



# présence du tramway

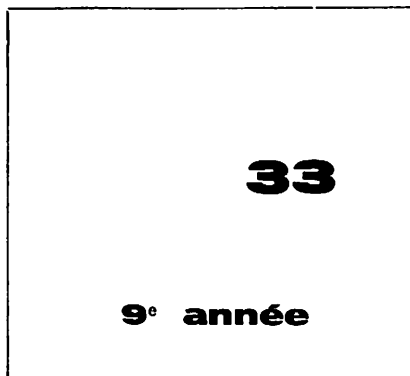
33

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

et du tramway touristique de l'Aisne

9e année / II □ 1970 □ prix 25 fr.



**sommaire :**

- *En marge d'une visite ministérielle*
- *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 :** Schepdaal, 4 mai 1970 : une partie du groupe des invités, lors de la visite ministérielle à laquelle nous consacrons les pages qui suivent. (Photo Fr. Keutgens)

# En marge d'une visite ministérielle :

## UN SECOND SOUFFLE POUR LE MUSEE

Le 4 mai, Monsieur Bertrand, Ministre des Communications, faisait au Musée de Schepdaal l'honneur d'une visite officielle. En présence de quelque vingt-deux invités, issus de son Ministère, de la S.N.C.V. et de l'Amutra, cette visite s'est déroulée dans une très cordiale atmosphère.

Dans leur discours de bienvenue, MM. E. Keutgens et J. de Meurs, respectivement secrétaire et président de l'Amutra, ont retracé l'évolution du Musée et de son association depuis leur fondation, il y aura bientôt dix ans. Ils ont particulièrement souligné le problème aigu qui se pose quant à la mise en valeur d'une cinquantaine de véhicules, vicinaux et urbains, actuellement sans abri définitif ; ce point fera d'ailleurs le centre de toutes les conversations.

Dans sa réponse, Monsieur le Ministre remerciera et félicitera l'Amutra pour ses réalisations, tout en professant sa foi en l'avenir de tout ce qui touche aux transports en commun, car, dira-t-il, « nous sommes pour le moment dans une période de transition ».

Avec l'appui promis par Monsieur le Ministre, nous pouvons dès maintenant passer à l'étude des projets destinés à résoudre les problèmes d'extension qui se posent à Schepdaal.

Ont participé à cette journée du 4 mai, six représentants du Ministère des Communications, à savoir Monsieur le Ministre Bertrand et MM. Verbustel, Neuville, Lambotte, Magdaleyns et Hausman, trois directeurs de la S.N.C.V., à savoir MM. Hoens, Valcke et Van Autgaerden, et douze membres de l'Amutra : Mgr. Cammaert et MM. de Meurs, Keutgens, Irtou, Temmerman, Bastaens, Maillieux, Berrewaerts, De Backer, Humblet, Heller et Girardi-Corné. On notait également la présence de Me Hourdeau, notaire à Wavre, et de M. De Nève, bourgmestre de Schepdaal.

### Allocution de MM. Keutgens et de Meurs\* :

Monsieur le Ministre,  
Messieurs,

C'est au nom de toute notre Association que nous tenons à vous souhaiter la bienvenue et à vous exprimer toute notre gratitude pour l'honneur que vous voulez bien nous faire en visitant notre Musée. C'est

---

\* M. Keutgens a prononcé, en néerlandais, un discours identique à celui que nous publions en français.

d'ailleurs pour nous un plaisir inespéré que de pouvoir vous accueillir en ces lieux et il ne fait aucun doute que la date de ce lundi 4 mai 1970 demeurera à jamais un jour faste pour nous tous.

Avant de parcourir ensemble ce Musée, il nous semble opportun de vous le présenter en vous résumant l'histoire, les activités et les réalisations de notre Association.

Fondée le mardi 7 mars 1961, l'Association pour le Musée du Tramway, (en abrégé : l'A.M.U.T.R.A.), est essentiellement composée d'amateurs et elle est totalement dépourvue de toute tendance politique, régionale, professionnelle, commerciale ou publicitaire quelconque.

Ses buts, définis par ses statuts publiés au Moniteur Belge du 11 mai 1961, sont :

- l'aménagement, l'administration et le développement d'un musée de tramways en Belgique ;
- l'exploitation et l'entretien de ce Musée ainsi que l'enrichissement et le développement de ses collections ;
- la constitution d'une documentation aussi vaste et aussi complète que possible sur tout ce qui concerne les tramways et les chemins de fer secondaires et, enfin
- le groupement de toutes les personnes s'intéressant d'une façon quelconque à ces sujets.

Dès la création de notre organisme, le premier souci de ses 53 membres fondateurs fut la réalisation d'un des principaux objets de ses statuts : la création en Belgique du premier — et du seul ! — musée exclusivement consacré aux transports en commun.

Grâce à la bienveillante et généreuse collaboration de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, ce Musée put être officiellement inauguré le samedi 26 mai 1962 et, depuis cette date, plus de 50.000 visiteurs ont pu y admirer une des plus prestigieuses rétrospectives de l'histoire des transports en commun du monde.

Si, à l'ouverture de son Musée, notre Association n'assurait la préservation que d'environ 30 voitures, elle dispose actuellement de 103 véhicules divers comprenant :

- 2 tramways hippomobiles,
- 5 locomotives à vapeur,
- 2 autorails,
- 37 motrices électriques,
- 33 remorques,
- 16 wagons divers,
- 1 autobus,
- 4 trolleybus,
- 1 gyrobus et
- 8 véhicules de travaux.

