



TRAM 2000

400

Déc. 2019

Siège social	TRAM 2000 asbl Place du Tomberg 16 bte 4 1200 Bruxelles BELGIQUE
E-mail	info@tram2000.be
Web	www.tram2000.be
N° entrepr.	0431.724.927
Edit. resp.	Fabrice Moerman
Equipe de rédaction	Bastien Altdorfer Lionel Debacker Roland De Coster Cédric D'hont Manu Dewilde Laurent Hubert Luc Koenot Fabrice Moerman Victor Riedinger Pierre Rombaut Axel Vandecasteele
Tirage	1 200 exemplaires
Prochain n°	23.01.2020

Qui sommes-nous ?

TRAM 2000 est un journal destiné aux amateurs de transports publics urbains et interurbains. Son domaine d'intérêt est la Belgique ainsi que les réseaux urbains de métros, tramways, trolleybus et systèmes guidés électriques similaires du Luxembourg et de la France métropolitaine, hors métro parisien. Il est publié bénévolement depuis mars 1981. Depuis le 22.10.1985, **TRAM 2000** est constitué en ASBL. Les statuts actualisés ont été publiés dans l'annexe du Moniteur Belge du 12.03.2007.

TRAM 2000 n'est rattaché à aucune organisation politique ou institutionnelle. Un accord a néanmoins été signé avec le MTUB et le MTCW afin que les informations relatives à la vie de ces associations soient publiées au sein du journal. Les uns et les autres jouissent cependant d'une indépendance rédactionnelle totale.

Les informations publiées dans ce numéro peuvent être recopiées sans autorisation spéciale de la rédaction, mais la mention de la source doit être indiquée. La publication d'extraits doit toutefois faire l'objet d'une demande préalable.

Comment souscrire ou commander ?

Effectuez un virement sur notre compte en mentionnant l'objet de votre commande dans la communication ou utilisez le formulaire électronique de commande disponible sur notre site internet. Les paiements par carte de crédit ou par Paypal sont uniquement possibles en ligne sur notre site web.

Avis aux amateurs

Trams Type S SNCV au TEC Charleroi

Un nouveau recueil de photos au format A4 publié par PHOTORAIL-Collection illustre quelques voyages spéciaux effectués à l'aide de motrices type Spm/SJ durant la dernière décennie sur le réseau de Charleroi. Le but de l'album est de mettre en valeur les motrices dans un beau paysage, notamment par des photos poétiques ou inhabituelles.

Le prix de vente de l'ouvrage est de 20 € dans les boutiques spécialisées.

Il peut également être acheté par virement sur le compte BE91 0000 1738 0376 :

- 23 € avec envoi en 2 semaines,
- 25 € avec envoi en 2 jours.

Infos : info@photorail-collection.com



www.photorail-collection.com

Ils ont collaboré à ce numéro

Y. Agulles, M. Albrecht, Y. Allain, B. Boogaerts, A. Bruyat, A. Busine, M. D'heyghe, D. Dewel, N. Dewulf, G. Dufrasne, W. Gogaert, M. Habhouh, Th. Hamal, A. Janmart, P. Mahaut, Th. Pêcheux, Ph. Pillet, C. Romedenne, F. Slachmuylders, T. Smets, O. Vaillant, Ph. Valla, D. Van Loock, M. Vete, X. Vuillermoz

Nos abonnements et publications	Belgique	Etranger
Abonnement simple à TRAM 2000	25,00 €	33,00 €
Cotisation MTUB (inclut l'abonnement à TRAM 2000)	38,00 €	46,00 €
Cotisation cohabitant MTUB (sans TRAM 2000)	13,00 €	13,00 €
Calendrier 2020	15,90 €	21,40 €
Atlas 2019 Belgique/Luxembourg	12,00 €	17,00 €
« 3 en 1 » 2020 (MTUB + TRAM 2000 + calendrier)	51,90 €	65,40 €
« 2 en 1 » 2020 (TRAM 2000 + calendrier)	38,90 €	52,40 €

IBAN : BE44 0012 7798 9245 – BIC : GEBABEBB

La couverture

Pour ce numéro anniversaire, Blaise nous propose en une image une belle rétrospective de l'histoire des transports en commun dont l'actualité est couverte par votre magazine préféré depuis 400 numéros !



Le sommaire

Bruxelles, nouvelles STIB.....	4
Wallonie, nouvelles TEC.....	16
Flandre, nouvelles De Lijn.....	22
Les publicitaires.....	30
Le numéro 400 dans les T.C. belges.....	32
Génération '80.....	36
Nostalgie.....	42
France.....	54
MTUB-News.....	69
Chroniques du MTCW.....	75

A la une

32

Le numéro 400 dans
les transports en
commun belges



42

Le prémétro bruxellois
à 50 ans



La photo du mois

Retrouvez toutes nos photos de la semaine sur notre site Internet www.tram2000.be !



Voici quelques mois déjà (cf. TDM 365 – p. 48 à 50), nous avons relaté la découverte d'une ancienne remorque des tramways nantais protégée pendant des décennies par un bardage en bois car elle avait servi de grande cabane de jardin. Cette fois, c'est dans l'Isère, qu'une découverte similaire a eu lieu. En effet, littéralement intégré dans un chalet, l'authentique trolleybus VBR-h acquis par la SGTÉ (Société Grenobloise de Tramways Électriques) sous le numéro de parc 616 en 1951 est réapparu, lui aussi, en excellent état de conservation à Villard-de-Lans après y avoir séjourné depuis 51 ans ! © J.-M. Guetat – 29.10.2019.

TRAM

Matériel

7701-7827

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la 7759, retirée du service voici près d'un an, n'est pas déclassée. Renseignements pris, elle est victime d'un problème au câblage (sans aucun doute dû à son grand âge ...) et figure toujours sur la liste d'attente des ateliers pour réparation.

Ceux-ci donnent cependant très logiquement la priorité aux motrices de grande capacité. On comprend dès lors aisément que la 7759 ne soit pas une priorité.

L'augmentation des capacités des ateliers et les synergies induites par la prochaine mise en service de MCH (Maintenance Center Haren) sont une source d'espoir en la matière.

Services spéciaux

Tram Experience

A l'arrêt depuis le mois de mai dernier, il se confirme que toutes les parties prenantes (la STIB et Visit Brussels, l'organisme en charge de la promotion de Bruxelles) sont bien décidées à octroyer une cure de jouvence à la 7601. Nous n'en voulons pour preuve que la promesse d'octroi de places à bord du *Tram Experience* dans le cadre de la campagne anti-fraude que la STIB orchestre depuis peu.

Reste que, selon nos informations, les travaux de réhabilitation (transformation ?) n'ont pas encore débuté. Ce n'est donc sans doute pas avant le printemps prochain que les gagnants dudit concours pourront profiter de leur prix.



Jusqu'à présent, les PCC n'ont pas été équipées des mentions de la ligne 8. Mais, par suite d'un manque de matériel, la 7779 a quand même été affectée à cette ligne et une plaque de pare-brise a été placée pour informer la clientèle de la ligne desservie. Boulevard de la Woluwe. 01.11.2019. © M. Reps

Infrastructures

Bientôt du neuf ch. de Neerstalle ?!

Contrairement à ce que nous annonçons le mois dernier (en page 4), l'essai de mise en sens unique du tronçon sud de la chaussée de Neerstalle n'a pas été mis en place au début du mois de novembre.

Il semblerait cependant que ce ne soit que partie remise. Sans doute attend-on la fin des travaux en cours le long de la chaussée de Ruisbroek ou encore l'accord de l'une ou l'autre commune riveraine comme Drogenbos.

Bientôt des T3000 au dépôt de l'av. du Roi ?!

Le vendredi 08.11.2019, la motrice 3142 a été vue au dépôt de l'avenue du Roi, effectuant des essais sur la voie 10, c'est-à-dire l'une des voies accessibles par la troisième porte.

Et pour cause : dès le lundi 06.01.2020, deux motrices (transférées depuis le dépôt Marconi)

seront affectées à la desserte de la ligne 81 afin d'optimiser sa desserte.

