur plate-forme indépendante et 48,927 km en chaussée ou en accotement. Le rayon minimum de courbe était de 20 m ; il avait été appliqué dans les localités, où la vitesse des voitures était forcément réduite. Sur les tronçons de ligne en accotement et sur plate-forme indépendante, la déclivité maximum adoptée était de 60 mm par mètre. Sur les parcours où les tramways empruntaient la voie publique, les déclivités de celles-ci avaient dû être maintenues. La plus forte déclivité se trouvait dans l'avenue de la Gare à Esch-sur-Alzette, où, sur une longueur de 32 m, elle accusait 81 mm par mètre.

L'ensemble du réseau, en y comprenant les voies de garage, avait un développement de 57.089 m, dont 37.240 m en rails à ornière pesant 42,8 resp. 45,8 kg par mètre, suivant que l'ornière comportait 31 ou 34 mm de largeur, et 19.249 m en rails Vignole d'un poids de 26,1 kg par mètre. Les rails à ornière large furent employés dans les courbes de 50 mètres de rayon et en dessous. En outre, le réseau comprenait 50 branchements de voie en rails à ornière, 23 branchements en rails Vignole et 7 traversées de voie.

La voie du tramway empruntait généralement les ponts de la voirie générale pour croiser voies ferrées et cours d'eau. Toutefois, à Belvaux et Dudelange, les tramways utilisaient chaque fois un pont leur réservé pour franchir les voies de chemin de fer, alors que la route les croisait à niveau.

Les lignes aériennes du réseau intercommunal furent supportées, en majeure partie, par des poteaux en poutrelles Grey ; des poteaux tubulaires furent employés à l'intérieur des localités. La suspension des lignes aériennes était, soit du type dit tramway à un ou deux fils pour les sections urbaines, soit du type caténaire à câble porteur et fil de contact pour les sections interurbaines.

Le courant d'alimentation de ces lignes aériennes — courant continu à la tension de 1,2 kV — fut fourni par trois stations de transformation d'une puissance totale de 1.500 kW, installées comme suit :

- dans la sous-station d'Esch, deux groupes redresseurs à vapeur de mercure d'une puissance de 450 kW chacun ;
- dans les sous-stations auxiliaires de Differdange et Tétange, un groupe redresseur de 300 kW.

La mission des deux sous-stations auxiliaires, construites en prévision d'une extension du réseau vers les cantons de Capellen et de Remich, était d'alimenter la ligne aérienne pendant les heures de pointe. Or, l'extension prévue n'ayant pas été exécutée, les installations de ces stations furent démontées et réinstallées dans la station principale d'Esch.

Les T.I.C.E. disposaient de trois dépôts, à savoir :

- à Esch, le dépôt central, avec la remise pour 45 voitures, les ateliers ainsi que les bâtiments d'administration ;
- à Differdange et Tétange, une remise pour quatre voitures.

(à suivre)

* * *

Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre

(suite 3)

par E. FAIDER et P. DEHON

Annexe 1.

LE MATERIEL ROULANT DU CENTRE I

Nous avons vu qu'au début de l'exploitation à vapeur de la ligne Manage - Haine-St. Pierre et extensions, c.à.d. dès le 20 octobre 1891, le parc comprenait six locomotives et dix-huit voitures ; l'année suivante, l'effectif s'enrichissait de deux machines et de huit voitures supplémentaires. Les matricules de ce matériel, qui devait rester à peine sept ans à La Louvière, ne figurent malheureusement plus aux archives de la S.N.C.V.



LA MOTRICE 9519 AU DEPOT D'ANDERLUES VERS 1920

(Docum. Nos Vicinaux)

Ainsi que nous l'avons dit au premier paragraphe, lors de l'inauguration du service électrique en 1898, le dépôt de La Louvière disposait des dix-sept motrices M.31 à M.47 (futures 9031 à 9047) et des seize remorques A.1663 à 1678. L'extension de Mariemont à Chapelle-lez-Herlaimont allait entraîner l'acquisition, le 20 juin 1903, des motrices M.119 à M.122 (1) — futures 9119 à 9122 — construites par La Franco-Belge et conçues de manière à pouvoir prendre deux remorques ; celles-ci, livrées le même jour par ce même constructeur, portaient les numéros A.1811 à 1813.