Parmi ce matériel varié, certaines unités méritent une mention plus particulière :

- le plus ancien véhicule : une voiture hippomobile construite en 1873 pour l'ancienne « Compagnie Brésilienne de Tramways » de Bruxelles.
- un trolleybus réversible à 3 essieux de Liège,
- la remorque royale utilisée par Sa Majesté le Roi Léopold II sur le réseau de la côte,
- le dernier gyrobus existant encore,
- une des 12 premières motrices électriques vicinales de 1894,
- le dernier autorail mis en service par la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux,
- une locomotive à vapeur construite en Grande Bretagne en 1917 pour la desserte militaire des lignes vicinales du front pendant la guerre de 1914-1918, etc.

En outre, cette collection comprend des véhicules étrangers :

- une motrice et une remorque de Luxembourg,
- une motrice de Fribourg en Suisse,
- une motrice à essieux orientables de Lille en France et, enfin :
- la toute dernière motrice des tramways de Paris existant encore.

Certains de ces véhicules sont confiés à l'Association, d'autres lui ont été donnés, certains enfin ont été acquis par elle.

D'autres véhicules viendront encore enrichir cette collection à l'avenir.

Les membres de l'Association qui étaient 53 lors de sa fondation, sont actuellement plus de 500 dont plusieurs étrangers. A leur intention sont organisés : des réunions amicales mensuelles ; des excursions sur les réseaux de tramways belges et étrangers ; des visites de dépôts, d'ateliers, d'usines, etc. ; des séances de projections ; des concours photographiques, etc.

L'Association publie deux revues périodiques : « Présence du Tramway » en français et « Tramleven » et son complément « Trampost » en Néerlandais ainsi que différents documents tels que cartes-postales, plans, fiches techniques, photographies, etc.

L'Association s'emploie enfin à constituer une documentation aussi vaste, aussi variée et aussi complète que possible sur tout ce qui concerne les transports publics. Tous les aspects du sujet : l'histoire, la technique, l'exploitation, l'évolution, le folklore, l'iconographie, etc. font l'objet de recherches continues en vue d'enrichir toujours davantage cette documentation qui se trouve à l'entière disposition de quiconque désirerait y recourir.

Le souhait intime le plus cher de la plupart des membres de notre Association a toujours résidé dans l'espoir de voir un jour leur Musée, essentiellement statique, se doubler d'activités plus dynamiques encore et qui consisteraient dans la création et l'exploitation d'une ligne réelle de transport par voie ferrée. Ce souhait s'est réalisé puisque l'Association pour le Musée du Tramway a essaimé en donnant naissance, le 18 septembre 1964, au déjà célèbre « Tramway Touristique de l'Aisne », (en

abrégé : le T.T.A.), qui consiste dans l'exploitation d'une section d'une douzaine de kilomètres de l'ancienne ligne vicinale Manhay-Melreux, entre le Pont d'Erezée et Dochamps, au cœur de l'Ardenne.

Tous ces résultats n'ont pas été obtenus sans une somme de difficultés souvent insoupçonnées.

Jusqu'à présent totalement dépourvue de tout subside et de toute aide financière officielle, notre Association ne tire ses ressources que des entrées au Musée, du produit de la vente de brochures, de documents et de photographies, des cotisations de ses membres et de la générosité de certains d'entre eux.

Si ce Musée est une réussite incontestable, c'est bien grâce au labeur incessant de membres bénévoles qui y consacrent tout leur temps libre pour l'aménager, l'entretenir, l'améliorer et le surveiller ; pour restaurer et entretenir les véhicules qui y sont exposés et, enfin, pour gérer et administrer l'Association.

Un problème particulièrement grave et qui constitue pour nous une préoccupation de jour en jour plus obsédante, est celui de la place disponible.

Si le cadre et l'aspect typique de ce Musée de Schepdaal, très généreusement mis à notre disposition par la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, conviennent particulièrement à l'exposition du matériel vicinal à laquelle il est d'ailleurs presque exclusivement consacré, la mise en valeur de notre importante collection de véhicules urbains n'a pas encore pu être réalisée. Ces véhicules dont la valeur est pourtant inestimable, sont encore disséminés en différents endroits du Pays où leur exposition convenable ne peut même pas être envisagée.

A plusieurs reprises déjà, nous avons eu le grand espoir de pouvoir enfin créer l'annexe qui est devenue le complément indispensable à notre Musée actuel. Chaque fois hélas, ces espérances se sont révélées vaines pour l'une ou l'autre raison imprévue et bien indépendante de notre volonté.

Cet espoir, nous ne l'avons cependant pas abandonné et il est même devenu l'objectif principal de tous nos efforts actuels.

Il nous paraît opportun de profiter de cette occasion pour souligner toute l'importance du rôle joué par tous les Exploitants de transports en commun dans la constitution de ce Musée qui, sans leur compréhension, leur appui, leur collaboration et leur générosité, n'existerait pas aujourd'hui. C'est au nom de toute notre Association que nous leur exprimons notre gratitude la plus profonde et la plus sincère. Nous croyons que la meilleure preuve de reconnaissance que nous puissions leur donner réside dans les efforts constants que nous déployons pour assurer et accroître le succès de ce Musée qui, en fait, est aussi le leur.

Il semble enfin intéressant de remarquer le fait que ce Musée existe et que notre Association se développe précisément à une époque où les transports publics traversent une crise dont l'un des aspects principaux

réside dans une certaine défaveur du public à leur égard. Cette défaveur aussi regrettable qu'injuste, n'est d'ailleurs qu'une conséquence directe du développement actuel du transport individuel.

Trop souvent, hélas, on tend à minimiser, voire même à mépriser, l'importance du rôle que les transports en commun ont joué — et jouent encore — dans la création, le développement et l'évolution de nos grandes agglomérations urbaines et, pourtant, l'avenir ne fera jamais qu'accroître l'ampleur et la valeur de ce rôle.