Voies et chantiers

Nouvelle communication Heembeek

En quelques semaines à peine, le réseau bruxellois compte une troisième nouvelle communication puisqu'après celle de La Chasse au début du mois d'octobre et celle à Louis Marcelis un mois plus tard, c'est en amont de l'arrêt Heembeek, le long de l'avenue des Croix du Feu donc, qu'une infrastructure ferrée de ce type vient d'être mise en service.

Après un essai fructueux réalisé à l'aide de la motrice 3013, elle est en effet officiellement opérationnelle depuis le 19.11.2019.

Comme les deux citées ci-dessus, les aiguillages d'accès sont pris en talon dans le sens habituel de circulation des trams.



À peine placée au cours du long week-end du 11 novembre, la nouvelle communication implantée à Heembeek a déjà été utilisée le week-end suivant pour permettre des travaux aux lignes aériennes à De Wand. La 4019 de la ligne 7 l'emprunte pour repartir vers Vanderkindere. Avenue des Croix du Feu. 23.11.2019. © D. Piette



Les voies en courbe de la place Verboekhoven doivent régulièrement être renouvelées suite à leur profil ingrat. La STIB a profité de la semaine de congé de Toussaint pour remplacer une partie de cette infrastructure. La ligne 55 a été limitée de part et d'autre de ce chantier. Côté nord, un aiguillage californien a été implanté dans la rue de Waelhem et cette vue montre la 3112 en train de l'emprunter pour sortir du terminus en tiroir. 30.10.2019.



La STIB a également profité des congés de Toussaint pour remplacer pendant les quatre derniers jours du mois d'octobre les courbes de la partie sud de la place Liedts. Du coup, plutôt que de rejoindre la communication de la rue Van Oost comme ils l'ont fait les autres jours de cette semaine de congé scolaire, les 32 et 55 ont rejoint Verboekhoven via le quai des Usines. A l'arrivée à Princesse Elisabeth, un aiguillage californien permettait d'instaurer un terminus provisoire à la limite du chantier où stationne la 3148. 30.10.2019.

Joyeux Noël !

Comme de coutume, la trêve des confiseurs devrait s'accompagner de l'aboutissement des chantiers de voies en cours. Cette année, cela concernera celui de la place Marie-José et de ses abords ainsi que le premier tronçon des voies menant à Ban-Eik.

Les travaux engagés le 08.07.2019 rue Jules Lahaye feront exception. Et pour cause : ils sont, pour rappel, planifiés jusqu'en juin prochain !

Bonne année !

Dès le lundi 06.01.2020 et a priori jusqu'au vendredi 28.02.2020 inclus, les travaux de renouvellement des voies de la ligne 39 menant à Ban-Eik reprendront.

Le scénario d'exploitation sera identique à celui actuellement en place : les tramways seront limités à la communication Louis Marcelis, un T-bus assurera la continuité de service jusqu'à

Ban-Eik, terminus où les autobus de la ligne 77 seront de nouveau prolongés comme c'est le cas depuis le 02.12.2019 pour le chantier actuel.

Une ultime phase (de mars à juillet ?) devrait concerner le tronçon compris entre l'avenue de Hinnisdael et l'arrêt Louis Marcelis.

La totalité des voies implantées sur l'assiette de l'ancienne ligne 160 de chemin de fer sera alors renouvelée.

Perturbations

Collision provoquant un important déraillement

Le vendredi 08.11.2019, peu avant 18:30, la motrice 3088, qui desservait la ligne 81 vers ville, a été violemment heurtée à l'avant par une camionnette (dont le conducteur n'avait assurément pas conscience des règles de priorité) à hauteur du carrefour formé par l'avenue du Roi Soldat et la rue Chopin.



Agées d'un peu plus de 30 ans, les voies du site propre vers Ban Eik empruntées par la ligne 39 sont progressivement remplacées. Pendant les travaux sur l'ultime tronçon et grâce à la mise en place d'une communication, les motrices, en provenance de la ville, peuvent encore atteindre l'arrêt Louis Marcelis. La 7823 effectue la manœuvre pour repartir vers Montgomery. 06.11.2019. © M. Reys

Sous le choc, les deux premiers bogies sont sortis des voies et ont poursuivi leur route vers la gauche, plaçant la motrice pratiquement à angle droit sur la chaussée, l'avant échappant de justesse à un arbre, renversant un muret et terminant sa course dans le jardin d'un immeuble adjacent.

Seuls quelques blessés légers ont été dénombrés.

Pour spectaculaire qu'il soit, ce déraillement n'est pas sans rappeler, au moins partiellement, ceux survenus à Lyon les 23.08.2015 (cf. TDM 358 – p. 3) et 10.11.2017 (cf. TDM 380 – p. 60) ou encore, le 27.08.2019 à Anvers (cf. TDM 398 – p. 48 à 51). Il confirme, si besoin en était encore, que le centre de gravité des caisses avant des tramways à plancher bas est plus sensible aux chocs latéraux que ne l'étaient les trams de jadis.

En pratique, après avoir été limités dans un premier temps au square Albert 1^{er} afin de permettre l'intervention des *lignards*, les tramways de la ligne 81 ont pu poursuivre leur trajet jusqu'à la boucle du rond-point du Meir dès 20:15 environ.

Il aura fallu toute la soirée pour remettre la 3088 entièrement sur ses rails. Ce n'est qu'à partir du lendemain matin que le service a pu être rétabli.

Cycliste renversé sur les voies

Le jeudi 14.11.2019, vers 09:30, un camion ayant renversé un cycliste sur les voies à hauteur de la place de Ninove, les tramways de la ligne 82 ont dû être limités pendant près de cinq heures (!)



Suite à une collision avec une camionnette dans le carrefour de l'avenue du Roi Soldat avec la rue Chopin à Anderlecht, la 3088 assurant la ligne 81 a déraillé et terminé son embardée folle dans le jardin d'une maison. 08.11.2019. © Ph. Touwaide

d'une part, à hauteur de l'arrêt Quatre-Vents (avec manœuvre dans la rue d'Enghien) et, d'autre part, à la rue de la Forêt d'Houthulst après déviation par l'itinéraire de la ligne 51.

Rail cassé

S'agissait-il d'un effondrement de voirie à l'entrée de l'avenue Brugmann comme indiqué initialement par la STIB ou d'un rail cassé comme précisé ensuite par la télévision régionale BX1 ou encore l'un était-il la conséquence de l'autre, toujours est-il que la circulation des tramways de la ligne 92 y a été interrompue le lundi 18.11.2019 durant deux bonnes heures dès avant 14:00.

Dans l'intervalle, ceux en provenance de la ville ont été déviés depuis la place Paul Janson par l'itinéraire des lignes 81 et 97 jusqu'à la barrière de Saint-Gilles pour y effectuer demi-tour. Du côté faubourgs, il a été fait usage tantôt de la communication Vanderkindere, tantôt de celle de Ma Campagne.

Camion embourbé

Le jeudi 21.11.2019, vers 07:45, un chauffeur étranger d'un camion avec remorque chargé de verre n'ayant rien trouvé de mieux que de vouloir traverser en oblique le site propre engazonné du boulevard de la Woluwe s'y est bien entendu embourbé.

Pendant une centaine de minutes, les voies dans les deux sens étant obstruées, les tramways de la ligne 8 ont été contraints de délaissé le tronçon compris entre le Musée du Tram et Roodebeek.



Matériel de service

Adieu définitif au wagon 88

Inutilisé depuis de nombreuses années déjà, le wagon 88 a été acheminé, fin novembre et de nuit, sur l'ancien raccordement de chemin de fer "Delhaize" entre les stations Osseghem et Beekant, la STIB ayant maintenu un accès à cette voie malgré la suppression du raccordement avec les voies de la ligne 28 de la SNCB opéré il y a quelques mois déjà.

Pour rappel, ce wagon, mis en service en 1979, était destiné à transporter le matériel pour l'entretien des stations (balayeuse, aspirateur, auto laveuse, échafaudage) et les poubelles en étant intercalé entre deux unités de traction.