En prévision des extensions projetées entre Houdeng-Aimeries (Pont du Sart) et Roeulx (Centre) ainsi qu'entre Haine-St Pierre et Familleureux, le dépôt de La Louvière allait encore s'enrichir, à partir du 18 avril 1905, des quatre motrices 9135 à 9138 (1), suivies peu après (vers 1906 ?) des 9132 à 9134 (1) initialement destinées à la ligne de l'Espinet. Ces sept véhicules étaient également issus de La Franco-Belge. Le 1er mai 1906, sept remorques s'ajoutent à l'effectif : il s'agit des A.1827, A.1833, A.1849, A.1850, A.1851, A.1855 et A.1856.

Mais c'est principalement entre 1907 et 1911, au fur et à mesure de l'avancement de la nouvelle ligne de Haine-St. Pierre à Familleureux et de ses extensions, que le parc allait faire un important bond en avant, avec l'arrivée successive des voitures suivantes :

le 2 septembre 1908, les motrices 9220 à 9227, sorties des usines Baume & Merpent, à 6 fenêtres inégales (4 petites et 2 grandes) ;

le même jour, les remorques A.1929 à 1938, issues des Ateliers de Seneffe ;

(1) Ces motrices avaient la même caisse que les « monophasées » du Borinage.

le 10 août 1909, les motrices 9326 à 9331, de La Franco-Belge (même type que 9220-9227) ;

le 27 juin 1911, les motrices 9363 et 9364, construites par les Ateliers du Roelx (même type que ci-dessus).

En outre, onze voitures commandées à la veille de la guerre seront livrées respectivement :

le 29 janvier 1915, les motrices 9548 à 9550 et 9552-9553, fournies par Ragheno (6 fenêtres inégales) ;

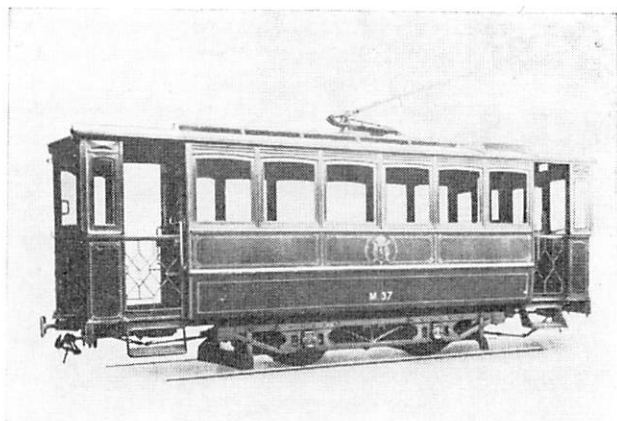
en 1918, les magnifiques motrices 9516, 9517 et 9519 à 9522, construites par les Ateliers du Roelx (même type que la 9515 exposée à Schepdael).

Ces six dernières voitures ne resteront cependant pas longtemps dans le Hainaut.

Il est intéressant de signaler la mise en service, le 15 octobre 1915, de deux fourgons-moteurs à deux essieux destinés aux services des marchandises : ces deux motrices, immatriculées 9957 et 9958, avaient été construites par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles.

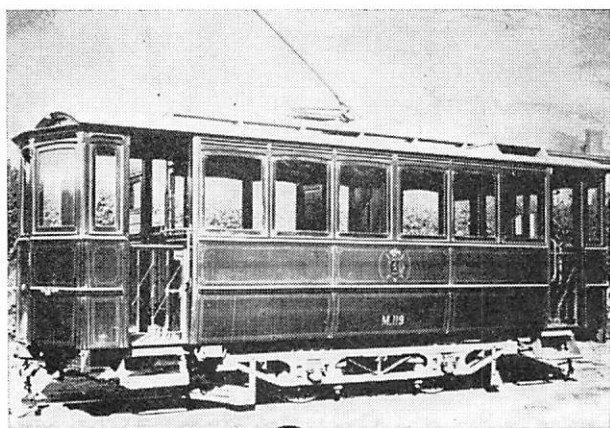
En 1926 furent mises en service les deux fameuses 9676 et 9677 à essieux différentiels, système essayé à l'initiative de La Franco-Belge et, par ailleurs, rapidement abandonné.