La raison d'être, profonde et réelle, de notre Association pour le Musée du Tramway n'est autre que de contribuer à rétablir dans l'esprit du public la confiance qu'il doit avoir dans l'importance de ce rôle en le documentant sur les origines, l'histoire, l'évolution et l'adaptation constante des transports collectifs.

Les buts poursuivis par notre Association :

- retrouver, sauver et préserver les vestiges du passé de nos transports en commun ;
- grouper tous ceux qui s'y intéressent et, enfin,
- accroître l'intérêt, sinon l'attrait, que ce sujet peut susciter, peuvent s'exprimer d'une façon plus brève encore : sauver le passé, servir le présent et préparer l'avenir !

Monsieur le Ministre,  
Messieurs,

Vous remerciant encore pour votre présence parmi nous aujourd'hui, il ne nous reste qu'à vous souhaiter une bonne visite de ce Musée que nous sommes, à la fois, fiers et heureux de pouvoir vous présenter.

#### **Allocution de Monsieur le Ministre Bertrand :**

Mijnheer de Voorzitter,  
Mevrouwen, Mijne Heren,

Met veel genoegen ben ik ingegaan op uw vriendelijke uitnodiging om een bezoek te brengen aan uw trammuseum waarover ik reeds zoveel gunstige echo's gehoord heb.

Ik kan de Vereniging van het Trammuseum niet genoeg gelukwensen om het initiatief dat zij in 1961 genomen heeft, en voor het doorzettingsvermogen en werkkraft waarvan zij blijk heeft gegeven om op een zo korte tijdspanne een zo gunstig resultaat te bereiken.

Bij deze gelegenheid dient ook een lofwoord gericht aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen die haar installatie in Schepdaal ter beschikking van de Vereniging heeft gesteld, alsmede aan de exploitanten van het gemeenschappelijk vervoer die eveneens het hunne hebben bijgedragen tot het welslagen van deze onderneming.

Dank zij het initiatief van AMUTRA zal een visuele herinnering bewaard blijven uit een periode dat het gemeenschappelijk vervoer enorme diensten heeft bewezen aan de bevolking en een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de economische en industriële ontwikkeling van het land.

De stijging van de welvaart die het gelukkig gevolg is geweest van deze ontwikkeling, heeft echter het bezit van de eigen wagen in de hand gewerkt. Steeds meer mensen hebben het openbaar vervoer de rug toegekeerd en kunnen de faciliteiten die het eigen vervoermiddel hun verschaft niet meer missen.

Het geweldig toegenomen autobezit, dat in de komende jaren nog zal stijgen in ons land, heeft echter in onze steden nijpende verkeersproblemen doen ontstaan die steeds ernstiger vormen aannemen.

De steeds erger wordende verkeerschaos met haar nefaste gevolgen kan slechts met aanwending van reusachtige middelen en kapitalen die ver boven onze eigentijdse mogelijkheden uitreiken worden opgelost. Bij de openbare opinie en bij de machthebbers begint dan ook stilaan de overtuiging te groeien dat alleen een goed georganiseerd openbaar vervoer bij machte zal zijn aan de toekomstige vervoersbehoeften in de steden het hoofd te bieden.

Hoe paradoxaal het ook moge klinken, zal dus uiteindelijk het openbaar vervoer, dank zij de auto die oorspronkelijk een dreiging vormde voor zijn toekomst, binnen afzienbare tijd opnieuw aan betekenis gaan winnen, op voorwaarde dat men het zijn kwaliteiten van comfort, snelheid, frequentie en regelmatigheid kan teruggeven.

Het meest efficiënte middel daartoe is het openbaar vervoer te scheiden van het belemmerd algemeen vervoer door de aanleg van eigen beddingen zowel ondergronds als bovengronds.

Mesdames, Messieurs,

Nous sommes donc pour le moment dans une période de transition qui nous ouvre des horizons sur une revalorisation, et l'on pourrait parler même d'une renaissance du transport en commun.

Déjà nous avons vu, avec une immense satisfaction, enregistrer le premier résultat concret de la politique poursuivie par mon département. En décembre dernier a eu lieu l'ouverture dans la capitale, en régime pré-métro, du premier tronçon de l'axe métro Est-Ouest. Un deuxième tronçon sera mis en service sur la petite ceinture vers la fin de cette année.

L'ouverture d'autres chantiers aura lieu également à brève échéance, notamment au square Montgomery, au boulevard Reyers sur la grande ceinture, à la Place Rogier.

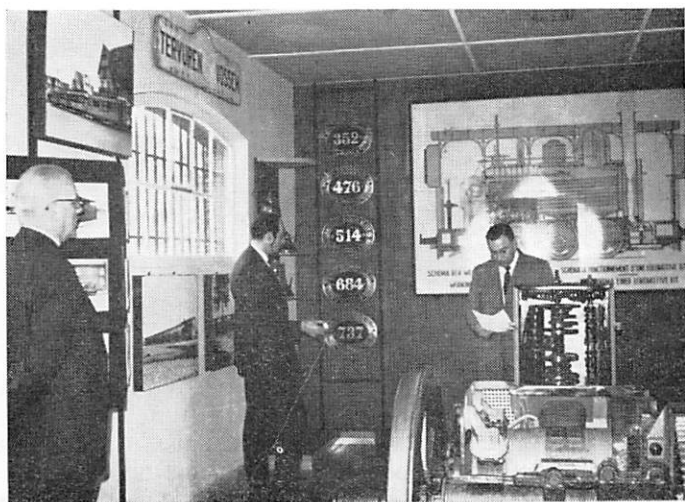
Pour les agglomérations de province, les premiers travaux pourront également être entamés bientôt.

