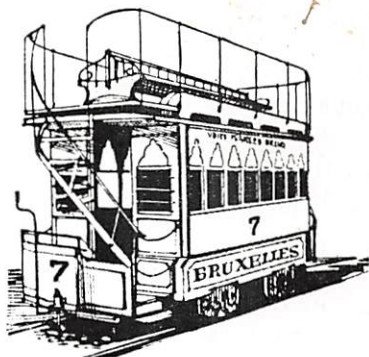


TRAM MAGAZINE



BULLETIN D'INFORMATION

de l'Association pour le Musée du Tramway
van de Vereniging voor het Trammuseum

INFORMATIEBLAD

« AMUTRA »

Périodique trimestriel

3^{me} année — N° 11

3^{de} jaar — N° 11

1978

Driemaandelijks tijdschrift

Prix : 70,— F.

Prijs : 70,— F.



Editeur responsable : W. HOSTE, rue F. Nansen 34/7 — 1070 Bruxelles
Verantw. uitgever : W. HOSTE, F. Nansenstraat 34/7 — 1070 Brussel

L'AMUTRA, son objet, ses activités

L'Association pour le Musée du Tramway (« AMUTRA ») est une association sans but lucratif, fondée le 7 mars 1961.

Conformément à ses statuts, publiés dans l'annexe n° 1939 du Moniteur Belge du 11 mai 1961, elle s'est fixé pour buts :

- la préservation de véhicules historiques,
- l'aménagement, l'administration, l'exploitation et le développement d'un musée du tramway en Belgique,
- l'entretien courant de ce musée ainsi que l'enrichissement et le développement de ses collections,
- la recherche et la conservation des documents relatifs à l'histoire et à l'évolution des transports en commun,
- la publication d'une revue d'information,
- le groupement de toutes les personnes qui s'intéressent d'une façon quelconque aux transports en commun.

Elle gère et exploite un musée vicinal, situé à Schepdaal, Chaussée de Ninove 184.

Ce musée est accessible au public de Pâques au 31 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés, de 14 à 18 h. Le prix de l'entrée est de 20,- F par personne. Des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres de certaines associations touristiques, etc.

Elle assume actuellement la préservation de plus de 110 véhicules divers : tramways hippomobiles, locomotives à vapeur, tramways électriques, autorails, remorques, wagons, trolleybus, autobus, gyrobus, etc.

Elle est essentiellement composée de membres bénévoles.

Les activités de l'AMUTRA sont variées :

- réunions de membres,
- échange de photos et documents,
- projections de films et de diapositives,
- excursions et voyages d'études en Belgique et à l'étranger, à bord de tramways anciens et modernes,
- visites de réseaux, de dépôts, d'ateliers, d'usines, etc.
- publication d'une revue périodique et de documents divers,
- restauration et entretien de véhicules historiques,
- gestion et administration du musée vicinal de Schepdaal.

L'AMUTRA ne bénéficie d'aucun subside. Toutes les activités sont assumées par les membres à titre purement gratuit et bénévole.

Tout autre renseignement concernant l'Association pour le Musée du Tramway, son objet et ses activités, peut être obtenu, sans engagement, par simple demande écrite, adressée au secrétariat et accompagnée d'un timbre poste pour la réponse.

SECRETARIAT

W. HOSTE, Rue Fridtjof Nansen 34 Bte 7 — 1070 Bruxelles

Les commandes de publications doivent être faites à cette adresse en versant au compte n° 068-0528040-96 (Crédit Communal) la somme prévue, majorée de 10,- F pour frais d'expédition. Les commandes seront livrées au plus tôt.

ATHENES — LE PIRÉE 1868 - 1978, 110 ans de succès

Willy Hoste

La création en 1868 d'un chemin de fer à vapeur, entre Athènes et Le Pirée, devait permettre une liaison facile entre la capitale grecque et le port situé sur la Méditerranée.

Porteur des initiales S.A.P. (signifiant « Chemin de Fer Athènes - Le Pirée ») les premiers convois s'ébranlèrent le 27 février 1869. Quelques années plus tard, l'électricité prit le relais sur l'itinéraire vapeur.

Pour la conversion du Chemin de Fer à vapeur en chemin de fer électrique, la compagnie acquit des motrices Thomson-Houston, des wagons pilotes et des remorques des sociétés belges Desouches, David et Cie (1904) et des motrices des usines Baume et Merpent.

Ce matériel circule encore à l'heure actuelle et les caisses de ces véhicules retiennent l'attention, car elles sont construites en bois de teck. A l'intérieur, ce sont des sièges cannés et des inscriptions bilingues Français-Grec qui accueillent les visiteurs.

Tout ce matériel a été remanié après la guerre (1945-1948) à l'usine des Chemins de Fer Electriques Helléniques, où les motrices furent pourvues d'équipements électriques Siemens.

Ce matériel se signale par la douceur de son roulement et son confort, compte tenu de l'âge des voitures.

Extérieurement, l'observateur est immédiatement frappé par l'aspect hétéroclite des rames. En effet les différents éléments qui composent les rames, présentent des gabarits différents.

Très vite, on s'est rendu compte de la nécessité de compléter la ligne Athènes - Le Pirée, depuis le terminus du Pirée même, c'est ainsi que naquirent 2 lignes urbaines :

- la ligne 1 : Gare de Larissa - Station du Chemin de fer Athènes - Le Pirée - Maison des douanes.
- la ligne 2 : Maison des douanes - Périoeon (courte ligne navette).

Le matériel utilisé par les Tramways du Pirée se composait de 12 voitures construites par la « United Electric Car Company of Preston ».

Les 10 premières voitures (vestibulées) numérotées 51 à 60 furent acquises en 1909 pour être mises en service commercial le 12 avril 1910. Deux autres motrices (61 et 62) furent encore acquises en 1913. Chacune de ces voitures comptait 16 sièges et était construite à l'écartement normal. La prise de courant (500 volts) se faisant à l'aide d'un archet Siemens.

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE :

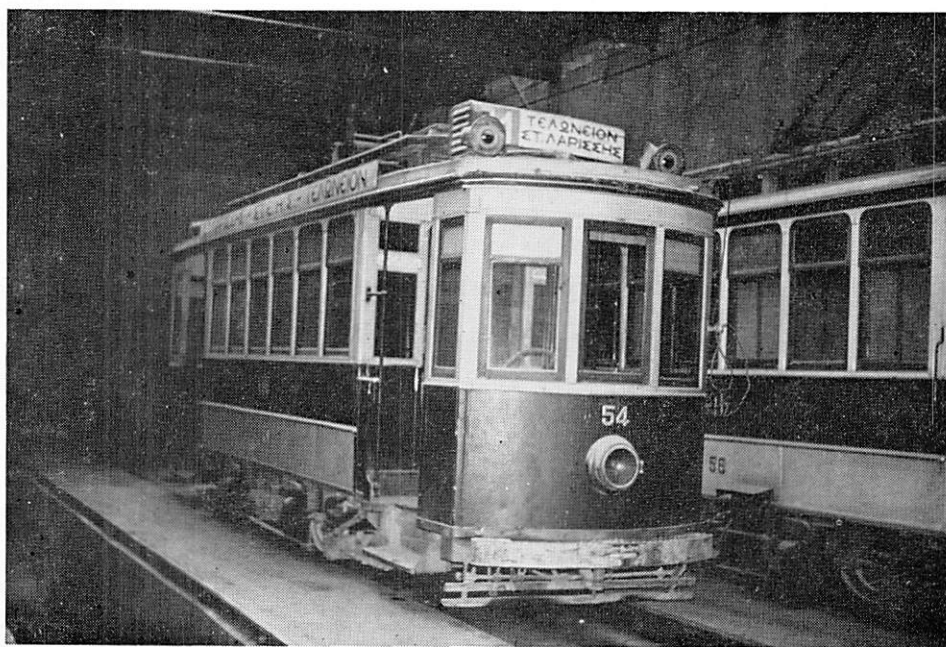
Type N 10479 au pont du Canal à Cureghem (Photo J. Bazin - 5/10/1958).

ONZE FOTO OP DE OMSLAG :

Type N n° 10479 aan de brug van de vaart te Cureghem (Foto J. Bazin, 5-10-1958).

Le développement du trafic entre Athènes et Le Pirée allait provoquer la naissance d'une nouvelle société sous la dénomination « Chemins de Fer Electriques Helléniques » (en abrégé E.H.S.).

L'évolution vers une formule métro allait se confirmer par la suite avec l'inauguration en 1930 du nouveau tunnel de la place « Omonia » (Omonia en Grec signifie Concorde, rien à voir avec la place parisienne du même nom).



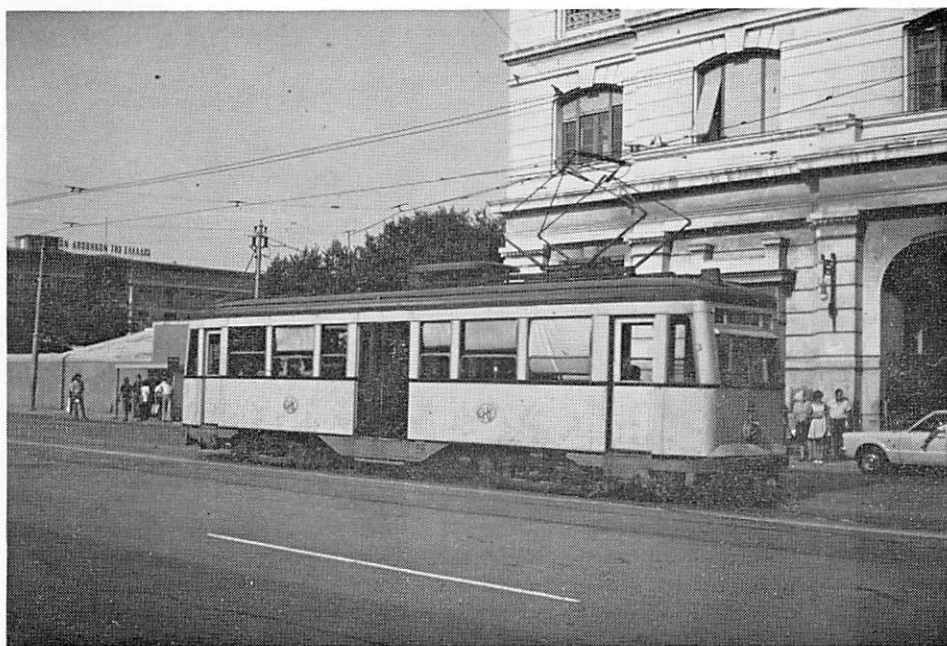
Motrice deux essieux n° 54 des Tramways du Pirée. (Photo Th. Van den Broeck)
Tweeassig motorrijtuig n° 54 van de tramwegen van Pirea. (Foto Th. Van den Broeck)

Dès 1936 la compagnie mit en exploitation une ligne entre Le Pirée et Pérama. Exploitée par tramways C.G.E.-FIAT (Compania Generale de Electricita) cette ligne aboutissait dans un domaine militaire. La dernière section était d'ailleurs parcourue à vide.