A la fin des années 1920, à l'exception de quelques unités maintenues pour les embranchements à trafic relativement faible et les services spéciaux, les 9031-9047, 9119-9122, 9132-9138 et 9220-9227 furent mises hors-service et les 9548-9550, 9552-9553 et 9676-9677 quitteront La Louvière pour les lignes de la banlieue de Mons qui étaient, à cette époque, en pleine voie d'électrification. Ces véhicules allaient être remplacés, à partir de 1930, par de nouvelles motrices à deux essieux, notamment du



MOTRICE M.37 DE LA SERIE M.31-M.47

(Docum. Amutra)



MOTRICE M.119 DE LA SERIE M.119-M.122

(Docum. Amutra)

type « Siemens », et à bogies, du type « Standard » à caisse en bois. Nous y reviendrons dans un prochain chapitre.

Pour être complets, notons que les lignes du Centre I ont encore reçu, d'origines diverses, quelques remorques parmi lesquelles nous relevons les A.1887 (de Flandre Occid.), A.1745 et A.1746 (de Liège) ; nous n'avons cependant pas retrouvé la date de leur affectation au réseau du Centre I. D'autre part, après 1927, quelques vieilles motrices furent transformées en voitures remorquées : il s'agit des 9032, 9036, 9045, 9033 et 9040, réimmatriculées respectivement de 19082 à 19086. Il semblerait qu'il ait également existé une 19087 et une 19088, quoiqu'aucune preuve formelle ne puisse en être fournie.

* * *

CHAPITRE II. — LES LIGNES DU CENTRE II.

Ce capital se rapporte à trois lignes qui, primitivement, devaient être construites au moyen de capitaux différents et qui connurent toutes la traction électrique dès le premier jour de leur ouverture au trafic. Il s'agit des lignes suivantes :

1. Carnières - Thuin.
2. Chapelle-lez-Herlaimont - Anderlues.
3. Anderlues - Binche.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il est assez curieux de constater que ces lignes ne furent concédées qu'à partir de 1906, ce qui est assez tardif si, compte tenu du lourd équipement industriel des régions desser-

vies, l'on se souvient des dates des premières concessions de Charleroi (1886), de Mons (1887) et de La Louvière (1890).

Les concessions des lignes Chapelle-lez-Herlaimont - Anderlues et Carnières - Thuin sont obtenues en 1906. La même année, les acquisitions des terrains sont réalisées, les plans parcellaires dressés et l'adjudication des travaux a lieu.

La construction s'échelonna de 1906 à 1908.

En ce qui concerne l'alimentation en énergie électrique, la S.N.C.V. avait conclu avec la Société de Gaz et d'Electricité du Hainaut une convention pour la fourniture du courant alternatif 6.600 volts/50 périodes, qui sera converti en courant continu 500 volts au moyen de deux sous-stations à construire à Trazegnies et à Anderlues. De cette manière, la S.N.C.V. réalisait une économie appréciable en dérogeant à la coutume de l'époque, qui voulait que les compagnies de tramways construisent leurs propres usines productrices de courant.

La section Chapelle-lez-Herlaimont - Trazegnies (Station) fut inaugurée le 1er août 1908 (1). Elle revêtit une très grande importance dans la texture à venir du réseau hennuyer car elle représente un chaînon important de la future jonction Centre - Charleroi. Elle fut prolongée le 25 septembre 1932 jusque Courcelles (Trieux), puis, grâce à l'inauguration successive des sections Marchienne-au-Pont - Roux (Plomcot) et Roux (Plomcot) - Courcelles (Trieux), respectivement ouvertes au trafic les 22 septembre et 1er décembre 1933, cette dernière date voit le passage du convoi inaugural de la nouvelle relation Charleroi - Bracquegnies (actuelle ligne n° 80).

Mais tout ceci nous entraîne loin de notre réseau du Centre, lequel n'est nullement resté inactif pendant ce temps. Les travaux se poursuivent et les sections Carnières - Anderlues (Station et Fontaine l'Evêque (Station) - Anderlues (Dépôt) sont ouvertes au trafic respectivement le 1er octobre et le 1er novembre 1910. Pendant près de six mois, ces deux lignes seront exploitées séparément, la courte section Anderlues (Station) - Anderlues (Dépôt) n'ayant pu être livrée au trafic que le 10 mai 1911, ce retard étant dû à l'inachèvement du passage supérieur enjambant le chemin de fer de l'Etat à Anderlues (Station).