Comme beaucoup d'autres véhicules de sa génération, le wagon 88 avait gardé des bogies 5000, les bandages des roues étant adaptés au profil spécifique du métro.

Grâce à des patins fixés sur les bogies, il disposait du 900 V (habituellement utilisé pour la traction) pour alimenter un groupe alternateur qui fournissait du 220 V pour l'éclairage et le chauffage.

Il a été pris en charge le vendredi 29.11.2019 en matinée afin d'être acheminé vers un démolisseur.

Voies et chantiers

Finition des travaux à la station CERIA

A la suite des travaux de renforcement des nez de quais opérés à la station CERIA durant le weekend des 19 et 20.10.2019, celle-ci a été totalement fermée le lundi 11.11.2019 afin de permettre la pose du nouveau carrelage.

Le choix de la date pour cette nouvelle indisponibilité était assurément réfléchi puisqu'outre une limitation du trafic domicile-travail un jour férié, les grands magasins contigus avaient aussi gardé leurs volets baissés.



Le wagon de service 88, qui a servi au ramassage des poubelles dans les stations, a vécu. Il avait été construit en 1979 dans les ateliers de la STIB sur base de 2 bogies ex-5000. Déclassé en 2010, il avait ensuite été utilisé pour des exercices de levage et de réentraillement. Chargé sur un camion de la firme Dick sur l'espace existant devant l'entrée de la station Beekant, il a été conduit vers la démolition. © P. Vanaert

Réseau et exploitation

50
Gare du Midi – Lot Station

Notre souci constant d'exactitude nous oblige à indiquer, complémentaiement aux informations publiées le mois dernier (en page 12) que, dans le cadre du long et vaste chantier en cours dans la Fabriekstraat, les clients de De Lijn ne peuvent emprunter les autobus de la ligne 50 qu'entre les arrêts Wandelingsstraat et Kerk Ruisbroek pour se rapprocher du pôle industriel local.

54
Trône – Forest Centre (Bervoets)
71
De Brouckère – Delta

Depuis le lundi 04.11.2019, les autobus des lignes 54 et 71 disposent dans les deux sens d'un nouveau site propre intégral le long du boulevard du Régent, soit entre la place du Trône et la porte de Namur.

Mais, le sens le plus utile, vers ville, n'est pas encore utilisé, obligeant les autobus à rester dans les inévitables files de la Petite Ceinture.

Les plans initiaux, qu'il nous avait été donné de consulter lors de l'enquête publique, prévoyaient de relier ce nouveau site propre à la chaussée d'Ixelles en réservant la partie du rond-point contiguë à la trémie routière aux seuls autobus également. Au vu du marquage actuel, ce n'est plus le cas. A l'autre extrémité du site, soit à son débouché sur la rue Ducale, la situation ne guère plus lisible.

Sans doute faut-il voir là l'origine de la non-utilisation actuelle du nouveau site propre vers ville.

83
Heyssel – Berchem Station

C'est au 9625 qu'est revenu l'honneur, le lundi 04.11.2019, d'afficher le premier, dès sa sortie à 05:01, le 'nouvel' indicatif de ligne 83. Très logiquement, cette sortie s'est effectuée sous l'indice 501.



A l'occasion de la Toussaint, la desserte du cimetière d'Uccle a été renforcée cette année avec le passage de la nouvelle ligne 37. Le 1105 en direction de la gare de Linkebeek sort de l'enceinte du cimetière tandis que le 9457 en direction d'Albert y pénètre. 01.11.2019.

Matériel

Une nouvelle commande déjà annoncée

A peine la livraison de la première série de nouveaux autobus articulés est-elle en passe d'aboutir et alors que la construction de la seconde s'entame, la nouvelle ministre régionale en charge de la Mobilité annonce une nouvelle commande.

Dans un article publié par nos éminents confrères du *Soir*, elle indique en effet qu'une nouvelle commande sera lancée pour remplacer 158 véhicules à la norme Euro 4.

Les connaisseurs ont eu vite fait d'associer ce nombre et cette caractéristique technique à la première série des autobus standards de type A330 (p.m. : 127 unités) ainsi qu'à celle des articulés O530G (p.m. : 31 unités). Tous ont été livrés en 2006/2007 et ont bénéficié récemment d'une révision cosmétique dite de 'mi-vie'.

Les véhicules disposant d'un moteur Euro 4 ne pouvant plus circuler dès 2022, les nouveaux

devront obligatoirement être livrés en 2021. Ils remplaceront des véhicules ayant 14 ou 15 ans, ce qui est tout à fait dans la norme.

Pareil timing de livraison semble cependant incompatible de prime abord avec toutes les démarches administratives que comporte un nouvel appel d'offres. Tout porte donc à croire qu'il sera fait appel aux fournisseurs actuellement retenus pour la livraison de véhicules hybrides en vue d'une extension de commande. Or, si nos souvenirs sont exacts, le marché régissant les autobus standards pouvait en comporter jusqu'à 300 tandis que celui des articulés était limité à 145. CQFD ?! L'avenir nous le dira.

1501-1525 Solaris Urbino 18 Electric / Medcom
©2019

Malgré toute la vigilance de nos multiples collaborateurs et le nombre impressionnant d'heures durant lesquelles ils arpentent le réseau bruxellois, il arrive qu'une information leur échappe.



Depuis le 4 novembre, la ligne 53 est restructurée. Elle relie dorénavant l'Hôpital militaire au Westland Shopping et est même exploitée uniquement au moyen de bus articulés. Tout le monde, clients comme chauffeurs, devant appréhender ce nouveau réseau, les premiers jours de son exploitation ont plutôt été chaotiques pour le plus grand « plaisir » des amateurs. En effet, pour pallier de gros problèmes de régularité, de nombreux demi-tours ont été ordonnés. Le 9240 ne dépassera pas le Peterbos. Miroir. 17.11.2019. © M. D'heygère



Après 18 années d'existence, la ligne 84 a tiré sa révérence dans le cadre de l'une des phases d'application du Plan Directeur Bus. Le 9674 a été le dernier bus à assurer un aller-retour complet entre Berchem Station et le Heysel. A quelques minutes de son dernier voyage, il est dépassé par un bus rentrant au garage Jacques Brel en assurant un service partiel. 03.11.2019.



Lors de la phase de restructuration du Plan Directeur Bus mise en place le 4 novembre dernier, la ligne 84 a fait place au 83. Le 9673 se dirige vers son terminus du Heysel. Avenue Stiénon, peu avant le carrefour avec l'avenue Rommelaere. 23.11.2019. © P. Mahaut

C'est ainsi qu'il apparaît que, contrairement à ce que nous affirmions le mois dernier, le 1507 est bien en service et qui plus est depuis le 24.06.2019 !

N°	Immatr.	Livraison	En service
1507	1-WGS-844	05.06.2019	24.06 – 64
1525	1-WWF-386	10.10.2019	15.11 – 64

Avec la mise en service du 1525, la STIB dispose désormais d'un total de 37 autobus électriques (p.m. : 7 midibus, 5 standards et 25 articulés).

Pour rappel, ce faisant, l'exploitant exécute fidèlement, comme à son habitude, une décision gouvernementale : tester ce type d'autobus avant d'envisager éventuellement d'opter pour cette technologie pour les commandes ultérieures. Nul doute dès lors qu'elle soit suivie avec attention de même que les différents modèles acquis.

9001-9052 Mercedes-Benz O530G Citaro G II
*2008-2009

Les 9016 et 9013 ont pris place, à leur tour, respectivement les 07 et 29.11.2019, dans la chaîne de rénovation à mi-vie réalisée par l'atelier provisoire de carrosserie à Petite Île.

9201-9341 IVECO Urbanway Hybrid
*2019/2020

Au moment où ces lignes paraîtront, il y a de fortes chances que la messe soit (enfin) dite en ce qui concerne la livraison de la première tranche de nouveaux autobus articulés. En effet, seule la date de livraison du 9274 manque encore dans le tableau ci-dessous.