Les motrices FIAT affectées à cette ligne pouvaient atteindre une vitesse maximale de 50 km/h pour un poids à vide de 19,5 tonnes. 89 personnes, dont 36 assises, pouvaient se tenir dans les voitures.

Mais la compagnie continuait sur sa lancée. En 1957 fut inaugurée la prolongation du Chemin de Fer Electrique jusqu'à Kifissia.

Au Pirée toutefois le vent se mit à tourner et les deux lignes urbaines furent supprimées fin 1960 ou début 1961.



Motrice FIAT des Tramways de Pirée. (Photo Th. Van den Broeck)
FIAT motorwagen van de tramwegen van Pireea. (Foto Th. Van den Broeck)

Après cette suppression, divers véhicules urbains servirent, soit comme voitures de service sur la ligne interurbaine Pérama - Le Pirée, soit sur la ligne Athènes - Le Pirée. Pour la circonstance, ces voitures furent équipées d'une prise de courant 3e rail.

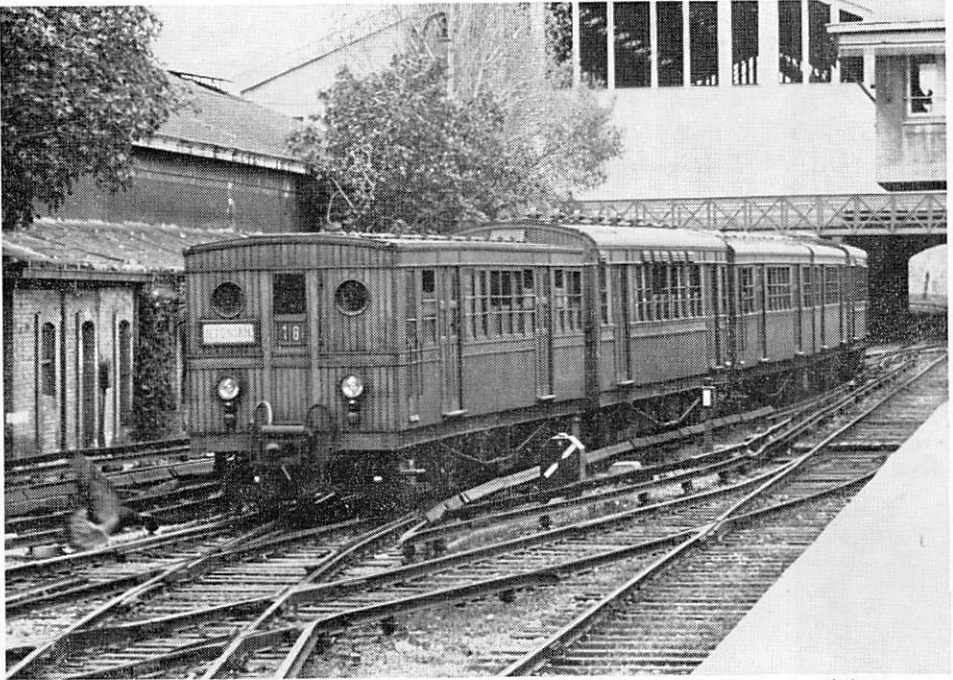
Un essai de modernisation avait déjà été tenté en 1952, 1958 et 1968, par la livraison de 3 véhicules métalliques de l'usine Siemens-M.A.N.

Nationalisée le 1er janvier 1976, sous la dénomination H.S.A.P. (Chemin de Fer Hellénique Athènes - Le Pirée), la compagnie envisage de nouvelles extensions et une modernisation du matériel roulant.

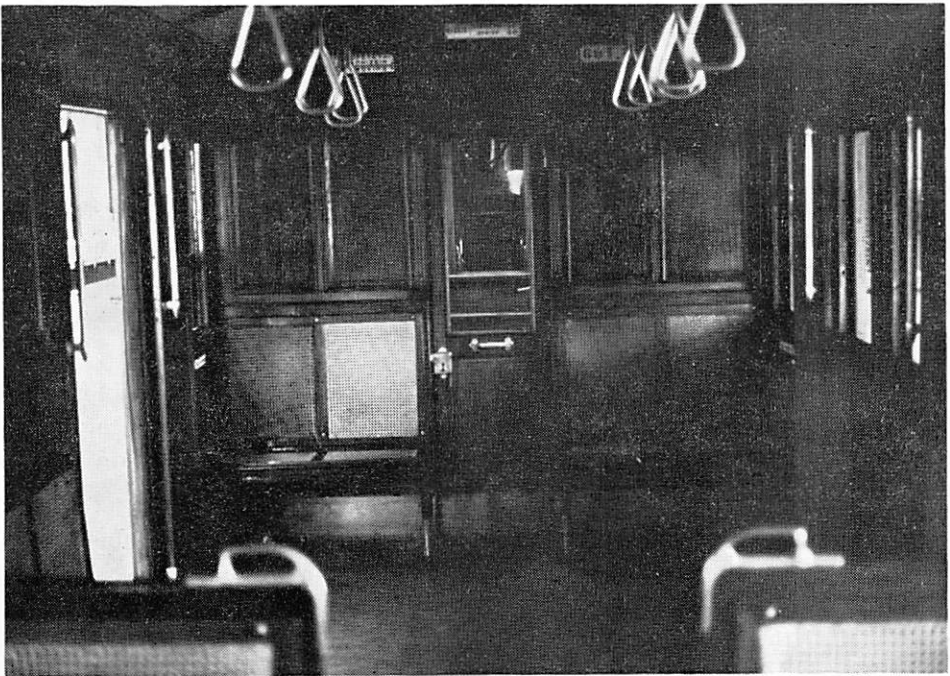


*Rames ancienne et moderne. (Photo W. Hoste - Le Pirée 3/4/77)
Nieuw en oud 'stel. (Foto W. Hoste - Pirea, 3-4-77)*

Le tramway Le Pirée - Pérama a disparu en avril 1977. Disparu est le mot qui convient, puisque supprimé tel jour, l'exploitation peut fort bien en Grèce reprendre quelques jours plus tard et redisp paraître ensuite, ce qui fut d'ailleurs le cas.



Arrivée d'une rame en bois au terminus du Pirée. (Photo W. Hoste le 3/4/77)
 Aankomst van een houten stel aan het eindpunt van Pireä. (Foto W. Hoste, 3-4-77)



Intérieur rame de métro en bois. Observez les sièges cannés. Les inscriptions « Ne pas se pencher au dehors » sont bilingues Français-Grec. (Photo W. Hoste le 3/4/77)
 Binnenzicht houten metrostel. De gematte zetels dienen opgemerkt. De opschriften « Niet naar buiten leunen » zijn tweetalig : Frans en Grieks. (Foto W. Hoste, 3-4-77)



Ancienne motrice n° 59 des tramways du Pirée transformée en voiture de service pour le métro. Cette voiture a été équipée d'un attelage métro et d'une prise de courant 3^e rail. (Photo W. Hoste - Station Thission le 15/4/77)

Oude motorwagen n° 59 van de tramwegen van Pireea, omgebouwd als dienstwagen voor de metro. Een metrokoppeling en een stroomafnemer op een derde spoorbalk werd op deze wagen aangebracht. (Foto W. Hoste - Station Thission, 15-4-77)

Il n'y a donc plus de tramways en Grèce. Athènes et Le Pirée sont parcourues par des lignes de Trolleybus et d'autobus. Le matériel présente peu d'unité et au Pirée on peut voir circuler des trolleybus dignes de figurer dans un musée, ces véhicules tenant plus de la caisse à savon que du véhicule de transport urbain.

Tout cela n'arrange pas les choses, et un glissement semblerait se dessiner vers l'autobus. L'avenir nous le précisera. Toutefois les autorités ne devraient pas perdre de vue le problème posé par la pollution atmosphérique au cœur d'Athènes.

Déjà, les monuments de l'Acropole souffrent plus du voisinage des oxydes de carbonnes depuis 50 ans, que de 25 siècles d'histoire.

Quoiqu'il en soit, une promenade sur le Chemin de fer Athènes - Le Pirée vaut la peine. On peut encore en 1978 utiliser le matériel conçu au début du siècle, mais celui-ci sera ne l'oublions pas remplacé à plus ou moins brève échéance.

RHEINE 10 en 11-09-1977

Luc Schetters

(Vervolg)

3) Rheine Bw

Enkele minuten rijden, de tijd nodig om de afstand tussen het station en het depot af te leggen. Een eerste blik laat toe enkele voertuigen te herkennen, vooral dieseltreinstellen. Na het verlaten van de pendeltrein voelen we volledig dat we met een belangrijke gebeurtenis te maken hebben. Overal staan er mensen, jonge en minder jonge mensen ; ze wandelen, lachen, verzamelen zich, ... « Deutsche Stimmung ».

Op het spoor evenwijdig aan dat gereserveerd aan de pendeltrein kunnen de kinderen (ook de grotere kinderen) eens hun eigen kracht gebruiken : een draisine staat ter beschikking. Van dit punt af begint de werkelijke show van de Deutsche Bundesbahn.

Een reeks Elektro-lokomotieven heten U welkom op het terrein « Rheine Bw » 3 : 3 goederenlokomotieven : 140, 150 en 151 ; 4 sneltreinlokomotieven : 103, 104, 110.5 en 111. Vlakbij wachten de Lübeckse tweenuvsnivospersonenrijtuigen. Later in de avond zullen ze Rheine Bw verlaten, getrokken door een stoommasjiene ; blijkbaar zullen ze in Rheine Bhf hun 103001 terugvinden en zo terug naar huis rijden.



Een beetje verder, om de draaibrug geplaatst, een reeks diesel-lokomotieven : 322, 333, 260, 290, 216, 220, 221. Evenals bij de elektrische lokomotieven zijn alle stuurposten toegankelijk ; in de meeste masjiene bevindt zich zelfs een lok-bestuurder, die alle mogelijke vragen beantwoordt.

Aan de andere zijde van de draaischijf, boven op de lok-remises, hangt een lang spandoek : DB - 1835 - Abschied von der Dampflok - 1977 - DB : de periode van de stoommasjiene is voorbij. Onder deze inschrijving werden 2 groepen van 3 stoomlokomotieven geplaatst : 012 081-6, 042 052-0, 043 085-0, en verder 50 1255, 044 508-0, 55 3345 ; alle zijn stil, koud.

Toch op zijsporen, kan men nog enkele warme, levende masjiene zien, o.a. 042 096-0, die de laatste personentrein tussen Rheine en Leer trekt. In de tussentijd begeven zich andere nog levende masjiene naar de draaischijf toe, om er een laatste keer op te draaien. Dit is een verschijnsel dat vele spoorwagemateurs niet willen missen. Ook komt er de BR 23 nr 2 van de Nederlandse Veluwsche Stoomtreinmaatschappij. Deze maakt ook gebruik van de zich ter plaatse bevindende kolenkraan om verse kaloriën op te sloppen. Dat kunnen de overblijvende Duitse masjiene niet meer : ze verbruiken olie.