C'est pour les mêmes raisons que la section Trazegnies (Station) - Fontaine-l'Evêque (Station) ne fut mise en service que le 6 décembre 1910, les travaux de construction du viaduc de Trazegnies ayant duré plus longtemps que prévu.

Ces deux traversées supérieures construites, il fut possible de réaliser la grande boucle du Centre, qui desservira de nombreux et importants charbonnages. Les départs ont lieu à la gare de Mariemont, après avoir relevé la correspondance des trams venant de La Louvière. La ligne traverse ensuite les communes très peuplées de Trazegnies, Souvret, Fontaine-l'Evêque, Anderlues et Carnières, pour effectuer son terminus à Morlanwelz, où la correspondance vers Jolimont et La Louvière était assurée. En 1930, la ligne reçut le n° 9. (à suivre)

(1) Mise en service régulier à partir du 8 août.

|| actualités en bref ||

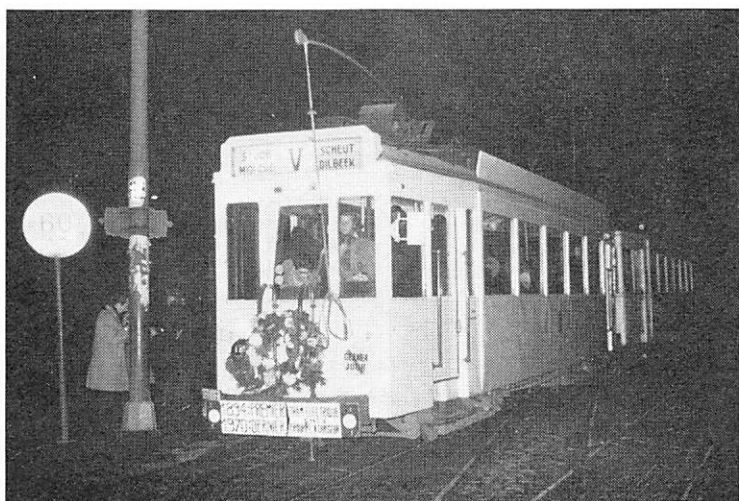
A LA S.N.C.V.

Sur la section Vivier d'Oie-Rhode St. Genèse de la ligne **R**, les quelques rares services encore assurés par tramways depuis la mise en service d'autobus le 18 octobre 1969, ont complètement disparu dès le 20 décembre 1969. Les installations fixes furent abandonnées le même jour sur la section susmentionnée.

Ainsi, la substitution devenait intégrale en ce qui concernait les services **R** ayant Rhode St. Genèse comme point de départ ou d'arrivée. Les tramways continuèrent cependant à assurer normalement les services **V** entre Dilbeek et la Place St. Job.

Toutefois, le 21 février 1970, une ultime phase de reconversion allait toucher, à son tour, la ligne **V** (intégralement) ainsi que les quelques services **D** existant encore aux heures de pointe entre Bruxelles Porte de Ninove, Dilbeek et Eizeringen (reliquat de l'ex-ligne **Ni**).

En résumé, il ressort de tout ceci que la Place Rouppe n'est plus desservie que par la seule ligne ferrée **L** à destination de Leerbeek, et que plus aucun tramway vicinal ne part de la Porte de Ninove. Seule la ceinture ouest, d'Anderlecht (Pont de Cureghem) à Molenbeek (Bd. Léopold II), est maintenue sous tension, de même que la section de Scheut au dépôt de Dilbeek, afin de permettre certains transferts de matériel.



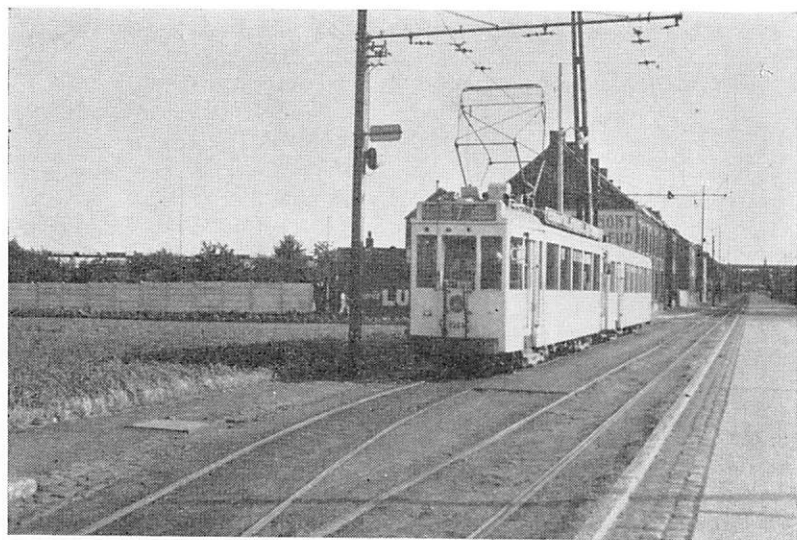
LE DERNIER CONVOI DE LA LIGNE V (10284-19487) QUITTANT DILBEEK LE SOIR DU 20 FÉVRIER 1970