A Anvers, c'est chose faite pour la gare « Teniers-Opéra », premier pas avant le tunnel métro sous le Meir.

A Liège, dès qu'un plan d'aménagement de la Place St Lambert sera adopté, il sera possible de démarrer avec les travaux d'envergure que le transport urbain y réclame.

A Charleroi, la construction de la gare pour le transport en commun constitue l'ébauche de la liaison entre les gares « Sud » et « Ouest ».





M. J. DE MEURS, PRÉSIDENT DE L'AMUTRA, PRONONÇANT SON DISCOURS DE BIENVENUE; DANS L'ANGLE DE GAUCHE, MONSIEUR LE MINISTRE BERTRAND.  
(Photo Fr. Keutgens)

Si l'on ajoute qu'à Gand, la construction d'une gare pour le transport en commun devant celle de Gand-St Pierre ainsi que divers travaux préparatoires à l'établissement du premier axe de pré-métro, sont prévus, on peut dire qu'en province aussi le renouveau du transport urbain est entré dans une phase active.

Il est évident que l'exécution d'une réforme aussi importante requiert des capitaux importants.

Pour 1970, des crédits de l'ordre de 1.500 millions sont mis à disposition.

Le problème qui retient actuellement toute mon attention est celui d'assurer un financement à répartir sur les années à venir, financement qui permettrait de réaliser sans à coup et à un régime satisfaisant, les programmes établis pour ces diverses agglomérations.

Par ailleurs, ces programmes d'amélioration de l'infrastructure entraîneront la modernisation quasi totale du matériel roulant utilisé actuellement.

C'est dire que le programme est vaste et que de nombreuses difficultés devront encore être surmontées. Mais grâce au nouvel esprit qui règne actuellement vis-à-vis des transports en commun urbains, j'ai confiance dans l'avenir.

C'est sur ces mots de confiance que je félicite encore l'AMUTRA pour ses efforts, tout en souhaitant que ses membres continueront à trouver une grande satisfaction dans la tâche qu'ils se sont assignée.

# historique des tramways bruxellois

(suite 24)

par Roger PLETINCKX

Le réseau autobus allait se composer des lignes suivantes :

- 1° - Ligne A : Nord-Midi.
- 2° - Ligne B : Place de la Monnaie - Boulevard Militaire ;  
prolongé à la Place de la Petite Suisse le 27-12-1928 ;  
prolongé au Cimetière d'Ixelles le 9-2-1930.
- 3° - Ligne C : Place de la Monnaie - Place Raymond Blyckaerts le  
27-12-1928 ;  
prolongé Rue du Gerموir le 17-3-1936 ;  
prolongé Square de Léopoldville le 3-5-1940.
- 4° - Ligne D : Bourse - Cimetière d'Ixelles le 9-2-1930.
- 5° - Ligne E : Gare du Midi - Ruysbroeck le 1-1-1930 ;  
prolongé à Loth (Barrière) le 23-6-1934 ;  
prolongé à Loth (Gare) le 18-12-1934.
- 6° - Ligne F : Gare du Nord - Gare du Luxembourg le 24-9-1931 ;  
prolongé Avenue Longchamp le 1-7-1932 ;  
prolongé Place Danco sous lettre O aux heures d'af-  
fluence dès le 1-8-1935 ;  
prolongé à la Rue Langeveld sous lettre O barré le  
16-8-1935 (quelques voyages en semaine seulement) ;  
prolongé sous lettre O à la Place Danco toute la journée  
dès le 28-3-1939.
- 7° - Ligne G : Gare du Nord - Etterbeek (La Chasse) le 1-5-1933 ;  
prolongé Rue Père de Deken le 15-1-1935 ;  
prolongé du Nord au Parvis de N.D. de Laeken le  
21-5-1935 sous lettre N (quelques voyages) ;  
prolongé sous lettre N à l'Exposition le 14-7-1935 (jours  
fériés et dimanches) ;  
supprimé, le 1-10-1936, sur la section Gare du Nord, N.D.  
de Laeken, Exposition (ligne N).
- 8° - Ligne H : Gare du Midi - Gare du Luxembourg le 24-9-1931 ;  
prolongé à la Place Dailly le 15-1-1933.
- 9° - Ligne I : Place Princesse Elisabeth - Ganshoren le 8-7-1932 ;  
supprimé le 8-3-1933.
- 10° - Ligne I : Place Princesse Elisabeth - Bourse le 14-12-1933 ;  
depuis le 15-5-1936 : aux heures d'affluence seulement.

- 11° - Ligne J : **Place Princesse Elisabeth - Place Meiser** le 1-8-1931 ;  
supprimé le 8-7-1932.
- 12° - Ligne J : **Uccle Calevoet - Uccle St Job** le 13-8-1933 ;  
supprimé le 1-5-1934.
- 13° - Ligne J : **Place Liedts - Place Van Meenen** le 2-1-1935 (en semaine aux heures d'affluence) ; supprimé le 1-1-1937.
- 14° - Ligne J : **Midi - Uccle Calevoet** le 1-6-1938.
- 15° - Ligne K : **Bourse - Cinquantenaire** le 9-12-1931 ; } Salon de  
supprimé le 20-12-1931. } l'Automobile.
- 16° - Ligne K : **Bourse - Rond-Point St Michel** le 20-5-1933 ;  
dès le 22-4-1934, supprimé le dimanche ;  
prolongé à l'**Avenue de Broqueville**, en semaine seulement, dès le 25-1-1935 ;  
prolongé à **Woluwe St Lambert** le 21-12-1939.
- 17° - Ligne L : **Cité-Jardin de Jette - Porte d'Anvers** le 1-2-1934 ;  
prolongé à la **Gare du Midi** le 8-12-1934 ;  
supprimé le 1-10-1935.
- 18° - Ligne L : **Bourse - Avenue Longchamp** le 27-4-1937.
- 19° - Ligne M : **Place St Lambert - Place Fontainas** le 1-3-1934 ;  
prolongé au **Stade du Heysel** le 16-5-1934 ;  
modification d'itinéraire, par suite de la suppression du N, le 1-10-1936.
- 20° - Ligne N : Voir ligne G.
- 21° - Ligne O : Voir ligne F.
- 22° - Ligne P : **Gare du Midi - Forest - Drogenbos** le 8-10-1935 ;  
supprimé le 1-3-1936.
- 23° - Ligne P : **Place Fontainas - Vilvorde** (service express) : en semaine, aux heures d'affluence, dès le 28-4-1936 ;  
supprimé le 1-9-1936.
- 24° - Ligne ST : **Stade du Heysel - Place Fontainas** (1 seul jour, le 24-5-1933).
- 25° - Ligne BM : **Place Meiser - Rue des Riches-Clares** (repris à un tiers) le 5-2-1935 ;  
prolongé à la **Place Fontainas** le 21-10-1935.