Binnen in de garage is er ook wel iets te zien : verschillende lokomotieven worden aangetoond, met open ketel, met open vuurhaard, zonder tender, enz. . . Verder vindt men hier een restauratiehoekje, wat wel aangenaam is : na enkele uren rijden en wandelen heeft men honger en dorst. Maar ja, te veel tijd hebben we ook niet.

Na een bezoek aan verschillende werk- en reparatieplaatsen te hebben gebracht (signalisatietechniek, . . .), keren we naar de spoormasjiene terug. En hier merken we iets dat we nooit gedacht zouden hebben : er lopen mensen, tientallen mensen, honderden mensen door de rijdende masjiene heen. Blijkbaar hebben de autoriteiten van Rheine Bw alle overblijvende rijvaardige stoommasjiene gegroepeerd : zoveel te samen hadden we al lang niet meer gezien.

Het einde hebben we nog niet bereikt, maar zoveel blijft er niet meer over. Een rij tentoongestelde dieseltreinstellen, reeks 624 en 627, een ritje met een « Schienenbus » (om de Sifa en Induso beveiligings-systemen te bewijzen ; zo bewijzend was het ook niet : bijna waren we in een groep toekijkende mensen . . .).

We keren nog eventjes naar de stoommasjiene terug, en maken van de hydraulische onderhoudskraan gebruik om een laatst algemeen blik over de hele installatie te werpen. Nou ja, het wordt laat.

We wachten de pendelstoomtrein om naar Rheine Bhf terug te rijden, waar onze goede VW op ons wacht. We hebben die fantastische tentoonstelling gezien !

N.B. : Ik hoop dat U me zult verontschuldigen : een artikel over treinen in een tram revue. Maar ja, zulk een gebeurtenis gebeurt maar eens ! De volgende keer zal het stadsverkeer zijn. Beloofd !

Une initiative intéressante

W. H.

La mise en service du métro de Bruxelles a rapidement mis en évidence, les problèmes posés aux handicapés en matière de déplacement.

L'impossibilité d'atteindre les quais du métro, la difficulté de se déplacer aux heures de pointe avec les moyens classiques offerts par les transports publics ont incité le Ministère des Communications à constituer en novembre 1976 un groupe de travail composé de représentants du Comité supérieur des Handicapés, de la S.T.I.B. et des services du ministère. Par la suite on put compter sur la collaboration du Syndicat Belge des Handicapés et du département de la Prévoyance Sociale.

Suite précisément à la mise en service du Métro à Bruxelles, c'est cette dernière zone qui fut choisie comme champ d'expérience.

A la suite des travaux du comité précité, la décision fut prise en octobre 1977 de commander 10 minibus spécialement équipés.



Photo P.T.U. — Foto B.S.V.

Dans une première phase, qui a débuté le 22 mai 1978, l'expérience sera limitée à certaines catégories de handicapés. Celles-ci seront élargies par la suite.

Il s'agit d'un service à la demande qui fonctionnera du lundi au vendredi de 6 h 30 à 20 h 30 et exceptionnellement le samedi. Il devra être demandé 48 heures à l'avance, soit par téléphone, soit par écrit. Il est par ailleurs regrettable que ce service ne puisse fonctionner le dimanche.

L'aire desservie couvre le réseau de la S.T.I.B. (métro - tram - bus). Le prix d'un trajet est fixé à 30 FB. Cette somme couvre partiellement les frais d'exploitation, comme nous le verrons plus loin.

ESTIMATION DES COÛTS D'EXPLOITATION

1^o Coût global annuel

— gestion administrative	
2 employés (850.000 F x 2)	1.700.000
— conduite des minibus	
20 conducteurs (600.000 F x 20)	12.000.000
20 convoyeurs éventuels (600.000 F x 20)	12.000.000
— Entretien + consommations diverses	
+ assurances	1.250.000
— Amortissement (5 ans - 9 %)	2.380.000
— Provision pour réparation	300.000
	F 29.630.000



Photo P.T.U. — Foto B.S.V.

2° Coût par voyageur

A l'heure actuelle aucun élément ne permet d'estimer le nombre de voyageurs qui seront intéressés par le nouveau service. Ce nombre dépendra notamment de la proportion de handicapés à transporter en chaise roulante, de la possibilité d'effectuer des voyages groupés et de l'influence du prix sur le client.

Pour autant que les voyages s'effectuent principalement à la demande pour des personnes à mobilité réduite, on ne peut espérer dépasser 50.000 voyages par an.. Ce chiffre pourrait être éventuellement doublé si des circuits pouvaient être organisés pour des instituts aux heures de pointes.



Photo P.T.U. — Foto B.S.V.

Le coût par voyage, et c'est ici qu'apparaît pleinement le sens de l'existence d'un **service** public, se situera de toute façon entre 300 F et 600 F. Les 30 F demandés aux utilisateurs couvriront donc au mieux 1/10 et au pis, 1/20 du coût d'exploitation.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES VEHICULES

a) Type

Dix véhicules de capacité réduite se répartissant comme suit :

8 Peugeot - Durisotti (8901 à 8908)

1 Fiat - Heuliez (8909)

1 Citroën - Heuliez (8910)

Dimensions :	8901 à 8908	8909	8910
longueur hors tout	5,66 m	5,961 m	5,961 m
largeur hors tout	2,10 m	1,990 m	1,990 m
voie avant	1,50 m	1,666 m	1,666 m
voie arrière	1,62 m	1,692 m	1,692 m
empattement	3,50 m	4,200 m	4,200 m
porte-à-faux avant hors tout	1,18 m	0,969 m	0,969 m
porte-à-faux arrière hors tout	0,98 m	0,792 m	0,792 m
hauteur totale sans charge	2,53 m	2,560 m	2,560 m
Capacité :			
Nombre de voyageurs total	10	10	10
Desserte :	un agent	un agent	un agent
Poids :			
Total à vide	2.820 kg	2.330 kg	2.330 kg
Total en charge	3.490 kg	3.750 kg	3.750 kg
Constructeur :			
Infrastructure	Peugeot-France	Fiat-Waterloo	Citroën-Bruxelles
Superstructure	Durisotti-France	Heuliez-Cerizay-France	Heuliez-Cerizay-France

b) Teintes

celles de la S.T.I.B.

c) Perfectionnement

- Les deux rails d'accès repliables arrière prévus d'origine ont été remplacés par une rampe à commande électrique qui a été dotée de chevrons antidérapants et très visibles.
- Une rampe latérale en une pièce a été demandée.
- Un guide a été placé de part et d'autre de ces rampes.
- Un verrouillage de la porte arrière a été prévu.
- Un appareil de chauffage supplémentaire a été monté dans le compartiment voyageurs.
- Des colonnes et mains courantes intérieures ont été prévues de façon à permettre aux handicapés de pouvoir mieux se tenir.
- Des accoudoirs relevables équipent les sièges face à la route.
- Des poignées de maintien sont montées sur la face arrière des dossiers des sièges face à la route.
- Toutes les marches sont équipées de nez antidérapant.
- Un bouton poussoir a été placé sur chaque montant de manière que le handicapé puisse demander l'arrêt du véhicule en cas d'urgence.

Ce bouton commande un signal lumineux « stop » et un ronfleur.

En outre, étant donné que ce véhicule stationnera presque toujours en deuxième file, il a été équipé de feux répéteurs de direction en toiture qui pourront être utilisés comme feux d'alarme avant l'arrêt du minibus.

Celui-ci a été pourvu à l'arrière de la toiture d'un pictogramme qui est éclairé en même temps que les feux de direction et qui signale au conducteur du véhicule suivant qu'il doit se maintenir à une distance minimum de 5 mètres par rapport au minibus.

Ces feux et ce pictogramme sont commandés par le conducteur du minibus 50 mètres avant l'endroit où il prévoit de s'arrêter pour permettre l'accès ou la descente d'un handicapé.

Les handicapés ont demandé spécialement qu'aucun signe distinctif ne soit apposé à l'extérieur du véhicule. Aussi, le pictogramme est-il invisible lorsqu'il n'est pas éclairé.

d) Disposition intérieure

Par l'adoption du système de fixation breveté Veith, il est possible de modifier la disposition intérieure selon le nombre de passagers utilisant ou non des chaises roulantes.

Les deux dispositions extrêmes sont :

— 4 chaises roulantes et

— 2 strapontins

ou

— 2 chaises roulantes et

— 8 places assises dont 2 strapontins.

Compte tenu des charges qui ont été admises par le procès-verbal d'agrément du châssis, le nombre maximum de handicapés qui peuvent être transportés simultanément est limité à 10.

C'est la raison pour laquelle le siège du passager situé à droite du conducteur a dû être enlevé, l'essieu avant ayant dû supporter une charge inadmissible pour le Contrôle technique.

*
**

MIETTES DU PASSE

Au siècle dernier, la circulation urbaine à Londres, quoique déjà extraordinairement développée pour l'époque, était fort loin de présenter l'encombrement d'aujourd'hui.

C'est sans doute ce qui avait permis à une compagnie d'omnibus, dans le but d'accroître les commodités offertes à ses usagers, d'imaginer et d'appliquer un système de demande d'arrêt pour le moins original.

En effet, à chacune des chevilles du cocher, juché à l'extérieur sur un siège dominant l'attelage, était attachée une cordelette qui, passant par de petits orifices percés dans la paroi frontale de la voiture, traversait longitudinalement tout le compartiment, sous le plafond, et était fixée à la paroi arrière du véhicule.

Lorsqu'un voyageur voulait demander l'arrêt et descendre de l'omnibus, il lui suffisait de tirer sur la cordelette attachée à la cheville du cocher correspondant au trottoir sur lequel il désirait être déposé.

L'histoire n'a conservé aucune évocation de la perplexité qui devait assaillir un cocher lorsqu'un plaisantin s'amusait à tirer sur les deux cordelettes à la fois !

Lyon et l'avenir du rail

W. H.

Quelques mots d'introduction.

L'origine de Lyon remonte à 43 avant Jésus Christ, date à laquelle le Sénat Romain ordonne de fonder une ville au confluent de la Saône et du Rhône, point d'échange sur la grande voie menant du Nord à la Méditerranée.

La ville se développe rapidement, mais le déclin s'annonce déjà dès le 3^e siècle.

Après une éclipse de 10 siècles environ, les foires créées vers 1440 attirent de nombreux marchands et au 16^e siècle la ville de Lyon compte déjà 116.000 habitants et se stabilise entre l'actuelle place Bellecour et la colline de la Croix-Rousse, ainsi que sur les pentes de Fourvière.

A partir du 19^e siècle, la révolution industrielle amène les ateliers à envahir la rive gauche du Rhône, entraînant l'implantation d'un grand nombre d'usines et de cités ouvrières.

La population lyonnaise passe de 255.000 habitants en 1856 à 466.000 en 1896, soit quasi un doublement en 40 ans. Le 20^e siècle voit pourtant l'arrêt de la croissance de Lyon tandis que la banlieue se développe rapidement.