(Photo R. Bastaens)

Le dimanche 15 mars 1970, il n'y avait plus de tramways sur les lignes 7 et 9 du Borinage. Cet événement constitue le point d'aboutissement d'une reconversion en deux temps de la ligne Mons-Boussu-Dour et extensions, laquelle débuta le 2 juillet 1967 avec l'abandon des sections Dour-Elouges (de la ligne 6), Wihéries-Quiévrain (de la ligne 7) et Dour-Erquennes (de la ligne 8). Depuis lors, les tramways n'assuraient plus que les relations Mons-Boussu-Dour-Wihéries (ligne 7), ainsi que Mons-Dour par la variante de Boussu Temple (ligne 9). Ce sont ces deux derniers services qui sont passés à l'exploitation autobus dès ce 15 mars.

Le même jour, le service no. 1 Mons-Wasmes (rue de Maubeuge) via Frameries et Pâturages (Place St. Pierre) était également assuré par autobus. Dans le groupe « Mons-Borinage », ne subsistent donc plus que les lignes électriques no. 2 Mons-Wasmes (rue de Maubeuge) via Eugies, et no. 90 Mons-Binche-Charleroi. Un service 2 barré est également assuré par tramway entre Mons et Frameries (4 Pavés). Ces lignes seront reconverties en services d'autobus dans quelques mois, lors de la dernière phase de la « réforme de structure » du groupe Mons-Borinage.

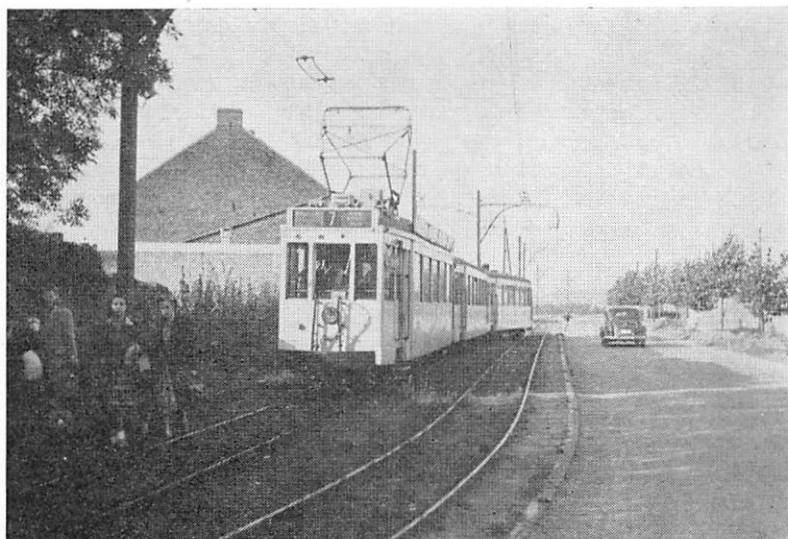
Rappelons encore que la ligne Mons-Boussu, véritable épine dorsale du réseau borain, inaugurée le 24 août 1899 par l'Etat Belge et reprise par la S.N.C.V. le 1er juillet 1928, a un passé très intéressant. Elle représente, en effet, un cas unique dans l'histoire des vicinaux ; il a été décrit, rappelons-le, dans le no. 11 (juillet 1964) de « Présence de Tramway ».