## 26° - SERVICES SPECIAUX DES COURSES

a) **Nord - Sterrebeek** : 1 seul jour, le 7-10-1939.

b) <b>Bourse - Stockel</b>	} dès le	} jours		
c) <b>Nord - Stockel</b>			} 14-4-1934	} de courses
d) <b>Bourse - Boitsfort</b>	} dès le	} seulement.		
e) <b>Nord - Boitsfort</b>				

Toutes ces lignes furent supprimées le 10 mai 1940. Après la guerre, quelques unes d'entre elles furent reprises et exploitées par les T.U.A.B.

(à suivre)

# Les tramways intercommunaux du Canton d'Esch

(suite 3 et fin)

par Ch. MAYER

## CHAPITRE III .— MATERIEL ROULANT

Le parc du matériel roulant des T.I.C.E. se composait dès l'origine de :

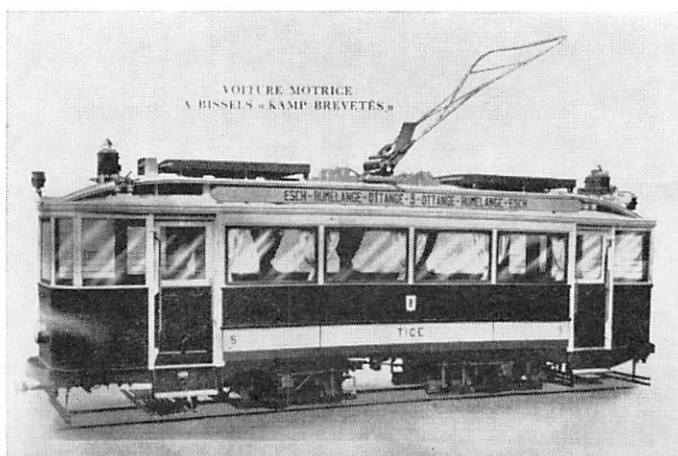
— 25 motrices à 2 essieux, réparties en deux séries ne se distinguant que par la disposition du châssis et des essieux. D'un poids à vide de 14.025 kg, ces motrices présentaient 24 places assises à l'intérieur du grand compartiment central et 15 places debout sur les deux plates-formes extrêmes. Les voitures étaient équipées de deux moteurs d'une puissance unihoraire de 50 kW alimentés à la tension de 1,2 kV. La prise de courant se faisait par archet avec frotteur d'une longueur utile de 1.400 mm. Le freinage était mécanique, avec application de huit sabots en fonte sur les roues, et électromagnétique avec quatre patins agissant sur les rails. Les motrices étaient numérotées comme suit :

1 à 15 : motrices à essieux guidés système « Kamp ».

50 à 59 : motrices à truck type « Reckam ».

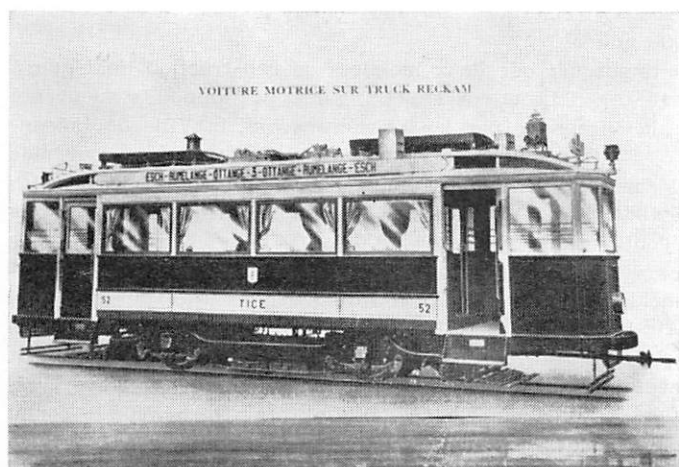
— 5 remorques à deux essieux guidés système « Kamp », numérotées 100 à 105. D'un poids à vide de 3.100 kg, ces voitures présentaient 18 places assises à l'intérieur du compartiment central et 15 places debout sur chacune des deux plates-formes extrêmes. Elles étaient dotées du frein électromagnétique de la motrice.

Les 25 motrices et les 5 remorques furent construites par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles.