Jusqu'en 1960, l'agglomération se développe en tache d'huile. On tente alors d'organiser le développement de la banlieue suivant certains axes et on constate que l'agglomération lyonnaise peut se découper en 2 parties, d'une part un fort noyau urbain constitué par Lyon et Villeurbanne dont la croissance est maintenant terminée et une banlieue qui connaît une extension rapide.

Les opérations de rénovation du vieux noyau urbain de Lyon entraînent une baisse du nombre des logements et chassent vers la banlieue une population qui ne peut, faute de moyens, habiter dans les appartements reconstruits.

Aussi, après avoir stagné au cours de la dernière décennie, la population de Lyon et Villeurbanne commence-t-elle à accuser une baisse sensible (75.000 habitants de moins entre 1968 et 1975).

La Société de développement de la ville présente alors un plan qui prévoit le développement de l'agglomération en plusieurs secteurs : le noyau central qui pourrait atteindre 700.000 habitants, devra être entouré par 7 noyaux à vocation résidentielle susceptibles d'abriter au total, environ 570.000 habitants.

Un pas de plus !

Le 1^{er} janvier 1969 est créée la « Courly » (Communauté urbaine de Lyon) qui regroupe 55 communes sur un territoire de près de 50.000 ha et qui compte 1.119.000 habitants.

La Courly entre ses autres compétences gère le réseau de transports urbains de voyageurs.

Les Migrations !

Dans les banlieues du Nord et de l'Ouest, le pourcentage des personnes travaillant en dehors de leur quartier atteint en moyenne 65 %.

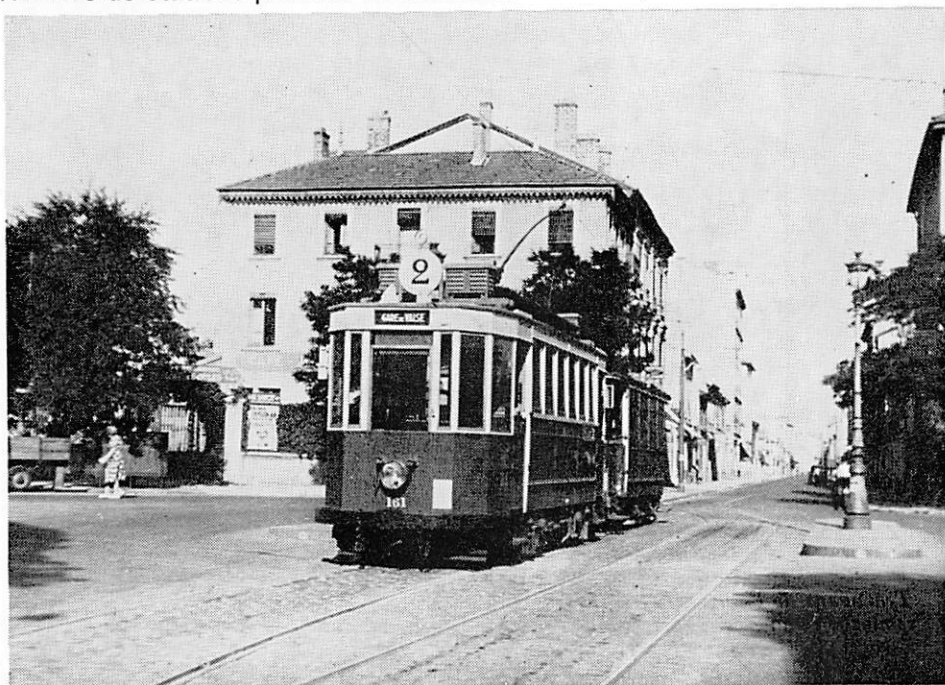
Pour les achats, la concentration des activités commerciales dans la presqu'île et dans le nouveau centre de la Part Dieu attire également

un grand nombre d'habitants des banlieues moins bien équipées commercialement.

L'accroissement de la circulation automobile est également sensible, facilitée et même encouragée par la réalisation d'importants et coûteux travaux routiers. Une enquête réalisée à l'aide de photographies aériennes en 1972 a montré que la vitesse moyenne aux heures de pointe, des véhicules particuliers n'était que de 11,5 km/h.

Nous donnons ci-dessous un tableau descriptif des caractéristiques générales du centre « Rive Gauche » comparées à celles de la Presqu'île. (1)

ZONE		Centre Rive Gauche	Centre Presqu'île
Surface (hors voirie, places incluses)		329 ha	166 ha
Population	1968	146.000	78.500
	1975	120.600	59.750
	(prévisions) 1985	120.000	43.000
Emplois	1968	79.500	68.700
	(estimation) 1978	96.000	—
	(prévisions) 1985	116.000	60.000
Densité de population		1975 365	360
Nombre de stations prévues ou réalisées		7	5



*Tramways de Lyon. Motrice 161. (Photo J. Bazin - Montchat le 30/7/1950)
Tramwegen van Lyon. Motorwagen 161. (Foto J. Bazin - Montchat, 30-7-1950)*

(1) (extrait de Metro Information n° 7 de juin 1977 édité par la Semaly)

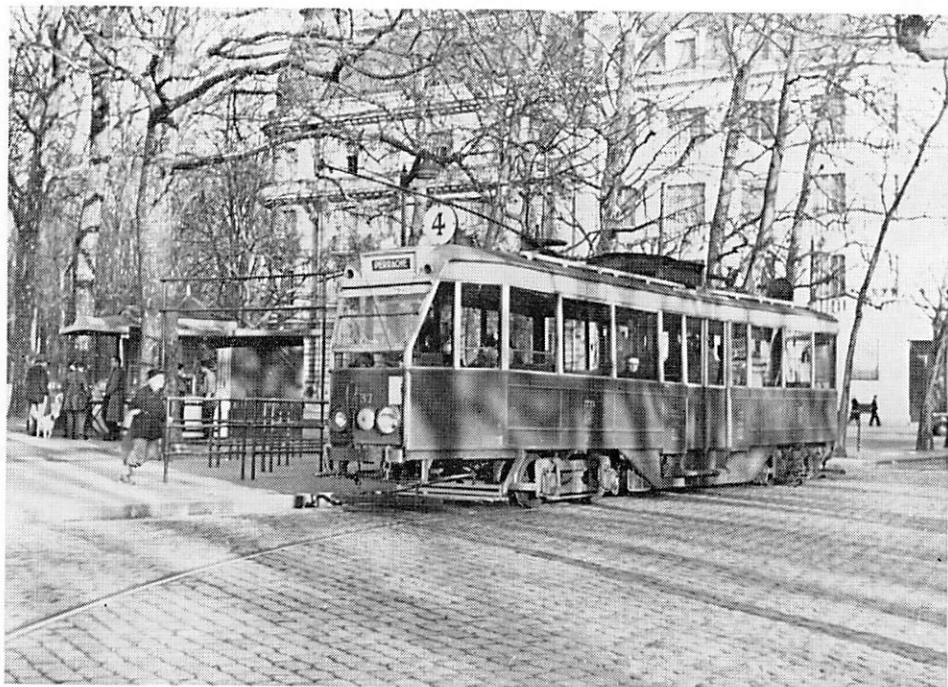
LES TRANSPORTS URBAINS

Historique

Les premiers transports urbains voient le jour à Lyon en 1837 avec la création d'une ligne sur les quais du Rhône. Devant son succès, diverses entreprises privées s'établissent pour relier le centre aux principaux quartiers périphériques. Dès 1855, elles fusionnent pour donner naissance à la Compagnie Lyonnaise des Omnibus, à laquelle est octroyé le monopole des transports à Lyon. Celle-ci met en service en 1862 le funiculaire de la rue Terme à la Croix-Rousse reliant le centre de la ville au bourg de la Croix-Rousse, difficilement accessible par les omnibus.

Les premiers tramways voient le jour en 1880, année de la création de la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon (OTL). Moins de 3 ans après la concession, 10 lignes de tramways à voie normale et à traction animale sont exploitées sur une longueur de 43 km.

Le réseau s'étend vers l'ouest avec la construction du funiculaire Saint-Jean - Saint-Just et de la ligne de Vaugneray, partant du terminus supérieur du funiculaire et entièrement réalisée en site propre. Un deuxième funiculaire relie la Croix-Paquet à la Croix-Rousse.



*Tramways de Lyon, Motrice 37. (Photo J. Bazin - Parc de la Tête d'Or le 21/2/53)
Tramwegen van Lyon. Motorwagen 37. (Foto J. Bazin - Parc de la Tête d'Or, 21-2-53)*

Le réseau s'agrandit vers l'est, mais en voie métrique avec l'arrivée d'une autre société, la Compagnie Lyonnaise de Tramways. Une troisième compagnie construit sur la rive gauche du Rhône le tramway de Lyon à Neuville qui devient rapidement, avec le tramway de Vaugneray, un but de promenade dominicale.



Tramways de Lyon. Motrice 386. (Photo J. Bazin - Gare des Brotteaux le 8/5/1954)
Tramwegen van Lyon. Motorwagen 386. (Foto J. Bazin - Gare des Brotteaux, 8-5-1954)

A partir de 1893 commence l'électrification des divers réseaux. De nouveaux funiculaires voient le jour : Saint-Jean - Fourvière, Saint-Paul - Fourvière prolongé par une ligne de tramway.

Un nouveau venu, le trolleybus, apparaît en 1901 pour disparaître temporairement en 1907 à la suite de l'électrocution d'un cantonnier. C'est en 1901 également que, pour donner un meilleur accès au centre, on essaie de faire circuler de nouvelles motrices à la fois sur la ligne de Vaugneray et sur la ligne Saint-Just - Saint-Jean transformée en crémaillère ; cette tentative se solde par un échec, faute d'une étude suffisante des véhicules, mais l'idée sera reprise 70 ans plus tard.

La ligne de tramways la plus audacieuse est construite en 1912. Elle relie le centre à la Croix-Rousse par un itinéraire particulièrement tourmenté comportant une déclivité de 11 %. Elle fonctionnera sans aucun accident jusqu'en 1948, date de sa transformation en trolleybus. Les derniers prolongements sont réalisés en 1914 par l'O.T.L., qui a succédé à presque toutes les anciennes compagnies.

(à suivre)

NOUVELLES DE L'ETRANGER

AUTRICHE

Innsbruck

La motrice Breda n° 60 (Voir Présence du Tramway n° 47) a été déclassée. Elle faisait partie d'un lot de 7 voitures commandées par Belgrade en 1941 mais qui fut délivrée à Innsbruck en 1943.

HONGRIE

Budapest

Le plan 76 - 80 prévoit l'achat de
30 tramways GANZ
172 TATRA
50 suburbains construits en DDR
250 Trolleybus soviétiques.

On note la livraison récente de 2 voitures à 8 essieux pour le métro des « Földalatti qui formeront avec celles précédemment livrées les n° 21 à 43.

Par ailleurs des rumeurs circulent laissant entendre que les lignes de tramway 15 - 58 et 68 seraient remplacées par des Trolleybus.