N°	Immatr.	Livraison	En service
9229	1-WJC-080	24.10.2019	
9241	1-WJC-440	25.10.2019	09.11 - 29
9243	1-WJC-481	08.11.2019	16.11 – 66
9245	1-WJC-504	19.09.2019	23.10 – 66
9249	1-WMJ-324	28.10.2019	
9252	1-WMJ-981	13.11.2019	19.11 – 63
9253	1-WMJ-358	11.10.2019	
9254	1-WMJ-996	05.11.2019	20.11 – 63
9255	1-WMJ-377	11.10.2019	
9256	1-WMK-008	11.10.2019	
9257	1-WMJ-388	24.10.2019	
9258	1-WMK-032	14.11.2019	22.11 – 29
9259	1-WMJ-403	25.11.2019	
9262	1-WMK-116	04.10.2019	
9264	1-WMK-122	09.10.2019	
9266	1-WMK-135	13.11.2019	18.11 – 66
9267	1-WMJ-441	16.10.2019	23.10 – 63
9268	1-WMK-142	13.11.2019	26.11 – 29

N°	Immatr.	Livraison	En service
9270	1-WPQ-345	17.10.2019	02.11 – 29
9271	1-WPQ-359	24.10.2019	06.11 – 63
9272	1-WPQ-367	07.11.2019	15.11 – 63
9273	1-WPQ-376	25.10.2019	04.11 – 53
9274	1-WPQ-387		
9275	1-WPQ-392	19.11.2019	26.11 – 66

Alors que les 9245 et 9267 étaient mutés vers le nouveau dépôt Marly dès le 04.11.2019, on notera que le 9273 y a immédiatement été mis en service. A ce stade, c'est le seul de cette série de 75 véhicules qui n'a donc pas commencé sa carrière au dépôt de Haren.

9601-9789 Van Hool NewA330 / MAN
*2009-2011

Alors que le prêt des 9606, 9612 et 9787 par le garage de Haren à celui de Marly s'achevait fin octobre/début novembre, les 9781 à 9783 les y ont remplacés. Le premier dès le 01.11.2019, les deux suivants à partir du 19.11.2019.

La chaîne de remplacement des moteurs MAN par des Cummins a, quant à elle, clairement démarré (mi-octobre semble-t-il) au vu du nombre d'autobus aperçus chez le constructeur : 9615, 9623, 9627, 9629, 9636, 9648, 9652, 9655, 9662, 9675, 9696 et 9748. Parmi eux, on notera la présence du 9636 qui fait partie du parc attribué à l'écolage.

En ce qui concerne la chaîne de rénovation à mi-vie, on note l'entrée, dans le courant du mois de novembre, des 9621, 9789, 9788 et 9623. Les prochaines semaines nous indiqueront si un lien sera établi avec le remplacement des moteurs évoqué ci-dessus.

Ancien matériel

Erratum

Le mois dernier, alors que nous évoquions les deux derniers survivants de la série de 180 autobus de type A300, nous avons indiqué qu'il s'agissait des 8632 et 8661.

En réalité, il s'agit des 8635 et 8661.



Bien qu'officiellement réservés aux lignes 13 et 37, un des Bluebus a assuré deux jours d'affilée, et pour une raison inconnue, quelques voyages sur la ligne 14. Le deuxième jour, c'est le 1104 qui a été affecté à cette mission. Avenue Firmin Lecharlier. 07.11.2019. © M. D'heygère



De 2001 à 2009, le 8829 a arpenté les rues bruxelloises. On le voit ici, sur la photo de gauche, rue de l'Escadron, le 25.04.2004, assurant une navette en remplacement du métro de la ligne 1A en direction d'Herrmann-Debroux. A l'expiration de la période de renting de cette série de 32 véhicules Van Hool AG300, ils ont rejoint Budapest. Un amateur a pris l'initiative de récupérer ce 8829 auprès de la société des transports de Budapest. Accompagné de trois amis, le bus a rejoint Bruxelles, par ses propres moyens et après un périple de 3 jours (du 24 au 26 novembre). Le voici, à droite (© A. Ertveld), lors de son passage à hauteur du circuit automobile du Nürburgring en Allemagne. 26.11.2019.

POUR LES PETITS ET LES GRANDS...



EN VENTE SUR STIBSTORE.BE
OU AU MUSÉE DU TRAM



.brussels 
C'EST NOUS TOUS

www.stibstore.be

TRAM

CHARLEROI

Anderlues

La remise en service se fait attendre

Alors qu'elle était annoncée pour la fin de l'année, la remise en service de la section Pétria –

Anderlues des lignes M1 et M2 semble être prévue pour le courant du mois de janvier 2020.

BUS



Initialement mis en service au TEC Hainaut sous le matricule 3.591, ce Transit 2000 G officie maintenant en territoire namurois sous le numéro 4.364. Upigny, Rue Gothaine le 13.11.2019

OTW

Matériel

Avis de marché en vue de l'achat d'autobus articulés

Le 15.11.2019, l'OTW a fait paraître un avis de marché concernant l'achat d'un nombre assez conséquent d'articulés. L'avis se divise en trois lots distincts.

- **Lot 1 : TEC Namur-Luxembourg et TEC Hainaut**
29 (+ 4 en option) articulés hybrides, trois portes et avec poste de conduite ouvert.
- **Lot 2 : TEC Charleroi et TEC Liège-Verviers**
59 (+ 5 en option) articulés hybrides, quatre portes et avec poste de conduite fermé.

■ Lot 3 : TEC Liège-Verviers

1 (+ 4 en option) articulé(s) de grande capacité ou bi-articulé(s), cinq portes et avec poste de conduite fermé.

Complément de commande Solaris Urbino

Afin de renforcer son parc d'autobus standards, l'OTW vient de passer commande d'un complément de Solaris Urbino 12 Hybride.

26 sont destinés au TEC Charleroi, même configuration qu'à Liège, poste de conduite fermé.

5 sont destinés au TEC Hainaut, identiques aux précédents, poste de conduite ouvert. A noter que la face avant sera « New Look ».

Horaires

Modification d'horaires

Les horaires de la ligne 610 Hannut – Jodoigne ont été adaptés au 18.11.2019. Les changements concernent les premiers départs.



Les midibus Heuliez assurant les Proxibus en Brabant Wallon. N'étant pas équipés de films, la commune de Waterloo a équipé son véhicule afin de ne laisser aucun doute sur son utilisation. Waterloo maison communale le 09.11.2019. © Ph. Pillet

LIÈGE-VERVIERS

Matériel

5.146-5.211, 5.212 Van Hool A330 / MAN
°2002, 2003

Les plaques des 5.190 (12.07), 5.146, 5.159, 5.188, 5.194 et 5.197 (01.10) ayant été rendus à la DIV, il y a peu de chance d'en voir ces bus en ligne.



De cette série, de nombreux exemplaires ne sont plus en service. Les immatriculations des véhicules suivants ont été renvoyées à la DIV :

Date	Véhicules
22.03.2019	5.826 et 5.868
03.04.2019	5.809, 5.866 et 5.887
12.07.2019	5.813, 5.821, 5.828, 5.834, 5.875, 5.879, 5.884, 5.888, 5.892
15.07.2019	5.894
12.08.2019	5.801, 5.803, 5.817, 5.833, 5.902
01.10.2019	5.807, 5.824, 5.827, 5.829, 5.882
15.10.2019	5.819, 5.823, 5.831 et 5.839

Il ne reste donc que 21 exemplaires en service, mais certains ne sont plus nécessairement encore en ordre de contrôle technique. Nul doute, vu la rapidité des livraisons des Solaris, que les deux séries disparaissent rapidement du paysage liégeois.

NAMUR-LUXEMBOURG

Infrastructures

Havelange

Le dépôt d'Havelange est en cours de rénovation. Durant cette période, les autobus se garent sur un terrain aménagé pour la circonstance à proximité du site actuel. Pour l'anecdote, ce même terrain a servi, en 1983, de dernière demeure à une bonne partie des bus SNCV Eagle Bus & Car 14 série 4285-4324.