UNE DES 15 MOTRICES A BISSELS « KAMP »

(Coll. de l'auteur)

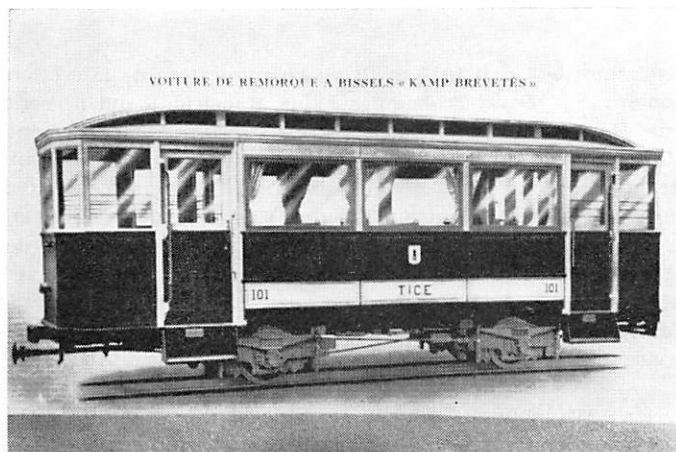


UNE DES 10  
MOTRICES A  
TRUCK « RECKAM »

(Coll. de l'auteur)

En 1927, les T.I.C.E. disposaient également de deux autobus «Berliet» d'une capacité de 40 places, utilisés d'abord sur la ligne de Schifflange et, plus tard, lors d'une interruption prolongée sur une section de voie en réparation.

Dès après la deuxième guerre mondiale, le Syndicat des T.I.C.E. créait un parc d'autobus destinés au remplacement des tramways, et leur nombre augmenta régulièrement suite aux suppressions successives des lignes ferrées. Ainsi, en 1955, dernière année d'exploitation mixte par



UNE DES 5  
REMORQUES A  
BISSELS « KAMP »

(Coll. de l'auteur)

tramways et autobus, il y avait déjà 26 autobus alors qu'il ne subsistait que 8 motrices et 2 remorques. En 1964 enfin, le nombre des autobus était passé à 36 unités.

Il reste à remarquer que deux motrices de construction analogue à la série 1 à 15 des T.I.C.E. (à essieux guidés « Kamp ») avaient été acquises à la même époque par les « Tramways de la Ville de Luxembourg (TVL) ». Ces deux motrices, numérotées 28 et 29, reçurent plus tard des trucks normaux à deux essieux et restèrent en service sur les TVL jusqu'en 1964. Les TVL possédaient en outre trois remorques de construction identique aux remorques 100 à 105 des T.I.C.E. Numérotés 112 à 114, ces véhicules furent affectés au service du vicinal Luxembourg - Dommeldange (Echternach) et furent vendus ultérieurement aux Tramways d'Aix-la-Chapelle en Allemagne (ASEAG).

Pour conclure notre étude sur ce beau réseau, dont l'existence fut malheureusement si courte, et qui ressemblait beaucoup aux divers réseaux électrifiés des Vicinaux Belges, il faut regretter qu'il ait connu tant de difficultés, alors qu'il a rendu d'immenses services à la région desservie. Il faut admettre que le malheureux choix du matériel roulant à deux essieux, peu apte au service suburbain et d'un confort insatisfaisant, a été l'une des causes essentielles de ces difficultés.



## Les lignes vicinales de La Louvière et du Centre

(suite 4)

par E. FAIDER et P. DEHON

Dans l'entretemps, le 4 mai 1915 avait vu l'inauguration de la section Anderlues (Monument) - Leval-Trahegnies (Voie Madeleine), qui ne sera prolongée jusque Binche que le 3 juillet 1926, les travaux d'établissement de l'avenue Marie-José, à Binche, ayant été fortement retardés du fait de la première guerre mondiale. Cette antenne fut, à l'origine, exploitée sous forme de navette, et ce, jusqu'au 30 juin 1929, date de la mise en service de la section Marchienne-au-Pont - Fontaine-l'Évêque (Rue de Leernes), et à partir de laquelle fut organisée la relation directe Charleroi - Binche, sous le n° 78. Le parcours du service n° 9 sera ramené à la section Mariemont - Trazegnies - Fontaine-l'Évêque (Rue de Leernes) et le service n° 1 est prolongé depuis Morlanwelz jusqu'Anderlues (Monument).

Le 15 février 1931, nouveau remaniement des lignes. C'est à cette date qu'on livrera au trafic une toute nouvelle section : Binche - Bray (Barrière), au moyen des capitaux des lignes de la banlieue de Mons,



VERS 1930, UN TRAMWAY DESSERVANT LE CARNAVAL DE BINCHE  
(Coll. R. Derie)

dernier maillon de la liaison Charleroi - Binche - Mons, exploitée au moyen de trams sans indicatifs de ligne, à raison d'un service par heure, la fréquence d'une demie-heure étant assurée entre Charleroi et Binche par les trams de la ligne n° 78.

Il nous reste à retracer maintenant l'histoire de la ligne Anderlues - Thuin. Mise en service jusque Lobbes (Pont du Nord) le 11 avril 1914, elle n'atteindra Thuin (Ville Basse), sous plaque n° 10, que le 17 mai 1930. Les travaux d'établissement du siège spécial entre Lobbes (Pont du Nord) et Thuin (Cimetière) avaient en effet été freinés par de longues et fastidieuses expropriations judiciaires. Le tram ne dépassera jamais la place de la Ville Basse, à Thuin, bien que les pourparlers avec les communes intéressées en vue de son prolongement jusque Nalinnes via Gozée, Marbaix-la-Tour et Ham-sur-Heure aient duré depuis le début du siècle jusqu'au lendemain de la deuxième guerre !

A partir de juin 1940, la ligne n° 78 (Charleroi - Binche), disparaît, l'affluence énorme et soudaine exigeant la cadence d'un service par demie heure entre Charleroi et Mons.