ITALIE

Milan

En complément de l'article paru dans TM n° 9, on nous signale que la ligne suburbaine Gorgonzola - Vaprio a été remplacée par un service d'autobus.

PORTUGAL

Coimbra

Ici également de nouvelles contractions du réseau apparaissent. La ligne 7 est convertie en autobus. Seules subsistent les lignes 3 et 4.

Lisbonne

Un autobus articulé M.A.N. est actuellement en service sur la ligne 21 (vers l'aéroport). Cet autobus qui a été prêté par une ville allemande, roule sous immatriculation de la R.F.A.

Porto

Dans la perspective d'une suppression totale du réseau de tramways vers 1980, à l'exception de la ligne 1 (Infante - Matosinhos) qui serait maintenue à des fins touristiques, l'ensemble du service tramways est remplacé en soirée par des autobus.

Le 24 juillet 1978 le réseau s'est d'ailleurs encore rétréci puisque les lignes :

- 2 barré Carmo - Foz (Via Carvalhosa)
- 4 Praça da Libertade - Pereiro
- 5 Carmo - Matosinhos (Via Carvalhosa)
- 17 Boavista - Foz

ont été supprimées.

Toutefois afin de reprendre les tronçons abandonnés, sauf les deux tronçons à voie unique, les lignes 18// et 19 ont été prolongées de Carmo à Praça da Libertade.

Le réseau compte donc actuellement 5 lignes :

- 1 Infante - Matosinhos (Via Marginal)
- 3 Praça da Libertade - Pereiro (Via Palacio)
- 18 Praça da Libertade - Foz (Via Marginal)
- 18// Praça da Libertade - Foz (Via Palacio)
- 19 Praça da Libertade - Matosinhos

Un point positif toutefois, les lignes étaient autrefois desservies aux 15, 20 ou 30 minutes, actuellement grâce à cette restructuration, les lignes sont toutes desservies aux 10 minutes. 66 voitures sont nécessaires pour assurer le service.

Toutes les lignes sauf une desservant donc à nouveau le centre de la ville. Prochainement nous reviendrons sur cet intéressant réseau.



Ligne 2 - rua do Cedofeita à Porto. Supprimée le 24/7/78. (Photo W. Hoste le 12/7/78)

Lijn 2 - rua do Cedofeita te Porto. Afgeschaft de 24-7-78. (Foto W. Hoste, 12-7-78)

SUISSE

Bâle

Il nous revient que la commande de 66 nouvelles voitures articulées commandées pour les lignes 11, 14 et 17 de Bâle a été divisée en deux sous-séries, car la décision de transformer la ligne 17 (BTB) est à nouveau au point mort, soit :

N° 201-230 pour les lignes 11 et 14. Ces voitures sont actuellement en cours de montage et au 28/6/78 quatre d'entre elles étaient déjà en service commercial.

N° 231-266 pour la ligne 17. La construction de ces 30 voitures est différée d'au moins 2 ans.

Nyon - La Cure

On étudie actuellement la création d'une nouvelle branche de 2,2 km de « La Grivine » jusqu'au centre ski-lift proche.

Cette ligne est on le sait menacée de suppression, ce nouveau projet s'il voit le jour devrait assurer le maintien de la ligne.

Nous reviendrons prochainement sur le « Nyon - St Cergue - La Cure ».

U.R.S.S.

L'express « Transsibérien » semble devenir moins confortable. La Pravda publie à cet effet des plaintes de voyageurs mécontents qui, durant le voyage de 10 jours, n'ont pas pu concilier les promesses de la carte des menus avec la réalité.

Raisons : le personnel des trains vend, dans les gares de passage, une grande partie des denrées alimentaires destinées à la voiture restaurant, car il est impossible à la seule serveuse et nettoyeuse de vaisselle, de s'occuper de la répartition de ces denrées dans le train.

Selon l'avis du journal, ces faits sont une conséquence de certains conflits de compétence, car les voitures-restaurants dépendent de deux ministères différents, celui du commerce extérieur et celui des chemins de fer...

Moscou

Selon radio Moscou, la flotte des transports en commun de Moscou comportait en août 1977, environ 1300 tramways, 2250 trolleybus et 7800 autobus.

La flotte des tramways moscovites est très éclectique, on y voit circuler des véhicules anciens, tenant plus du vieux camion que du tramway. Certaines voitures très bruyantes circulent parfois avec quelques fenêtres sans vitres.

Les tramways ont toutefois perdu du terrain dans le centre de la ville où ils ont été remplacés par des trolleybus.

Léningrad

Le réseau de Léningrad est considéré comme un des plus grands, si pas le plus grand du monde.

Son parc de tramways avoisinerait 2300 unités. Certaines séries sont très développées, comme la série LM 57 dont 1000 exemplaires auraient été construits de 1957 à 1966.

En dépit des grandes séries, le parc reste très varié et présente de grandes différences dans les livrées : jaune à bandes rouges, jaune à bandes vertes, jaune et vert, rouge et blanc, gris et rouge.

Parmi les dernières voitures livrées, on observe un film indicateur de direction semblable au système utilisé à Bruxelles : chiffre central et couleurs de part et d'autre du chiffre. Toutefois aucune destination n'apparaît sur les parties en couleurs.

Ces voitures appartiennent au type « LM 68 M » et 250 voitures de ce type auraient déjà été livrées.

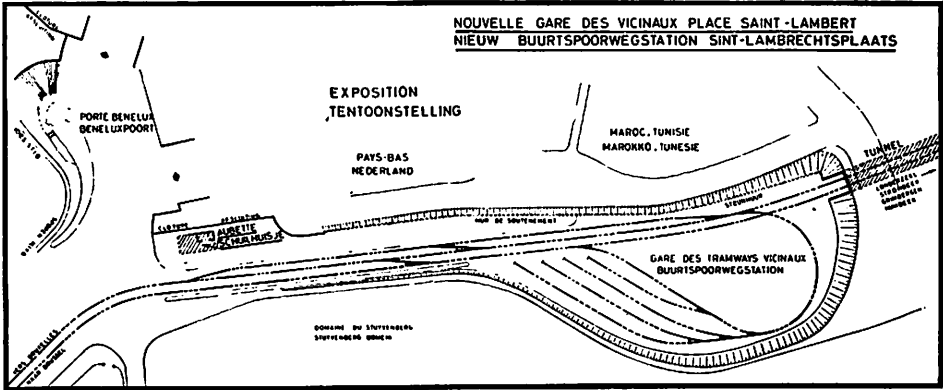
Il y a 20 ans...

(Suite 2)

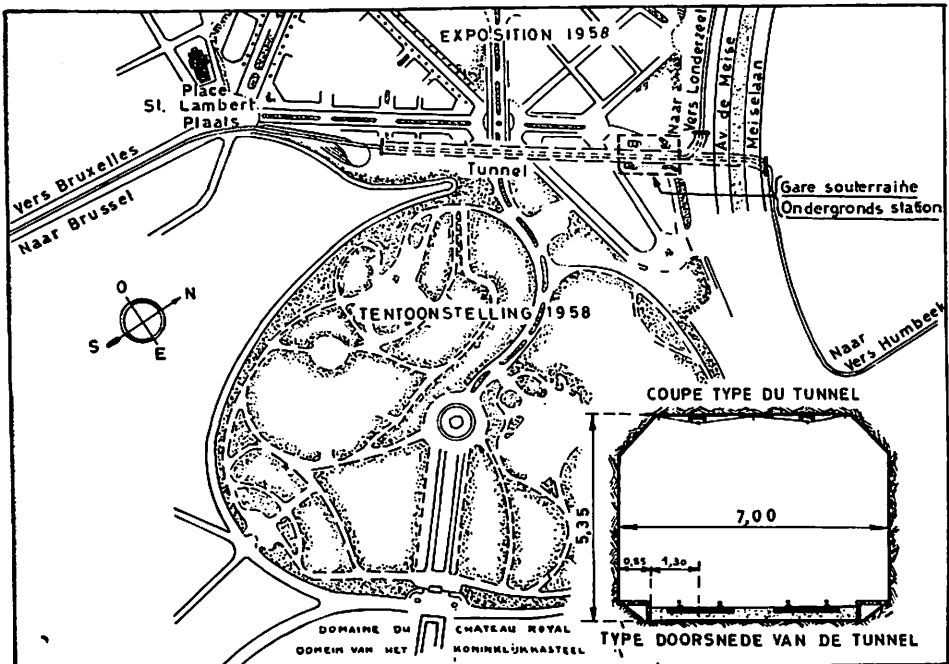
Les deux premiers volets de notre étude furent consacrés au réseau de la S.T.I.B. au moment de l'Expo 58. Ce résumé schématique des modifications à l'exploitation des lignes sera complété dans les n° 11 et 12 de Tram Magazine par deux volets S.N.C.V. Le manque de place nous oblige à rejeter la plus grosse partie de cette étude dans le n° 12.

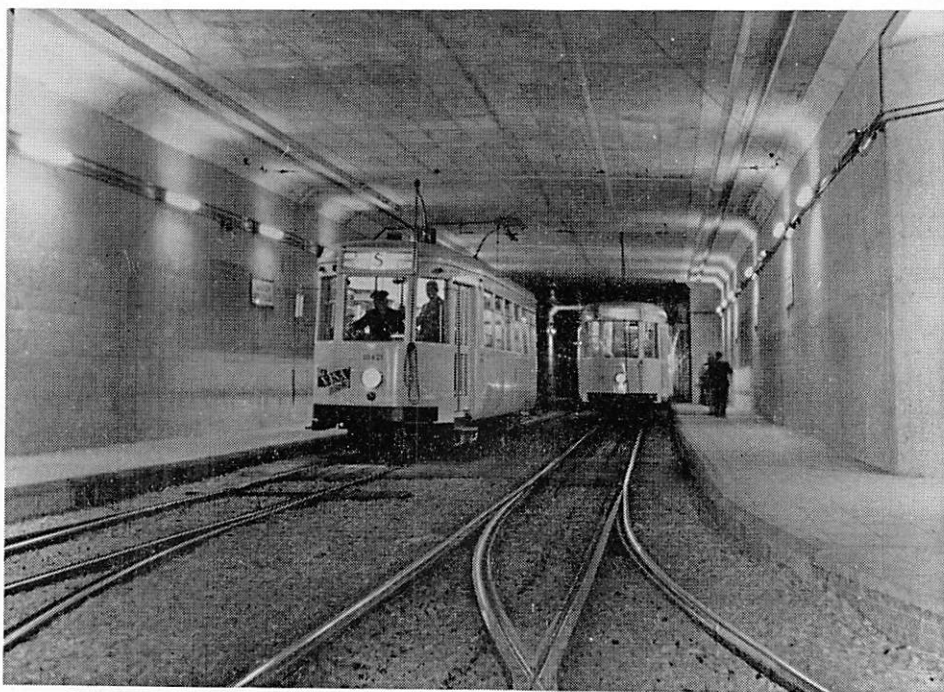
Afin d'assurer la liaison avec Grimbergen, Londerzeel et Humbeek, la S.N.C.V. décida de percer un tunnel de 415 m de longueur assurant la liaison avec la gare du Nord, en passant sous le site prévu pour l'exposition. Venant de la gare du Nord, les trams G.S.L.H. débouchent de

l'avenue Jean Sobieski et arrivent place Saint-Lambert où les voies déplacées lors des travaux empruntent l'ancienne rue du Heysel pour pénétrer en pente douce dans une tranchée ouverte où s'amorcera le tunnel. Creuser un tunnel dans un terrain ne comportant ni conduite d'eau, ni de gaz ou d'électricité ne présente pas de difficultés, sauf peut-être la présence de nappes d'eau souterraines éventuelles.