Faisant partie des derniers rescapés d'une série historique du TEC Namur-Luxembourg, le 4.112 continue de sillonner les campagnes et les dépôts extérieurs. Il est ici aperçu à Eghezée Centre le 26.11.2019 avant de partir pour Namur Gare via la ligne 822.

© F. Slachmuylders

Exploitants privés

Nouveaux contrats 01.08.2019

Exploitant	Nouv. numéro	Anc. numéro
Nicolay	3002.07	4011.25
Dujardin	3007.06	4531.27
	3007.08	4591.29
	3007.13	4551.36
	3007.16	4531.23
Latour	4202.39	5581.39
	4202.46	5581.46
	4202.49	5581.49
	4202.51	5581.51
	4202.53	5581.53
	4203.45	5581.45
Cintra	4204.01	9521.84
	4204.02	9521.95
	4204.08	5524.11
	4204.09	5521.97
Sophibus	4206.79	5611.79
	4206.85	5614.85
Latour	4207.54	5581.54
	4207.56	5581.56
Wergifosse	5008.06	7611.47
Satracom	5008.23	7601.10
Satracom	5010.47	7561.05
	5012.63	7561.15
SADAR	5013.08	7631.87
	5013.09	7631.83
	5013.10	7631.86
	5013.11	7631.81
	5013.12	7631.80

Exploitant	Nouv. numéro	Anc. numéro
	5013.13	7634.105
	5013.14	7634.104
	5013.15	7634.103
	5013.16	7634.102
	5013.17	7634.101
	5013.19	7631.82
	5013.21	7631.79
	5013.24	7631.77
	5013.25	7631.73
	5013.26	7634.10
	5013.27	7634.08
	5013.32	7634.07
	5013.33	7634.06
Multiobus	5014.02	9631.27
	5014.04	9631.26
Cintra	5015.24	7724.90
Cardona	6105.01	9052.27
	6105.08	9054.51
Cintra	6106.04	5521.88
Picavet	6104.08	9641.08
	6104.09	9661.09
	6104.65	9641.65
	6104.67	9641.67
	6104.70	9641.70
	6104.71	9641.71
	6104.72	9641.72
Picavet	701.6207	9642.01
	701.6208	9642.02



Pour une raison encore à déterminer, le 6.303 fut victime d'un accident peu banal le 27.11.2019 alors qu'il quittait la gare des autobus de Louvain-la-Neuve. A l'heure actuelle, nous ne connaissons pas le sort réservé au véhicule.
© O. Vaillant

Matricule	Immat.	Numéro de châssis	Châssis et carrosserie	Date immat.
-----------	--------	-------------------	------------------------	-------------



Autobus Latour – Bouge

4202/4203/4205/4207

4207.88	727-ALA Ex-B Georges 4571.88, le 21.04.2009 – immatriculation Georges.	WEB62858313117648	Mercedes-Benz Citaro LE	01.08.2019
4207.05	1-CKB-453 Ex-B Blaise 7524.05, le 20.10.2004 – immatriculation Blaise.	YS2L4X20001848615	Scania Omnilink 18	2019

Les Autobus Blaise – Saint-Vith

5011

5011.38	1-WTF-628 Ex-B De Vos 4631.38, le 07.09.2018	WMA21ZZ8JF008158	MAN Lion's City NL283	06.09.2019
----------------	---	------------------	-----------------------	------------

KEOLIS

Cie des Autobus Liégeois – Florzé

5004/5005

5005.24	1-WQH-854 Ex-B Bertrand 7011.16, le 13.02.2013	WEB6285833703093	Mercedes-Benz Citaro LE	07.08.2019
----------------	---	------------------	-------------------------	------------

Cintra – Ramillies

5015/6106/4204

4204.03	1-WMQ-290 Ex-B Collard-Lambert 7531.22, le 21.05.2015	WEB62850313129570	Mercedes-Benz Citaro LE C2	19.07.2019
5015.22	1-WRK-155 Ex-B Poncelet 6011.09, le 04.06.2014	YE236002N47D65917	Van Hool NewA360H	21.08.2019
6106.01	1-WUW-168 Ex-B Cardona 9051.43, le 01.04.2008	WEB62858313115006	Mercedes-Benz Citaro LE	23.09.2019
6106.05	1-WQF-637 Ex-B Roquet 5061.19, le 11.12.2008	WEB62858313116928	Mercedes-Benz Citaro LE	08.08.2019
6106.08	XYX-828 Ex-B SADAR 7631.64, le 30.01.2008 – immatriculation SADAR.	WEB62858313114192	Mercedes-Benz Citaro LE	08.2019
6106.10	1-WNL-203 Ex-B Cardona 9054.44, le 23.07.2015	WEB62823313129844	Mercedes-Benz Citaro G C2	22.07.2019
4204.06	1-WUW-255 Ex-B Penning 5632.43, le 16.07.2008	WEB62858313115729	Mercedes-Benz Citaro LE	01.08.2019

Garage du Perron – Châteaux

5001

5001.26	1-WKM-308 Ex-B Collard-Lambert 7534.15, le 16.05.2007	WEB62824310600887	Mercedes-Benz Citaro G	25.06.2019
----------------	--	-------------------	------------------------	------------

Liénard & Cie – Bourlers

7002

702.6314	1-WPL-371 Ex-B SADAR 7631.71, le 04.01.2010	WEB62858313119659	Mercedes-Benz Citaro LE	01.08.2019
702.6315	1-WPL-477 Ex-B SADAR 7631.72, le 18.08.2010	WEB62858313120891	Mercedes-Benz Citaro LE	01.08.2019
702.6316	1-WPL-644 Ex-B SADAR 7631.74, le 01.04.2011	WEB62858313122124	Mercedes-Benz Citaro LE	01.08.2019
702.6317	1-WPL-424 Ex-B SADAR 7631.69, le 26.05.2010	WEB62858313120422	Mercedes-Benz Citaro LE	01.08.2019

Picavet & Cie – Braine l'Alleud

6110/6104

6104.20	1-WPR-436 Ex-B Cardona 9051.86, le 31.07.2012	WEB62858313124231	Mercedes-Benz Citaro LE	02.08.2019
6104.21	1-WPR-463 Ex-B Cardona 9051.87, le 31.07.2012	WEB62858313124232	Mercedes-Benz Citaro LE	01.08.2019
6104.22	1-WLP-888 Ex-B Cardona 9051.88, le 31.07.2012	WEB62858313124233	Mercedes-Benz Citaro LE	01.08.2019
6104.23	1-WPR-495 Ex-B Cardona 9051.89, le 31.07.2012	WEB62858313124234	Mercedes-Benz Citaro LE	02.08.2019
6104.18	1-WMG-285 Ex-B Cardona 9051.59, le 17.12.2009	WEB62828310602708	Mercedes-Benz Citaro G II	10.07.2019

Matricule	Immat.	Numéro de châssis	Châssis et carrosserie	Date immat.
6104.19	1-WMU-084 <i>Ex-B Cardona 9054.65, le 27.07.2010</i>	WEB62828310602928	Mercedes-Benz Citaro G II	15.07.2019
6104.15	1-WPV-312 <i>Ex-B Cardona 9051.22, le 08.08.2006</i>	YS2L4X20001854672	Scania L94UB4X2 / Jonckheere Tr.2000	05.08.2019
6104.16	1-WNX-591 <i>Ex-B Cardona 9051.23, le 10.08.2006</i>	YS2L4X20001854799	Scania L94UB4X2 / Jonckheere Tr.2000	26.07.2019
6104.17	1-WMG-195 <i>Ex-B Cintra 7721.89, le 09.05.2007</i>	WEB62824310600886	Mercedes-Benz Citaro G	10.07.2019