Avant de clôturer ce chapitre consacré aux lignes du Centre II, nous croyons intéressant de signaler que c'est en 1939 que le passage supérieur d'Anderlues (Station) fut mis hors service et remplacé par une traversée à niveau. D'autre part, le 1er novembre 1941 avait vu la mise en service de la section longeant strictement la grand'route entre Anderlues (n° 2) et Anderlues (Monument), ce qui devait permettre aux trams de la relation Charleroi - Mons de gagner du temps ; l'ancien tracé, via Anderlues (Jonction), fut alors réservé aux trams Charleroi - La Louvière.

(à suivre)

# || actualités en bref ||

## A la S.T.I.B.

A partir du 12 mai 1970, la ligne de tramway 103 n'assure plus la desserte de la section Hôpital Brugmann - Dieleghem ; celle-ci a été intégrée, dès le même jour, au service d'autobus n° 13. Les voies et installations fixes ont été désaffectées.

\* \* \*

## A la S.N.C.V.

A dater du samedi 27 juin, l'exploitation des lignes de Bruxelles Nord à Londerzeel et à Alost est intégralement assurée par autobus. On se souvient que sur la ligne AL Bruxelles Nord - Zellik - Asse - Hekelgem - Alost, les autobus avaient été introduits dès le 13 octobre 1962 entre Bruxelles et Alost, mais que des tramways avaient été maintenus aux heures de pointe sur la section Bruxelles - Zellik (plaque B) - Asse - Hekelgem (plaque AL barré).

De même, sur la ligne L Bruxelles Nord - Wolvertem - Londerzeel, les autobus de substitution furent mis en service à partir du samedi 5 octobre 1968, quelques tramways étant maintenus aux heures d'affluence entre Bruxelles et Wolvertem (plaque L barré).

Cette situation mixte a donc pris fin, pour ces deux lignes, le soir du 26 juin 1970. Au nord de la capitale, il ne subsiste donc plus que deux lignes vicinales électriques : celle de Wemmel (W), et celle de Grimbergen (G) avec son antenne Strombeek - Beauval (S). A cela s'ajoute la liaison de service maintenue entre Molenbeek (Bd Léopold II) et Anderlecht (Pont de Cureghem), permettant de rejoindre, par ce dernier point, la ligne Place Rouppe - Leerbeek et les ateliers de la Rue Eloy.

\*

Suite aux suppressions de lignes évoquées plus haut, le groupe de Bruxelles de la S.N.C.V. a procédé au déclassement d'une nouvelle série de véhicules :

1. remorques standard métalliques : 19303, 19392, 19393, 19395 et 19404.
2. remorques standard en bois : 19427, 19428, 19429, 19432, 19434, 19437, 19439, 19447, 19485, 19486, 19487, 19490, 19495, 19499, 19540 et 19598.
3. motrices standard métalliques : 10170, 10282, 10288, 10300, 10306, 10341, 10346, 10353, 10356, 10357, 10358, 10361, 10362, 10364, 10370, 10372 et 10373.

Le groupe du Hainaut, pour sa part, a désaffecté les véhicules suivants :

1. motrices type « S » : S.9651, 9673, 9765, 9779, 10066 et 10260.
2. motrices à deux essieux : 9896, 10007 et 10011.
3. remorques standard métalliques : 19272, 19289, 19317, 19328, 19334, 19358, 19359, 19360, 19382, 19397 et 19400.

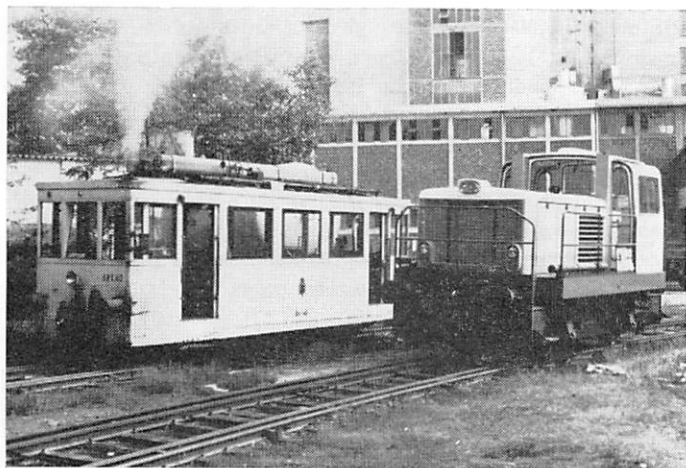
\*



Le 26 juin 1970 a marqué une date importante dans l'histoire de la S.N.C.V., en ce sens qu'il a vu la cessation du **dernier service de marchandises** pour compte de tiers effectué par la S.N.C.V. Il s'agit, en effet, de la ligne à quatre files de rails reliant Mol (SNCB) à Mol (Donk), d'un développement de 3,987 km, dont l'activité était basée depuis des années sur le transport de l'excellent sable blanc de la région.

Le matériel de traction comportait, au moment de l'arrêt du service, les quatre autorails-tracteurs à voie métrique suivants : ART. 40 et 41 (à double système d'attelage et de tamponnement), ART. 50 (hors-service) et ART. 69.

La ligne de Mol a été reprise par la Société SIBELCO, qui exploite les sablières de la région ; elle assurera la traction des wagons de marchandises avec un matériel à voie normale.



A Mol, au moment de la relève : le nouveau tracteur « Moyse » à côté de l'ART.40

(Photo  
Fr. Keutgens)



## nouvelles de nos associations

### A l'AMUTRA

Le 21 mars, dans l'avant-midi, les membres de l'Amutra ont eu l'occasion de visiter les chantiers du tunnel pré-métro de la petite ceinture, à Bruxelles. Le gros-œuvre y était pratiquement achevé de bout en bout, c'est-à-dire du Square H. Frick à la Porte de Namur. L'inauguration est prévue pour le mois de décembre 1970.