Commencé vers la mi-mars 1956, il fut décidé de doter le tunnel d'une gare souterraine à proximité de la limite des terrains de l'exposition. Les murs du tunnel seront « bouchardés » ce qui signifie que le mur de béton, après décoffrage, est picoté par un marteau à pointes d'acier. Les trottoirs des quais seront revêtus de dalles de béton.

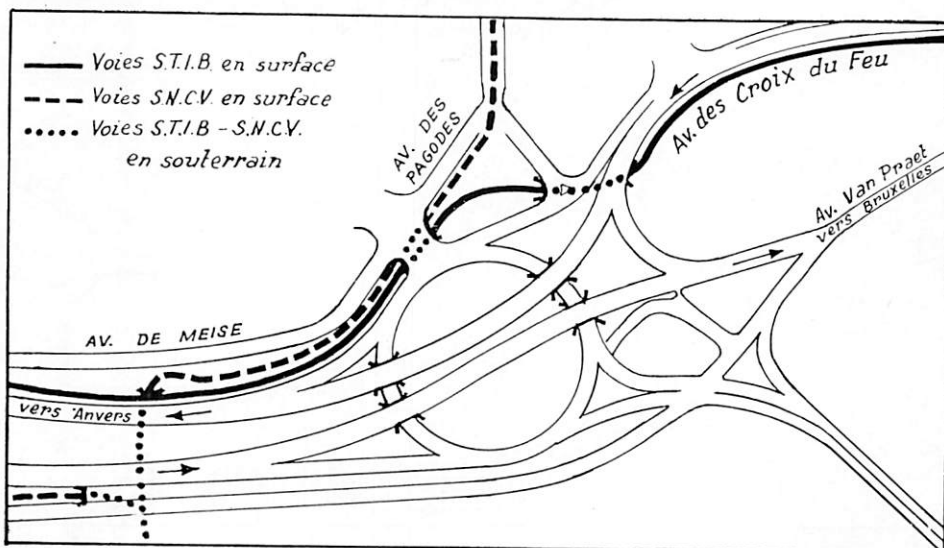




La halte souterraine « Parc Royal » dans le tunnel construit sous l'exposition ;
 les dégagements mènent aux escaliers qui débouchent avenue de Meisse.
 (Photo Roels 1958)

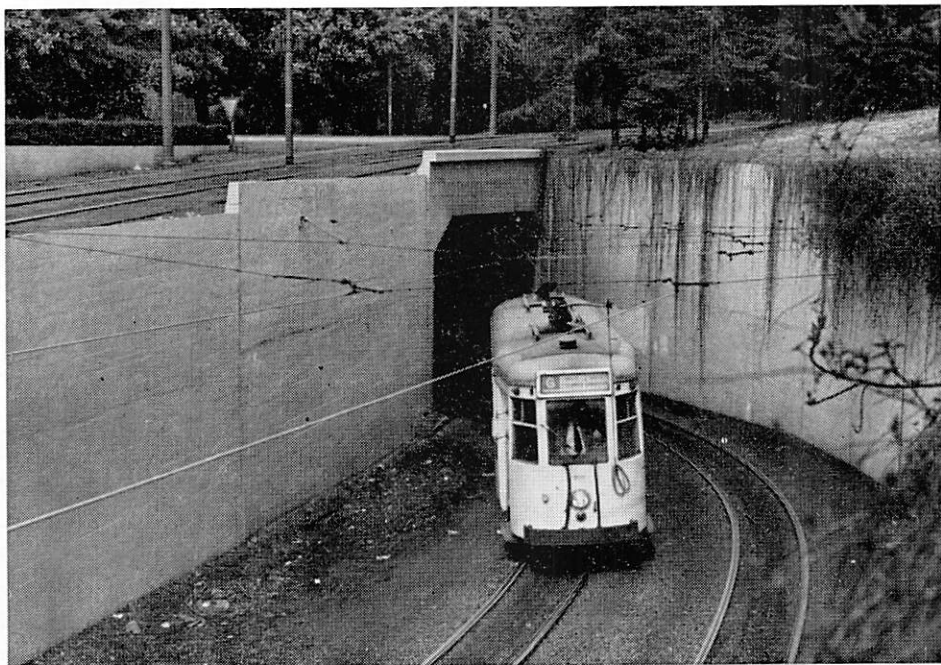
De onderaardse halte « Koninklijk Park » in de tunnel onder de Tentoonstelling.
 De uitgangen leiden naar de trappen die op de Meisselaan uitmonden. (Foto Roels 1958)

A la sortie de la gare souterraine, une voie bifurque vers la gauche pour émerger à ciel ouvert (vers Londerzeel). Elle longe ensuite l'avenue de Meysse à gauche alors qu'avant cela, le tram traversait la chaussée de Meysse à niveau, au carrefour du Gros Tilleul.



Une autre voie empruntée par les lignes G.S.H. passe à angle droit sous l'avenue de Meysse et débouche à l'endroit où subsistent seules aujourd'hui, les lignes 52 et 92 de la S.T.I.B.

Le tunnel fut inauguré le 20/2/57 pour la ligne de Londerzeel et dès le 29 mars toutes les voitures de cette ligne empruntèrent le tunnel. Pour les lignes G.S.H., il fallut attendre jusqu'au 5/7/57.



*Sortie du tunnel S.N.C.V. passant sous les voies S.T.I.B. des lignes 52 et 92.
(Photo W. Hoste le 5/5/78)*

*Uitgang van de N.M.B.V.-tunnel die onder de M.I.V.B.-lijnen 52 en 92 loopt.
(Foto W. Hoste, 5-5-78)*

Mais la préparation de l'exposition a aussi entraîné d'importants aménagements au terminus du Nord à Bruxelles.

La S.N.C.V. s'attendant à juste titre d'ailleurs, à devoir assurer un trafic accru décida d'abandonner le terminus à rebroussement de l'avenue des Boulevards. Les manœuvres étaient effectivement fastidieuses et dangereuses.

Dès 1914, le problème de ce terminus à rebroussement se posa aux ingénieurs. Les plans de la boucle, par la rue du Marché et la rue des Croisades, furent établis, ils se heurtèrent malheureusement à l'étroitesse des rues à emprunter. Force fut de se contenter du terminus à rebroussement où l'évacuation régulière des trains ne fut possible que grâce à l'établissement judicieux de liaisons en bretelles et en grande partie à la virtuosité et au « coup d'œil » des chefs de départ et des accrocheurs.

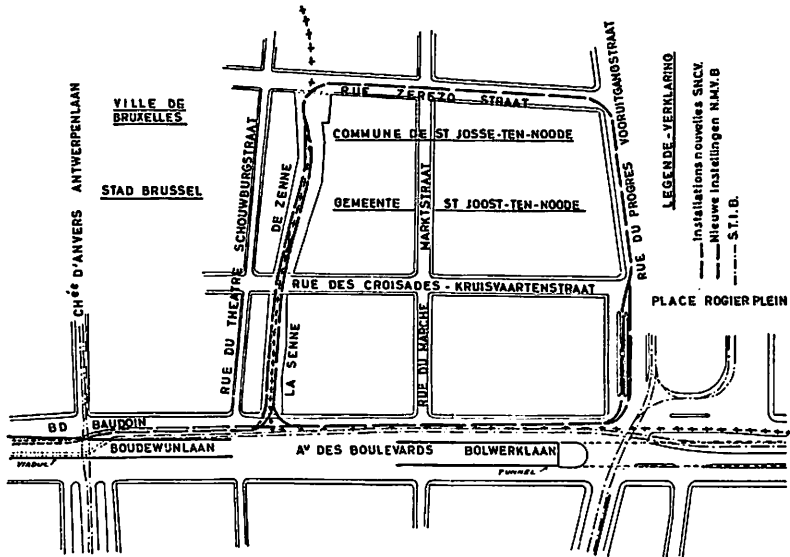
Aux heures de pointe, 45 convois vicinaux quittaient par heure la gare du Nord.

Avant le détournement de son cours, la Senne débouchait à l'air libre du voûtement réalisé depuis 1870 sous le Boulevard Emile Jacquain. Le pertuis de l'ancien lit s'arrêtait au Boulevard de ceinture à hauteur du terminus à rebroussement.

Après avoir vaincu de nombreuses oppositions, la voie vicinale allait emprunter l'ancien lit de la Senne, recouvert pour la circonstance. On y établira une voie de garage, plus une bretelle permettant les manœuvres éventuelles.

La voie passera ensuite rue Zérézo (devenue depuis la rue Georges Matthéus) puis la rue du Progrès. A hauteur de la rue des Croisades la voie se divise en 2 voies avec quais d'embarquement permettant l'embarquement et le débarquement de plus de 10.000 voyageurs par jour.

Finalement, c'est le 11 octobre 1957 que la motrice S.9984 de la ligne de Strombeek emprunta la nouvelle boucle avant de s'arrêter devant le ruban symbolique aux couleurs de St Josse ten Noode qui barrait la voie.



Un article publié par la S.N.C.V. dans « Nos Vicinaux » décrit en ces termes la journée :

« Le cérémonial habituel avait été quelque peu adapté aux circonstances et c'est le contrôleur Vanderminnen qui vint présenter au bourgmestre la paire de ciseaux d'honneur, non pas sur le coussin traditionnel mais sur un plateau représentant le blason vicinal. Le bourgmestre Mr. Guy Cudell qui semblait très amusé par cette innovation, coupa le ruban ouvrant ainsi la nouvelle section aux tramways des Vicinaux... »

C'est aussi à cette époque que la boucle située à Bruxelles, Place Saintelette devant le Hall d'exposition Citroën fut démontée pour être remontée plus à droite, en partie sur l'emplacement occupé autrefois par la gare de l'Allée Verte. Cette voie de manœuvre servait au départ des trams vers Alost aux heures de pointe.

(à suivre)

Erratum

Dans notre numéro 10 nous avons indiqué par erreur au bas de la photo publiée en page 21, la mention « auteur inconnu / Collection R. Nuys ». En fait il s'agit d'un cliché réalisé par Mr Jacques Cohn. Nous lui présentons nos excuses pour cette erreur.

NOUVELLES DE BELGIQUE

S.T.I.B.