SATRACOM – Waimes

5007/5008/5010/5012

5008.20	1-WPZ-922 <i>Ex-B Roquet 5061.21, le 01.04.2014</i>	XNL403E100C000864	VDL Citea SLE120.310	06.08.2019
5008.21	1-WPZ-297 <i>Ex-B Roquet 7031.08, le 16.11.2010</i>	WEB62858313702168	Mercedes-Benz Citaro LE	06.08.2019
5008.22	1-WPZ-208 <i>Ex-B Roquet 5061.20, le 07.10.2013</i>	SUU241161DB012457	Solaris Urbino 12	06.08.2019
5010.40	1-WFE-537	WEB62850510609500	Mercedes-Benz Citaro LE C2	17.05.2019
5010.43	1-WRB-249 <i>Ex-B Collard-Lambert 7531.19, le 05.10.2012</i>	WEB62858313124404	Mercedes-Benz Citaro LE	19.08.2019
5010.44	1-WRB-216 <i>Ex-B Collard-Lambert 7531.18, le 11.03.2011</i>	WEB62858313122098	Mercedes-Benz Citaro LE	19.08.2019
5010.45	1-WNX-157 <i>Ex-B Collard-Lambert 7531.16, le 19.10.2009</i>	WEB62858313118871	Mercedes-Benz Citaro LE	25.07.2019

Sophibus – Philippeville

4206

4206.04	1-WPU-543 <i>Ex-B Geenens 4541.53, le 12.10.2015</i>	VNE5246P80M024352	Iveco Crossway LE	05.08.2019
4206.05	1-WPV-046 <i>Ex-B Geenens 4541.52, le 12.10.2015</i>	VNE5246P30M024355	Iveco Crossway LE	05.08.2019

Voyages Nicolay – Cuesmes

3001/3002/3003

3002.06	1-WMW-485 <i>Ex-L CFL 11, en 05.2010</i>	WEB62828310602838	Mercedes-Benz Citaro G II	16.07.2019
----------------	---	-------------------	---------------------------	------------

Exploitants indépendants

Pullman Bus – Chaumont

6102

6102.59	1-WGG-927 <i>Occasion, origine inconnue – Première mise en service le 22.07.2011</i>	VNESFR1610M011648	Irisbus Crossway LE	28.05.2019
----------------	---	-------------------	---------------------	------------



A Namur, l'arrivée des nouveaux autobus hybrides chez l'exploitant Latour sonne le retour de la marque Volvo dans le parc de cet exploitant. On peut les voir sur la ligne 51 où ils remplacent les midibuses Van Hool qui n'ont pas survécu aux nouveaux contrats mis en place cet été. Les midibuses du TEC Namur-Luxembourg circulent eux toujours. Parallèle entre le 4.970 du TEC et le 420779 de l'exploitant Latour. Namur rue de la Tour, 15.11.2019.

© Th. Pécheux

CF3F

Le Chemin de Fer des trois frontières exploite le site de l'ancienne gare de Hombourg. En plus du matériel ferroviaire, l'association compte également trois autobus.

Le premier est un Renault R312 originaire de Suisse. Il date de 1991 et avait été mis en service à Genève sous le matricule 424. Resté longtemps en Belgique dans le cadre de sa revente à un particulier, il a été remis en état et sert actuellement pour des parcours touristiques dans la région des Trois Frontières. Les puristes noteront son immatriculation : 1-RBK-804. Les deux autres autobus sont d'origine belge. Il s'agit des Brossel ex-SNCV 1830 et 2450 récupérés à Weelde. Ils sont tous deux garés sous toit, la restauration de l'un à l'aide des pièces de l'autre n'est pas prévue à court terme.



Le Renault R312 424 ex-TPG à Remersdaal, le 19.07.2018.
© J. Jandric



Le 4.144 et le 4779 à l'ancien dépôt vicinal de Burdinne – remises actuellement partagées au centre d'un projet communal). Le retour s'est effectué par le site du dépôt de Mehaigne sans oublier le clin d'œil au chemin de fer Zaman.
© C. Romedenne

ASSOCIATION PATRIMOINE VICINAL

Le 26 octobre dernier, l'Association Patrimoine Vicinal (APV) organisait sa 2^{ème} édition de « La Balade des Souvenirs ». Un périple réalisé en région namuroise avec les 4779 (SNCV du CFS) et en toile de fond le 4.144 (TEC du Groupe Amical Bus et Car) ce dernier faisait ainsi le lien avec le réseau actuel (par les variantes de l'ancienne 142B et la 17). Au programme de cette journée vicinale : citadelle de Namur avec balade retraçant la ligne de tram n° 7 sur la route merveilleuse, dîner dans l'ancienne remise du dépôt de Malonne, visite du dépôt de Salzinnes. Au menu de l'après-midi : passage et visite des remises de Burdinne où sont stockés plusieurs tramways et matériel par le TTA.



TRAM

ANVERS

Réseau et exploitation

Exploitation du réseau au 08.12.2019

A l'approche des changements du réseau au 8 décembre prochain, il est temps de préciser les impacts de ceux-ci sur l'exploitation.

- La nouvelle ligne 1 sera exploitée par les dépôts de Hoboken et de Punt aan de Lijn, à l'aide de motrices de 32 mètres.
- La ligne 24, déviée vers la Havenhuis, aura une alternance de motrices Hermelijn et de rames PCC, toutes en provenance du dépôt de Deurne. En théorie, cette alternance sera parfaite en semaine pour offrir aux voyageurs alternativement un tram à plancher bas puis un tram à plancher haut.
- À l'exception d'une rame PCC du dépôt de Hoboken, la ligne 8 sera exploitée à l'aide de motrices Hermelijn des dépôts de Hoboken et Deurne.

Les lignes 1 et 8 sont exploitées, tout comme la majorité des autres lignes anversoises, toutes les huit minutes en heure de pointe, toutes les dix minutes en journée du lundi au samedi et toutes les quinze minutes le dimanche. Les exceptions à cette règle de base sont les suivantes :

- les lignes 12 et 24 ne connaissent pas d'heure de pointe, leur fréquence en semaine est de six trams par heure du matin à début de soirée,
- le samedi, les lignes 4, 12 et 24 circulent toutes les douze minutes,
- la ligne 11 circule en semaine toutes les douze minutes, avec une courte heure de pointe durant laquelle l'intervalle est de dix minutes. Cette ligne roule toutes les quinze minutes le samedi et toutes les seize minutes le dimanche.

Le tableau ci-après donne la situation actualisée au 8 décembre du nombre de trams en service durant la journée. L'exploitation du réseau anversoises nécessite 156 rames ou 190 véhicules.

Le nombre de services assurés en PCC est de 43, soit 28% du total.

En comparant la nouvelle situation avec celle d'application au 15.09.2018, date de mise en service de la ligne 70, on peut remarquer un accroissement du nombre de services requis en heure de pointe : de 148 à 156. Cette évolution inclus toutefois la fin de quelques chantiers importants qui réduisaient au 15.09.2018 le nombre de trams en ligne : l'accroissement net lié à la création de la ligne 1 et la déviation de la ligne 24 à la Havenhuis est de quatre services.

La lecture du tableau dévoile par ailleurs la volonté de De Lijn de réduire le nombre de motrices PCC en ligne. Malgré l'accroissement du nombre de services, le nombre de motrices PCC nécessaires en heure de pointe, tous modèles confondus, est réduit de 82 à 77. A l'inverse, le nombre de motrices de 32 mètres passe de 84 à 93, celui des motrices de 43 mètres de 19 à 20.

Indicateurs de destination

Nouvelles mentions sur les bobines

Les bobines de films des motrices PCC anversoises sont adaptées en vue de la nouvelle configuration du réseau au 8 décembre.

De Lijn effectue deux changements sur chaque bobine de film :

- une mention pour la ligne 1 est ajoutée en début de bobine,
- sur les bobines avant, une mention 24 Silsburg – Havenhuis remplace un 24 Silsburg – Schoonselhof,
- sur les bobines arrière, la mention 24 Silsburg – Havenhuis remplace un 15 Mortsel – Linkeroever de couleur ocre,
- également sur ces bobines arrière, un 8 Wommelgem – Astrid remplace un 4 Hoboken – Sint-Pietersvliet.