LA MOTRICE 10168 ASSURANT UN SERVICE DE LA LIGNE 7, A BOUSSU-BOIS STATION LE

12 JUILLET 1952

(Photo J. Bazin)



LA MOTRICE 10164 ET DEUX REMORQUES STANDARD, A WIHERIES RUE DU QUESNOY, LE
12 SEPTEMBRE 1953 (Photo J. Bazin)

* * *

Les importantes suppressions de services ferrés dans le groupe de Bruxelles ont entraîné le déclassement du matériel suivant :

1. — motrice à voie normale : 10293
2. — motrice à planer les rails : 21003
3. — motrices type « N » : 10427, 10428, 10429, 10435, 10442, 10444, 10452, 10453, 10461, 10464, 10465, 10466, 10468 et 10469.

* * *

A LA S.T.I.B.

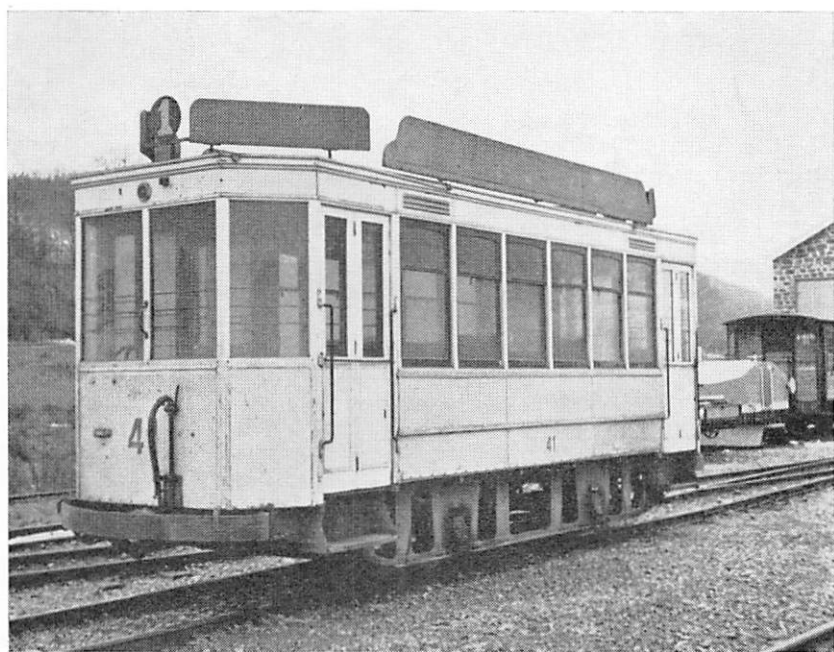
Le samedi 28 mars 1970, l'autobus a pris la relève du tramway sur les lignes 63 et 76 (Pl. Meiser à Scheut et à Anderlecht) ; le nouveau service porte les mêmes numéros de ligne et son itinéraire est pratiquement identique à celui du tramway ; il faut toutefois noter une fusion avec l'ex-service navette no. 77 Cimetière de Bruxelles-Place Meiser, ainsi que la desserte de l'ancien Marché-aux-Poissons, tête de ligne du pré-métro Est-Ouest.

A LA S.T.I.V.

Eu égard à l'importance modeste de son parc de matériel roulant le petit réseau ferré verviétois, supprimé depuis le 1er janvier 1970, doit battre actuellement une sorte de record quant au nombre des véhicules sauvegardés. C'est ainsi que, outre les motrices 57, 72 et la remorque 44 conservées par l'Amutra au dépôt de Haacht, les véhicules suivants ont été préservés dans le courant de janvier 1970 : le T.T.A. s'est vu confier, grâce à l'intervention de quelques uns de ses membres, la remorque 41 (9 janvier) ainsi que les motrices 38 et 82 (10 et 17 janvier). Les collections de l'Amutra, pour leur part, se sont enrichies d'un wagon raboteur (10 janvier) et des motrices 85 et 34 (10 et 16 janvier). La Cidrerie Ruwet, à Thimister, a racheté les motrices 37 et 87 (14 et 15 janvier), tandis que la commune d'Ensival faisait l'acquisition, pour une plaine de jeux, des motrices 88 et 91 (20 et 21 janvier).

En outre, l'Amutra recevra encore, au cours du trimestre prochain, la motrice « Voies & Travaux » ex-83, de la même série que la 72 entreposée à Haacht.

Cette liste n'est peut-être pas encore close, car il n'est pas exclu que la Municipalité de Verviers sauvegarde à son tour, à titre historique, un de ses anciens tramways.