Ligne 55

Le mercredi 3 mai a été le dernier jour d'exploitation de cette ligne avec receveur. Le 55 était en fait la dernière ligne du réseau à être exploitée par des voitures avec deux agents. Depuis cette date, les disques rouges « 1 agent » ne sont plus placés sur les voitures.

Ligne 93

Depuis le 12 juillet, la commande de signalisation lumineuse installée au carrefour des rues du Bailli et de Livourne se fait par l'émetteur haute fréquence utilisé déjà pour la commande d'aiguilles, en remplacement du poste émetteur portatif utilisé jusqu'alors.

Ligne 102

Depuis le 7 septembre, et par suite de la reconstruction du pont de la chaussée de Ninove, le 102 est définitivement détourné par les rues Vandermeeren, Doyen et Birmingham pour rejoindre la place de la Duchesse. Une double voie avec aiguillages avait à cet effet déjà été installée entre les rues du Doyen et de Birmingham.



*Nouvelles voies chaussée de Ninove. (Photo W. Hoste - août 78)
Nieuwe sporen op de Ninoofsesteenweg. (Foto W. Hoste, augustus 78)*

MATERIEL ROULANT S.T.I.B.

Motrices 7900

Les premières 7900 du dépôt de Molenbeek ont été mises en service le 9 mars sur le 103. Depuis le 5 mai la ligne 103 est entièrement desservie en 7900. A cette date, les 7500 récupérées ont été mises en service sur le 102 dont les 7000 ont permis d'équiper le 93.

Les 2 premières 7900 sont d'autre part apparues sur la ligne 18 le 29 mai 78, venant du dépôt de Molenbeek. Depuis le 2 septembre le 18 est desservi entièrement en 7900 les samedis et dimanches, tandis qu'en semaine nous y trouvons en service 8 motrices 7900 du dépôt d'Ixelles et 2 du dépôt de Molenbeek. Depuis le 2 septembre également la ligne 32 est entièrement desservie par des motrices 7500.

Motrices 9000

Le service post-vacances prévoit un parc disponible de 72 voitures beaucoup étant déjà garées aux Grands Palais. Les motrices 9003, 9005 et 9006 sont garées au dépôt de la rue de Birmingham. Ces voitures auxquelles un 4e véhicule devrait être joint, feraient (au conditionnel) partie d'un lot devant être expédié au Paraguay.

Depuis le début du mois d'octobre toutes les motrices 9000 ont été retirées du service. La ligne 22, la dernière à circuler avec ce type de voitures est maintenant desservie par des motrices type 7000.

METRO

La voiture 114 a été déchargée à Delta le 20 juin revenant de la BN où elle a été réparée après son tamponnement.

Autobus

Dans le courant du mois de juin, l'autobus 8017 du dépôt de Haren a été équipé à l'essai d'un dispositif ALMEX permettant l'enregistrement de données statistiques sur le mouvement des voyageurs. Les deux accès ont été équipés d'un système qui mémorise le jour, l'heure, la ligne, le trajet et les mouvements de voyageurs pendant ces trajets.

Un couloir réservé pour autobus a été mis en service dans la rue Cardinal Mercier vers le centre pour les lignes 29 - 63 - 65 - 66 - 71 - 76 à la fin mai - début juin.

Exploitation

Les difficultés budgétaires de la S.T.I.B. se traduisent dans l'exploitation du réseau, c'est ainsi que :

- sur la ligne du métro, des rames simples remplacent les rames doubles le dimanche depuis le 2/7/78 et le samedi depuis le 22/7 jusqu'au 26 août.
- Certaines mezzanines sont fermées en semaine de 19 h. 30 à 6 h. 30 et le dimanche. Pourquoi ne pas installer des distributeurs automatiques de billets et laisser les accès libres ?
- Les fréquences sont réduites (18 minutes en soirée sur le métro) et seront moins bonnes sur tout le réseau cet hiver que l'hiver passé. Il est conseillé de s'habiller chaudement en prévision de l'attente aux arrêts.
- Les prolongements de lignes prévus pour 1978 ne seront sans doute pas réalisés.

Les économies escomptées ne devraient pas dépasser le coût de construction de 100 mètres de tunnel métro (eh, oui...) alors que justement les crédits d'investissements en infrastructures lourdes et qui seront chères à exploiter dans quelques années ne sont pas touchés!!!

Bref, comme d'habitude, une économie de bouts de ficelles, de quoi décourager définitivement l'usager des transports en commun.

S.N.C.V.

Littoral

Les travaux de renouvellement de la ligne aérienne et des voies progressent. Toutefois on peut se poser un certain nombre de questions quant au type de ligne aérienne choisi. A Middelkerke, la ligne aérienne maintenue par des transversales sera prochainement remplacée par une ligne aérienne soutenue par un poteau placé latéralement par rapport aux voies, mais pas en bordure de la voie comme c'est généralement le cas, mais bien sur le trottoir, puisque le passage des tramways se fait au milieu de la rue.

La photo ci-dessous donne une idée de l'aspect peu esthétique des nouvelles installations. Paradoxalement, les tronçons entre les villes seront équipés d'une caténaire plus légère que celle que l'on trouve en ville, alors que dans les agglomérations la vitesse est forcément limitée.



Middelkerke : installation nouvelle caténaire. (Photo W. Hoste - août 78)
Middelkerke : aanbrengen van nieuwe bovenleiding. (Foto W. Hoste, augustus 78)

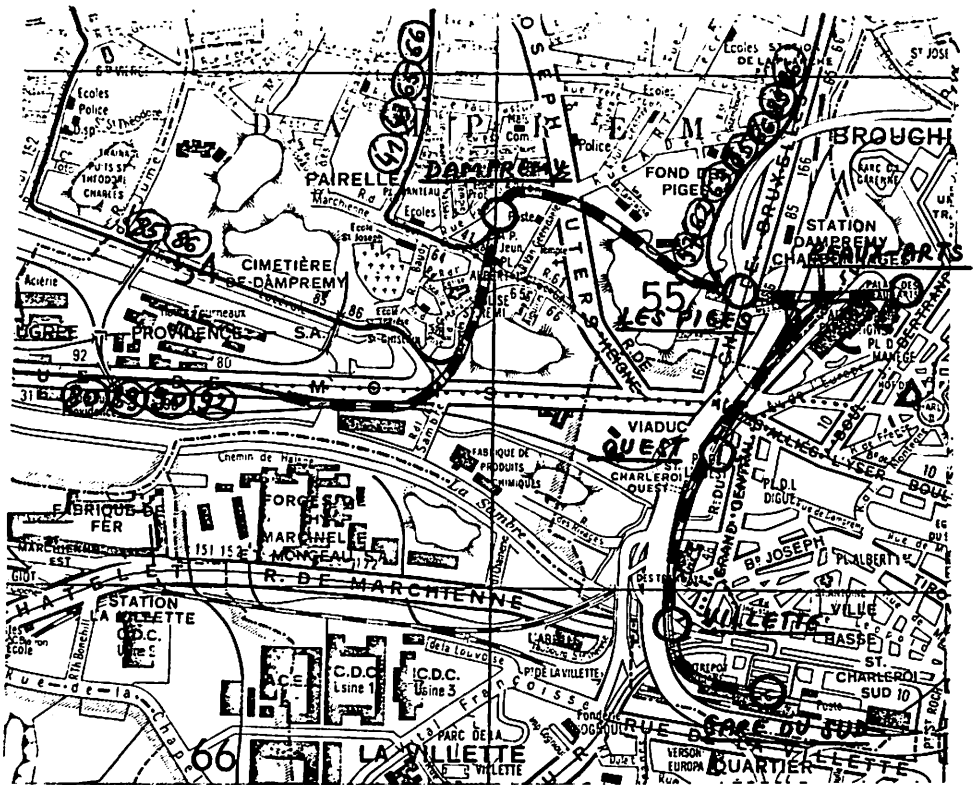
HAINAUT

Charleroi : A quand la suite ?

Il entre dans les vues de la S.N.C.V. d'exploiter d'ici 1981, six stations de préméto à Charleroi. Il s'agit :

- des deux stations actuellement en service (Gare du Sud et Vilette).
- de 2 stations complémentaires sur la boucle urbaine (Ouest et Beaux-Arts).
- de 2 stations sur l'antenne vers la banlieue ouest (Les Piges et Dampremy).

Le plan ci-joint que nous devons au talent de Mr. J. Delporte, reprend le tracé des lignes ainsi desservies et l'emplacement des stations. On y voit apparaître le Delta qui conduit d'une part à la station Beaux-Arts vers le haut de la ville, d'autre part à la station Les Piges vers Dampremy et Marchienne. La ligne vers la banlieue ouest rejoint finalement la route de Mons, à hauteur des aciéries de Thy-Marcinelle et Monceau, pour finalement se confondre avec la ligne actuelle vers Marchienne (lignes 80, 89-90, 92).





*Charleroi - ligne 65 quittant l'assiette du futur prolongement sous le Viaduc à Charleroi.
 (Photo W. Hoste le 20/6/78)*
*Charleroi - lijn 65, bij het verlaten van de bedding van de toekomstige verlenging
 onder de viadukt te Charleroi. (Foto W. Hoste, 20-6-78)*



*Future assiette du semi-méto de Charleroi. A gauche dans le fond, on aperçoit le Pont
 en direction de la station « Les Piges ». (Photo W. Hoste, le 20/6/78)*
*Toekomstige bedding van de semi-metro te Charleroi. Links, op de achtergrond, merkt
 men de brug, in de richting van het station « Les Piges ». (Foto W. Hoste, 20-6-78)*

Contrairement aux plans établis initialement, le parcours ne sera pas complètement établi en viaduc : viaduc depuis le delta jusqu'à Les Piges, site propre puis souterrain sous les rues Decaux et Janson, station Dampremy, site propre puis souterrain sous la place Albert, viaduc au-dessus des routes du Port et de Mons.

Le raccordement de la ligne 85 - 86 a lieu à proximité du pont du canal, celui des lignes 41 et 65 - 66 à proximité de la place Albert. En outre, une rampe d'accès est installée le long de la sortie du périphérique autoroutier, pour le raccordement des lignes de la chaussée de Bruxelles (57 - 62 - 63, 65 - 66, 85 - 86).

La mise en service simultanée des six stations entraînerait d'un seul coup la fin du passage des Trams au lieu-dit « VIADUC » (en tant que tel), le terminus de l'Eden étant transféré à Beaux-Arts et celui de la Gare du Sud demeurant inchangé.

Il semblerait plutôt que Ouest et Les Piges vont d'abord être ouvertes au trafic vers la Chaussée de Bruxelles, au début de 1979. Encore une situation transitoire qui va compliquer les transits. . .

Brabant :

Les vicinaux de Bruxelles ont vécu. C'est le 31 juillet 78 qu'ont circulé pour la dernière fois les lignes G, G barré et BW. En fait le service fut repris dès le début de la soirée par les autobus étant donné que les tramways devaient être garés dans le tunnel du Heysel. Voilà un exemple d'utilisation peu judicieuse d'une infrastructure pratique. En effet, creusé il y a juste 20 ans à l'occasion de l'Expo 58, le tunnel du Heysel sert provisoirement on l'espère, de remise pour tramways.