Nombre de trams en ligne au 08.12.2019

Type	Nécessaire		Disponible	
PCC solo	5	73	111	66%
PCC accouplées	34			
PCC2 (bi-direct.)	4		6	67%
32m	93		122	76%
43m	20		24	83%
Total	156	190	263	72%

À noter qu'il existe des passages de ligne du lundi au vendredi dans le cadre de la maintenance du matériel :

- à Wijnegem, entre les lignes 5 et 10 (un échange Deurne – Hoboken le matin tôt),
- à Linkeroever, entre les lignes 5 et 15 (deux échanges Deurne – Punt aan de Lijn en soirée),
- à Merksem Keizershoek, entre les lignes 2 et 3 (un échange entre Hoboken et Punt aan de Lijn en début d'après-midi).

Ligne	Type	Lundi – vendredi												Samedi			Dimanche		
		Deurne				Hoboken				Punt aan de Lijn				DE	HO	PL	DE	HO	PL
		AM	Mid	PM	Soir	AM	Mid	PM	Soir	AM	Mid	PM	Soir	Après-midi			Après-midi		
1	32m					1	1	2	1	9	7	9	4		1	7		1	5
2	2x PCC					5	4	5	1	-	-	-	-		-	-		-	-
	32m					7	7	7	5	2	1	2	-		7	3		8	-
3	32m									4	4	4	4			3			-
	43m									9	6	9	1			7			7
4	2x PCC	3	2	3	1	7	4	7	3					-	5		-	4	
	32m	6	6	6	2	2	2	2	1					6	-		5	-	
5	32m	10	8	10	4									8			6		
	43m	2	2	2	2									2			-		
6	32m									13	11	14	6			10			7
7	2x PCC					10	8	10	3						8			5	
	32m					1	1	1	1						-			-	
8	2x PCC	-	-	-	-	1	1	1	-					-	-		-	-	
	32m	1	-	1	-	4	4	4	3					-	5		-	3	
9	32m	9	7	9	4									7			5		
10	2x PCC	-	-	-	-	3	1	3	-					-	1		-	-	
	32m	9	7	9	5	4	4	4	3					7	4		4	4	
11	PCC	5	4	5	2									4			3		
12	PCC2	4	4	4	2									3			3		
15	32m									4	4	4	1			2			-
	43m									9	6	9	4			8			7
24	2x PCC	5	5	5	1									-			-		
	32m	5	5	5	4									8			6		
Total	PCC	5	4	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	3	-	-
	2x PCC	8	7	8	2	26	18	26	7	-	-	-	-	-	14	-	-	9	-
	PCC2	4	4	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3	-	-
	32m	40	33	40	19	19	19	20	14	32	27	33	15	36	17	25	26	16	12
	43m	2	2	2	2	-	-	-	-	18	12	18	5	2	-	15	-	-	14
Total général		59	50	59	27	45	37	46	21	50	39	51	20	45	31	40	32	25	26

Remarque : le tableau ci-dessus est bien entendu la situation théorique. La réalité sur le terrain peut être différente à la suite d'événements particuliers sur le réseau ou des avaries au matériel.

Remarque : la mention de la ligne 70 n'est pas présente sur toutes les bobines.

1	P+R Luchtbal Zuid
70	P+R luchtbal Eilandje
2	Hoboken P+R Merksem
3	P+R Merksem P+R Zwijndrecht
3	P+R Merksem P+R Melsele
4	Hoboken Silsburg
5	Wijnegem P+R Linkeroever
6	P+R Olympiade P+R Luchtbal
7	Mortsel St. Pietersvliet
7	Mortsel Eilandje
7	Mortsel P+R Luchtbal
8	P+R Wommelgem Astrid ®
8	P+R Wommelgem Zuidstation
8	P+R Wommelgem Bolivarplaats
9	Eksterlaar P+R Linkeroever
10	Wijnegem Melkmarkt
10	Wijnegem P+R Schoonselhof
11	Berchem Station Melkmarkt

12	Sportpaleis Bolivarplaats
12	Sportpaleis Melkmarkt
15	Boechout P+R Linkeroever
24	Silzburg Havenhuis
24	Silzburg Melkmarkt
	Stelplaats Deurne
	Schijnpoort
	Sportpaleis Stelplaats Luchtbal
	Stelplaats Luchtbal
	Stelplaats Hoboken
	Zwaantjes
	Jan De Voslei (Antwerp Expo)
	Linkeroever
	Harmonie
	Sportpaleis
	Merksem Burg. Nolfplein
	Zuidstation
	Marnixplaats

Groenplaats
Koninklijkelaan
Nationale Bank
Groenenhoek
Stenenbrug
Centraal Station
Schoonselhof
Zwijndrecht
Bolivarplaats
Wim Saerenspl.
Mortsel Gemeenteplein
Deurne Schotensestwg.
St. Pietersvliet
Extra Dienst
Geen Dienst
Proefrit
Rijschool

Remarque : la mention de la ligne 70 n'est pas présente sur toutes les bobines.

À noter également que cette bobine arrière ne comprend pas toutes les destinations de services partiels en lettres jaunes sur fond noir qui sont présentes sur la bobine avant.

1	P+R Luchtbal Zuid
70	P+R luchtbal Eilandje
2	Hoboken Linkeroever
3	Merksem Zwijndrecht
8	P+R Wommelgem Astrid ®
2	Hoboken Merksem
5	Wijnegem Linkeroever
7	Mortsel St.-Pietersvliet
7	Mortsel Eilandje

4	Hoboken Silsburg
8	P+R Wommelgem Zuidstation
9	Linkeroever Eksterlaar
10	Wijnegem P+R Schoonselhof
10	Wijnegem Melkmarkt
11	Eksterlaar Melkmarkt
11	Berchem Station Melkmarkt
12	Sportpaleis Melkmarkt
12	Sportpaleis Bolivarplaats

15	Boechout Linkeroever
24	Silsburg Melkmarkt
24	Silsburg Havenhuis
6	Olympiade Luchtbal
24	Silsburg Schoonselhof
Schijnpoort	
Geen Dienst	
Proefrit	
Rijschool	

Concernant les nouveaux films (avant et arrière)

Les compositions des bobines de film décrites ci-dessus sont les versions de base. Il existe des variantes, en fonction de l'historique de la bobine initiale.

La présence de la ligne 70 est limitée à une trentaine de bobines. Lorsque la mention de la ligne 70 n'est pas présente sur la bobine, la ligne 1 est collée juste au-dessus de la ligne 2, sans laisser d'espace blanc entre les lignes 1 et 2.

Les bobines utilisées aujourd'hui ont été introduite pour la plupart en 2005 et 2006. Une petite série de cinquante nouvelles bobines a été introduite en 2015. Ces bobines de film ont été mises à jour en fonction de l'évolution du réseau. L'objectif de l'exploitant est de permettre l'affichage d'une mention adéquate pour chaque ligne actuelle, sans pour autant nettoyer la bobine de mentions inutiles du passé. Le support de base est un film plastique, duquel chaque mention peut être retirée individuellement pour être remplacée par une nouvelle.

Voies et chantiers

Hoboken

La ligne 4 a été rétablie sur son itinéraire complet le jeudi 31 octobre, après avoir été limitée au dépôt de Hoboken suite à une coupure du câble d'alimentation souterrain pour le courant de traction, comme évoqué dans notre précédente édition.

Depuis le dimanche 3 novembre, la ligne de tram 2 circule à nouveau normalement jusqu'au terminus de Hoboken Lelieplaats. La ligne était limitée depuis le 06.08.2018 au Zwaantjes pour réduire le nombre de passages de trams durant les travaux de renouvellement des voies et de la voirie sur la Kioskplaats.

Perturbations

Agression

La Brederodestraat a été fermée à toute circulation le mercredi 6 novembre : vers 10:30, un homme y a été poignardé et n'a pas survécu à cette agression. La ligne 10 a été déviée par l'itinéraire de la ligne 8 entre les Leien et le Zuid.

Actions syndicales

Une action syndicale qui a démarré dans les dépôts de la périphérie bruxelloise le 5 novembre s'est étendue à l'ensemble de la Flandre le mercredi 13 novembre. Les agents se plaignent du manque d'effectifs.