LA REMORQUE 41 DE LA S.T.I.V. VIENT D'ARRIVER AU DEPOT DE BLIER DU T.T.A.

(Photo Georges Lange)

nouvelles de nos associations

A L'AMUTRA

Cette année, la traditionnelle visite au Musée de Schepdaal dut être avancée d'un mois, suite à la coupure définitive du courant électrique sur la section Dilbeek-Eizeringen. Il s'agissait ainsi d'une sorte d'enterrement, puisqu'il ne sera dorénavant plus possible d'atteindre notre Musée en tramway !

Le 28 février, donc, environ 170 participants ont pu parcourir, dans le convoi 10284-19306, le trajet Place Rouppe-Scheut-Dilbeek, d'où une rame du Musée, composée de la motrice 9314 et de la baladeuse 8947, les a acheminés vers Schepdaal.

Après l'habituelle visite du Musée, le convoi 10284-19306 acheva le programme par une excursion vers Hekelgem, terminus du AL barré, excursion féconde en imprévus, car nombre de véhicules (inattendus, tel ce chariot de pulpe) étaient garés sur les voies, entre Asse et Hekelgem !

Le retour de ce voyage historique se fit à la Place Rouppe, avec une heure de retard sur l'horaire théorique, en laissant aux heureux participants le dernier souvenir de la liaison ferrée Buxelles-Schepdaal.

* * *

La 10e Assemblée Générale annuelle de l'Amutra s'est tenue le 6 mars 1970. Au bilan de l'exercice 1969, il ressort un très net recul du nombre des visiteurs, ceux-ci n'ayant atteint que 3.996 unités, contre 5.260 en 1968.

Les finances sont toujours bonnes, comme on peut le remarquer par le tableau suivant :

Recettes		Dépenses	
1. Bénéf. net 1968	25.680	1. Caisse membres	64.673
2. Caisse membres	116.817	2. Caisse Musée	74.778
3. Caisse musée	66.008	3. Excursions	43.623
4. Excursions	61.245	4. Secrétariat	30.278
	<hr/>	5. Bénéf. net 1969 (à re-	
	269.750	porter sur 1970)	56.398
			<hr/>
			269.750

Il faut noter, d'autre part, qu'il n'a pas été possible de remplacer Mr. J.H. Renard, administrateur démissionnaire, par défaut de candidats.

Enfin, le nombre de membres continue son ascension régulière ; au 31.12.1969, l'Amutra comptait 452 inscriptions régulières, dont 17 anticipatives pour 1970.

AU T.T.A.

Le 1er mai 1970, reprise de l'exploitation selon un horaire assez semblable à celui de la saison précédente. A noter que le service reste limité à la section Pont d'Erezée-Forge à l'Aplé.

* * *

SAMEDIS : du 1er mai au 27 juin (sauf 16 mai) et du 5 au 30 septembre

DIMANCHES : du 4 au 25 octobre

	101 (1)	103	105	107	109 (2)	111 (2)			
Pont d'Erezée	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30			
Blier	13.33	14.33	15.33	16.33	17.33	18.33			
Amonines	13.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.40			
Forge-à-l'Aplé	13.51	14.51	15.51	16.51	17.51	—			
	102 (1)	104	106	108	110 (2)	112 (2)			
Forge-à-l'Aplé	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	—			
Amonines	14.11	15.11	16.11	17.11	18.11	18.45			
Blier	14.18	15.18	16.18	17.18	18.18	18.52			
Pont d'Erezée	14.21	15.21	16.21	17.21	18.21	—			

(1) supprimé les samedis

(2) supprimé en octobre

* * *

DIMANCHES et jours fériés du 1er mai au 30 septembre

MARDIS, JEUDIS et SAMEDIS du 1er juillet au 31 août (et le samedi 16 mai)