Malgré les protestations de groupes locaux, la décision ministérielle est irrévocable. Pourtant il semble que dans un avenir prochain, le tunnel pourra être réutilisé, au moins comme voie de service pour les voitures de la ligne 103 devant rejoindre le nouveau dépôt Teichman en projet. La rampe d'accès à ce nouveau dépôt est déjà construite et les voies du pont Teichman lui-même ont été déplacées dans le courant du mois d'août.

Un correspondant Néerlandophone nous a écrit son approbation quant à notre prise de position vis-à-vis de la suppression des lignes ferrées vicinales. Notre correspondant fait une suggestion que nous re prenons bien volontiers ici :

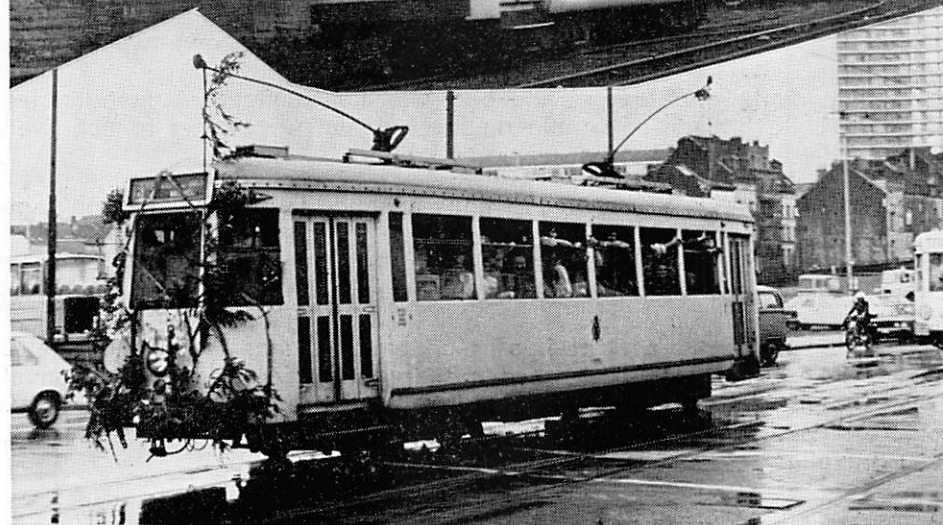
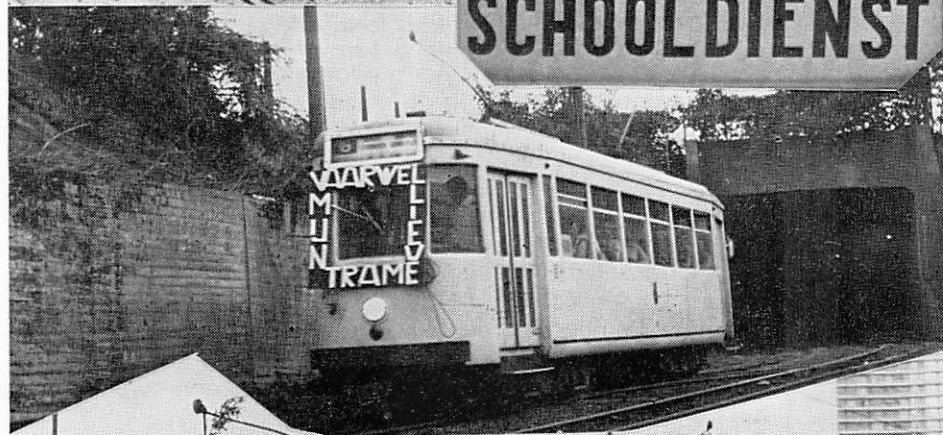
« ... de prolonger la ligne 18 à travers les tunnels du Heysel jusqu'à la place du Mutsaert qui est la limite entre Bruxelles et le Vlaamse land de Grimbergen - Vilvoorde. Ceci serait déjà une solution partielle qui aiderait beaucoup les habitants du quartier Mutsaert - Tour Japonaise. Les frais d'adaptation seraient minimes puisque le tunnel existe et que la distance à prolonger ne serait que de plus ou moins deux kilomètres. »

Notre correspondant nous signale encore qu'il utilisait cette ligne depuis 35 ans. Le trajet s'effectuait entre le Nord et le quartier du Mutsaert en plus ou moins 15 minutes. Actuellement l'autobus met 5 minutes de plus, ce qui représente un accroissement de la durée du trajet considéré de 33 % !!! et ceci en pleine période de vacances !

Nous reviendrons dans un prochain numéro sur l'historique des lignes vicinales brabançonnnes.



31-7-78
TRAM
SCHOOLDIENST



BIBLIOGRAPHIE

« De Buurtspoorwegen in de provincie Oost-Vlaanderen 1885 - 1968 »

Sous ce titre paraîtra, vers la fin de l'année, un ouvrage consacré aux lignes vicinales de la province de Flandre orientale.

L'auteur, M. Jos Neyens, a déjà publié en 1969 une monographie sur les lignes vicinales d'Anvers et en 1972 une monographie similaire sur les lignes de la province de Limbourg.

M. Henrard, directeur général de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux a écrit la préface de ce nouvel ouvrage.

L'étude fournit une multitude de renseignements et d'informations utiles et comprend quarante illustrations et deux cartes. Le volume (15 x 22 cm) relié en simili-cuir comptera \pm 120 pages et peut d'ores et déjà être commandé par versement au C.C.P. n° 000-0519565-33 de M. Jos Neyens, Antwerpsesteenweg 10 - 2800 Mechelen. Prix franco : Belgique 380 F ; autres pays 415 F.

Pour satisfaire aux nombreuses demandes d'acquisition du livre « De Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen 1885 - 1968 » la réédition de celui-ci est envisagée. Aussi, afin de pouvoir évaluer le nombre des intéressés, nous prions tous ceux qui ont l'intention de souscrire à cette nouvelle édition d'en aviser l'auteur.

« De Buurtspoorwegen in de provincie Oost-Vlaanderen 1885 - 1968 »

Onder deze titel verschijnt rond nieuwjaar een boek gewijd aan de geschiedenis van de buurtspoorwegen in Oost-Vlaanderen. De auteur, Jos Neyens, publiceerde reeds een dergelijke monografie over de buurtlijnen in de provincie Antwerpen (1969) en in de provincie Limburg (1972).

De heer Henrard, directeur-generaal van de N.M.V.B. schreef een passend voorwoord voor het nieuw boek.

Het werk (15 x 22 cm) gebonden in kunstleer, \pm 120 blz bevat veel nuttige gegevens, veertig illustraties en 2 kaarten. Het kan nu reeds besteld worden door storting op P.R. nr 000-0519565-33 van de heer Jos Neyens, Antwerpsesteenweg 10 - 2800 Mechelen. Prijs (port inbegrepen) : België 380 F ; andere landen 415 F.

Om tegemoet te komen aan de talrijke verzoeken van tramliedhebbers om het boek « De Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen 1885 - 1968 » opnieuw uit te geven wordt de mogelijkheid van een tweede druk overwogen.

Ten einde een idee te hebben van het aantal belangstellenden worden zij die bij een eventuele nieuwe uitgave wensen in te schrijven verzocht de auteur hiervan in kennis te stellen.

Le « Comptoir Franco-Belge » nous annonce la parution d'un ouvrage intitulé

« Les plus belles locomotives en modèles réduits »

Il comprend 106 pages et est illustré de 250 photos en couleurs. Prix : 620 F + 25 F de port.

Comme les ouvrages traités précédemment dans Tram Magazine, à savoir : « Le Train » et « Histoire des chemins de fer belges » ce nouvel ouvrage peut être obtenu par le versement de 620 F + 25 F de port au compte S.G.B. 210-0670062-38 du Comptoir franco-Belge, rue du Trône 161, 1050 Bruxelles.

AMUTRA : doel en werkzaamheden

De Vereniging voor het Trammuseum (« AMUTRA ») is een vereniging zonder winstbejag, gesticht op 7 maart 1961.

Haar doelstellingen, bepaald door haar statuten die gepubliceerd werden in de bijlage (nr 1939) van het Belgisch Staatsblad van 11 mei 1961 zijn :

- het behouden van historische rijtuigen,
- het inrichten, de administratie, de exploitatie en de ontwikkeling van een trammuseum in België,
- het lopend onderhoud van dit museum, alsook de verrijking en de ontwikkeling van haar verzamelingen,
- het opzoeken en de bewaring van dokumenten betreffende de geschiedenis en de evolutie van het gemeenschappelijk vervoer,
- het publiceren van een informatietijdschrift,
- het verenigen van alle personen die op eender welke wijze belang stellen in het gemeenschappelijk vervoer.

Zij beheert en exploiteert het Buurtspoorwegmuseum, gelegen te Schepdaal, Ni-noofsesteenweg 184. Dit museum is toegankelijk voor het publiek van Pasen tot 31 oktober, de zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen, van 14u00 tot 18u00. De toegangsprijs bedraagt 20 F per persoon. Talrijke verminderingen zijn voorzien voor kinderen, georganiseerde groepen, grote gezinnen, leden van erkende toeristische verenigingen, enz.

De Vereniging heeft thans meer dan 110 verschillende rijtuigen in bewaring : paardetrans, stoomtramlokomotieven, elektrische motorwagens, spoorauto's, bijwagens, goederenwagens, trolleybussen, autobussen, gyrobus, enz. . .

De Vereniging is samengesteld uit vrijwillige leden.

De activiteiten van AMUTRA zijn gevarieerd :

- vergaderingen voor leden,
- uitwisselen van foto's en dokumenten,
- projektie van films en diapositieven,
- uitstappen en studiereizen in België en het buitenland, aan boord van oude en moderne trams,
- bezoeken aan tramnetten, remises, werkhuizen, fabrieken, enz. . .
- publikatie van een tijdschrift en verscheidene dokumenten,
- restauratie en onderhoud van historische rijtuigen,
- beheer en het houden van de administratie van het Buurtspoorwegmuseum van Schepdaal.

De « AMUTRA » geniet van geen enkele subsidie. Al de activiteiten worden gedaan door de leden en dit volledig gratis en vrijwillig.

Alle andere inlichtingen betreffende de Vereniging voor het Trammuseum, haar doel en haar activiteiten, kunnen op eenvoudig verzoek, geadresseerd aan het sekretariaat en vergezeld van een postzegel voor antwoord, bekomen worden en dit zonder enige verplichting van uwentwege.

SEKRETARIAAT

W. HOSTE, Fridtjof Nansenstraat 34, Bus 7
1070 Brussel

De bestellingen van publikaties dienen aan vermeld adres te gebeuren, door storting van het overeenstemmend bedrag, vermeerderd met 10 F voor verzendingskosten, op rekening nr 068-0528040-96 (Gemeentekrediet).

De bestellingen worden zo vlug mogelijk uitgevoerd.