Dans le courant de l'après-midi, une rame standard vicinale, composée de la motrice 10284 et de la remorque 19373, attendait nos membres à Bruxelles-Nord, sur l'ancien lit de la Senne. L'excursion projetée les a

menés successivement à Grimbergen, à Beauval, à Wolvertem et à Wemmel. Pour rappel, la ligne de Wolvertem a, depuis lors, été déclassée.

\*

Deux nouveaux véhicules ont fait leur apparition au Musée de Schepdael : le 28 avril, le dernier des gyrobus de la S.N.C.V., immatriculé G. 3, venait prendre place parmi nos collections ; il s'agit, vraisemblablement, du seul gyrobus conservé au monde !

Le 6 juin, c'est la motrice « Voies & Travaux » ex-83 de la S.T.I.V. (Verviers) qui faisait son entrée au Musée. C'est le septième véhicule verviétois sauvé à l'initiative de l'Amutra.

\* \* \*

#### Au T.T.A.

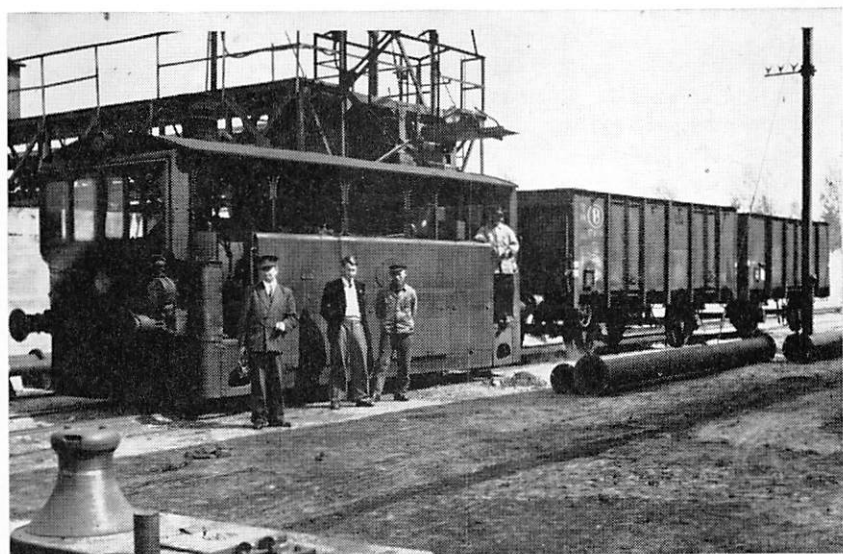
Deux faits méritent d'être signalés en ce début de saison. En premier lieu, la visite de S.A.R. le Prince Albert, organisée à l'initiative d'« Ardenne & Gaume » le samedi 20 juin. Le Prince et les invités ont effectué, à cette occasion, un voyage « vapeur » aller-retour entre Erezée et le pont du Sous-l'Eau, à Forge-à-l'Aplé.

Une autre nouvelle, particulièrement importante, est la décision d'acquérir incessamment la locomotive 1075 des Charbonnages d'Argenteau. Cette machine, identique à la 1076 circulant au T.T.A. depuis deux ans, sera vraisemblablement dirigée, au préalable, vers l'atelier de Lesines, où elle subirait une « grande visite » avant sa mise en service sur notre ligne au début de la saison 1971.

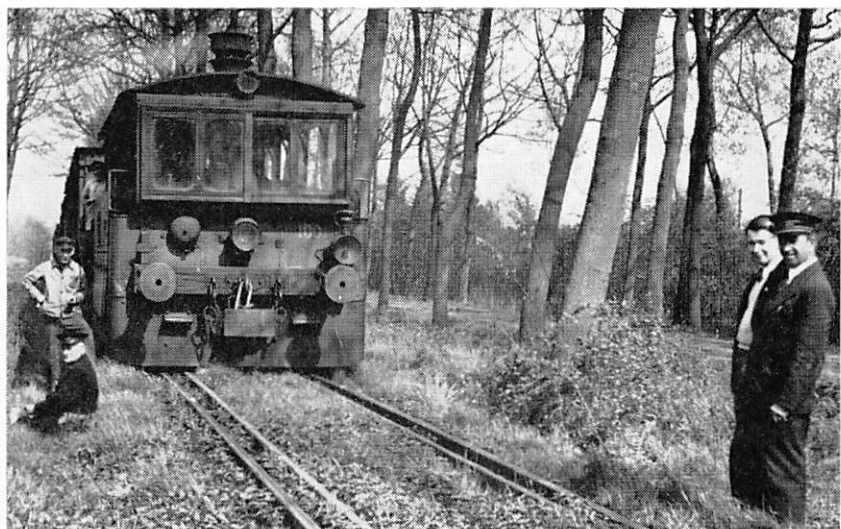


EREZEE, 20 JUIN 1970 : MGR. CAMMAERT SOUHAITE LA BIENVENUE A S.A.R. LE PRINCE ALBERT ; A GAUCHE DE NOTRE DOCUMENT, M. GIRARDI-CORNE, PRESIDENT DU T.T.A.

(Photo-Reportage F. Haine)



A MOL, EN 1953 : LA TRACTION A VAPEUR VIVAIT SES DERNIERS JOURS. SUR CES DEUX DOCUMENTS, ON REMARQUE LA LOCOMOTIVE «ALCO» N° 1001, UNE DES DERNIERS REPRESENTANTES DE CETTE SERIE DE 20 MACHINES COMMANDEES AUX ETATS-UNIS PENDANT LA PREMIERE GUERRE (voir en page 15 notre information sur Mol). (Photos Fr. Keutgens)



## RENSEIGNEMENTS PRATIQUES :

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

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

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

---

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

— *Si vous désirez soutenir nos activités,*

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

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

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

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