	201 (1)	203 (1)(2)	205 (3)	207	209	211	213	215	217
Pont d'Erezée	10.45	11.50	12.00	13.30	14.10	14.50	15.30	16.10	16.50
Blier	10.48	11.53	12.05	13.35	14.15	14.55	15.35	16.15	16.55
Amonines	10.56	12.00	12.15	13.45	14.25	15.05	15.45	16.25	17.05
Forge-à-l'Aplé	11.06	12.10	12.30	13.57	14.37	15.17	15.57	16.37	17.17
	219	221 (2)	223						
Pont d'Erezée	17.30	18.05	18.35						
Blier	17.35	18.08	18.38						
Amonines	17.45	18.18	18.45						
Forge-à-l'Aplé	17.57	18.28	—						
	202 (1)	204 (1)(2)	206 (3)	208	210	212	214	216	218
Forge-à-l'Aplé	11.20	12.15	12.50	14.10	14.50	15.30	16.10	16.50	17.30
Amonines	11.30	12.25	13.05	14.24	15.04	15.44	16.24	17.04	17.44
Blier	11.37	12.32	13.15	14.33	15.13	15.53	16.33	17.13	17.53
Pont d'Erezée	11.40	12.35	13.20	14.37	15.17	15.57	16.37	17.17	17.57
	220	222 (2)	224						
Forge-à-l'Aplé	18.05	18.35	—						
Amonines	18.17	18.45	18.50						
Blier	18.26	18.52	18.57						
Pont d'Erezée	18.30	18.55	—						

(1) Dimanches et jours fériés uniquement.

(2) Uniquement en cas d'affluence.

(3) Tram-restaurant : uniquement sur réservation spéciale (20 personnes minimum). Circule les dimanches et jours fériés, le 21 juillet, les 15 et 16 août. Ne prend ni ne dépose de voyageurs à Blier et Amonines. Facultativement, les samedis de juillet et août. Billet spécial aller-retour plein tarif exigé.

Présence du tramway 16

ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY (AMUTRA)

a.s.b.l. fondée le 7 mars 1961

C.C.P. 449.80

SIEGE SOCIAL : 47, av. Wielemans-Ceuppens, 1190 Bruxelles

Cotisations :

Membres adhérents : 200 fr. Membres bienfaiteurs : 300 fr. Membres de soutien : 500 fr. (minimum). Membres affiliés : 50 fr. (membres habitant sous le même toit qu'un membre adhérent, bienfaiteur ou de soutien).

TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE (T.T.A.)

a.s.b.l. fondée le 18 septembre 1964 C.C.P. 2173.61

SIEGE SOCIAL : Dépôt Blier, Amonines par Erezée

Direction Générale : 79-81, rue Auguste Lambiotte, 1030 Bruxelles.

Trésorerie : 47, av. Wielemans-Ceuppens, 1190 Bruxelles.

Cotisations :

Membres actifs : 50 fr. Sympathisants ordinaires : 150 fr. Sympathisants bienfaiteurs : 250 fr. Membres effectifs : 500 fr. (minimum).
Membres affiliés : 50 fr

PRESENCE DU TRAMWAY

Bulletin périodique, distribué gratuitement aux membres d'expression française (sauf membres affiliés) de l'Amutra et/ou du T.T.A. ;

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

Abonnements annuels (personnes non membres) :

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

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

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES :

— Le Musée Vicinal est accessible au public, de Pâques au 31 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés légaux, de 14 à 18 heures. Au cours de la même période, les visites en groupes (15 personnes minimum) peuvent se faire les jeudis et vendredis après-midi, à condition d'en aviser la direction régionale de la S.N. C.V. (105-107, rue Bara, 1070 Bruxelles — tél. 21.00.07) quelques jours à l'avance. Le Musée est fermé en hiver (de la Toussaint à Pâques).

— Le montant de l'entrée est fixé à 15 frs ; des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres des associations touristiques reconnues, etc...

— Situé à 11 km du centre de Bruxelles, le Musée est accessible, soit par la route, soit par l'autobus vicinal « Ni », dont le point de départ se situe à Bruxelles, porte de Ninove (correspondance avec les lignes 20, 62, 63, 76, 101 et 102).

Av. Delleur 47 1190 Dx

— Si vous portez un intérêt aux tramways et aux chemins de fer secondaires ;

— Si vous désirez soutenir nos activités,

vous pouvez vous faire membre de l'Association pour le Musée du Tramway : la cotisation annuelle est fixée à 200 frs (300 frs minimum pour les membres bienfaiteurs).

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

En plus de la gratuité d'accès au Musée, les membres bénéficient de réunions mensuelles, de publications périodiques, de projections cinématographiques, de voyages en groupe, etc.

**Le siège de l'Amutra est situé au
47, avenue Wielemans Ceuppens, à 1190 Bruxelles**