Sur le réseau ferré anversois, environ un tiers des trams sont sortis du dépôt le matin.

Commémoration de l'Armistice

Chaque année, la ville d'Anvers commémore dans le district de Hoboken la fin de la Première Guerre mondiale, le 11 novembre. Cette célébration empêche le passage des trams des lignes 2 et 4. Jusqu'à l'année passée, le triangle de voies d'Urselstraat permettait le demi-tour des trams à cet endroit. Lors du renouvellement de la Kioskplaats, ces appareils de voies ont été supprimés.

De Lijn est donc obligé de limiter maintenant les trams des lignes 2 et 4 au dépôt de Hoboken. Ce qui signifie que durant l'événement, de 09:30 à 11:00, les voyageurs sont obligés de parcourir à pied les 1600 mètres non desservis.



Alors que le nouveau pont pour tramways est posé depuis plus d'un mois dans le dos du photographe, la voie de service qui relie le terminus en surface de la ligne 12 au Gabriël Theunisbrug est reposée. Nous la voyons à gauche de la rampe d'accès au prémétro parcourue par les 7339 (ligne 6) et 7230 (ligne 2). 23.11.2019 © M. Vete

Matériel

6201, 6202-6223, 6224-6254

Les PCC restent prêtes pour assurer un service en cas de manque de matériel à plancher bas. L'expérience montre que le premier jour ouvrable après un weekend reste le moment le plus fréquent pour voir une PCC en ligne. Ainsi, en novembre, notons la 6209 le 4 novembre et les 6206 et 6209 le 25 novembre.

Depuis que la ligne 4 est rétablie au Muide, les motrices PCC circulent sur la ligne 2. Cela permet à l'atelier de les remplacer à leur passage devant le dépôt par une motrice à plancher bas dès que

l'avarie qui empêchait cette dernière de circuler en ligne est réparée.

Perturbations

Actions syndicales

L'action syndicale du 13 novembre déjà mentionnée dans la rubrique anversoise a aussi touché le réseau ferré gantois, heureusement dans une moindre mesure. La ligne 1 côté Flanders Expo était exploitée presque normalement, du côté d'Evergem à moitié. Sur les lignes 2 et 4, le service était assuré toutes les 20 à 30 minutes. Tous les véhicules sont rentrés au dépôt vers 19:30.

CÔTE

Matériel

6000-6049

La motrice 6000 a été mise hors service après un accident le 15 septembre. Même si les dégâts encourus ce jour-là ne sont pas de grande importance, l'inventaire de la réparation de ceux-ci a toutefois mis en évidence un état général plus négatif que prévu. Outre le fait qu'elle diffère quelque peu de ses consœurs de la livraison en série 6001-6049, elle est aussi l'une des onze motrices qui n'ont pas bénéficié d'une grande révision entre 2012 et 2016. A l'approche de la livraison de la première motrice CAF, il est donc logique que De Lijn n'engage plus de frais dans cette motrice prototype.

Voies et chantiers

Oostende Slijkensesteenweg

Le renouvellement des voies du contournement nord-est de la Demeysluis a été terminé mi-octobre. Depuis lors, le chantier s'est déplacé sur le contournement sud-ouest pour y renouveler également les voies.

Knokke station

La nouvelle boucle du terminus de Knokke est en service depuis le mardi 19 novembre.

La connexion de la nouvelle boucle à la voie d'arrivée, ainsi que la pose de la ligne aérienne, ont été effectuées durant les nuits du weekend des 16 et 17 novembre, sans impact sur l'exploitation régulière.

Dès la semaine du 18 novembre, les ouvriers qui ont posé les voies de la nouvelle boucle ont démarré le renouvellement du peigne de voies du dépôt de Knokke. Durant plus de deux semaines, seule la voie extérieure est restée accessible pour l'exploitation. Durant cette période, les trams garés à l'intérieur du dépôt sont restés isolés du réseau. Il s'agit de la motrice 6038 (déclassée) et de trams historiques.

Perturbations

Actions syndicales

L'action syndicale du 13 novembre déjà mentionnée dans la rubrique anversoise a fortement touché la ligne de la Côte. Seule quelques trams étaient en ligne.



Depuis le 19 novembre, les trams empruntent la nouvelle boucle à la gare de Knokke. Le nouvel arrêt n'est toutefois pas encore en service : le mouvement des voyageurs s'effectue toujours sur les emplacements provisoires tels qu'illustrés dans notre précédente édition. 25.11.2019



Le renouvellement des voies du contournement nord-est de l'écluse Demey oblige les trams à emprunter dans les deux sens le contournement sud-ouest, comme l'illustre cette photo de la motrice 6019 qui se dirige vers Knokke, dépassée par le bus 4901 qui rentre au dépôt. Oostende, Slijkensesteenweg, 05.11.2019



À Anvers, les hybrides fournis par VDL commencent à apparaître sur les lignes. On peut découvrir le 2371 au Noorderbrug. 18.11.2019. © R. Van de Ven

BRABANT FLAMAND

Réseau et exploitation

BRUXELLES ET PÉRIPHÉRIE

Par manque de chauffeurs, du 04.11 au 20.12.2019, de nouveaux horaires comprenant des suppressions de voyages sont appliqués sur les lignes suivantes : 137, 154, 170, 171, 212, 213, 214, 215, 230, 231, 232, 241, 242, 243, 250, 251, 260, 460, 461 et 621. Cela concerne uniquement la période du lundi au vendredi.

FLANDRE ORIENTALE

Réseau et exploitation

GAND ET MEETJESLAND

6

Watersportbaan – Mariakerke Post

Du 12.11 au 20.12.2019, suite à des travaux au pont de Meulestede, la ligne 6 est limitée à cet endroit et assure ensuite un aller-retour jusqu'au Dampoort. De l'autre côté, une navette est mise en place, uniquement du lundi au samedi, entre la Kapiteinstraat et Mariakerke. Cette dernière est assurée par l'exploitant Mandel Cars Toerisme en provenance d'Izegem...

Exploitation

En complément à la liste des bus loués à De Lijn publiée le mois dernier, on peut préciser que

ceux-ci assurent principalement les lignes 5, 6, et 8 et, dans une moindre mesure mais de façon assez régulière aussi, le 76.

De plus, le 110972 (de Mattheesen), qui avait déjà circulé pour De Lijn sous le matricule 1190 à Anvers, est également apparu récemment parmi les bus loués.

MATÉRIEL

Régie

4158-4164 Van Hool AG300 / DAF
*2001

Suite à un retard dans la livraison des nouveaux véhicules commandés à VDL, cette série d'autobus continue à assurer principalement des services dans l'axe de la chaussée de Ninove vers Bruxelles.

Comme la presse l'a récemment évoqué, ces bus ne sont pourtant plus autorisés à pénétrer dans la LEZ (Low Emission Zone) bruxelloise car ils ne satisfont plus aux normes anti-pollution actuellement en vigueur. En effet, il s'agit de véhicules diesel de norme Euro 2, et ils sont donc à ce titre interdits dans le périmètre LEZ depuis le 01.01.2019. En clair, cela signifie que De Lijn paie, chaque trimestre et à titre d'infraction, une amende de 350 € par bus pour pouvoir continuer à assurer les trajets dans la capitale à l'aide de ce matériel...

Les publicitaires



Nouvelles publicités	Exploitant	Mode	Véhicules	Début	Durée
Decathlon	TEC L-V	Bus	5.582	11.19	
IBGE	STIB	Bus	9119	30.11.19	
MNM	DL Anv	Tram	7206	11.19	1 an
Uber Eats	STIB	Tram	3037	28.10.19	3 mois

Publicités terminées	Exploitant	Mode	Véhicules	Date de fin
Axa – Veilig aan zee	DL FIOc	Tram	6027, 6044	11.19
Bruegel Herontdekt	DL Brab	Bus	2288	10.19
Brussels Airport	DL Anv	Tram	7206	11.19
Gruuthuse Museum Brugge	DL FIOc	Bus	5870	10.19
Le Soir	STIB	Tram	3059	11.19
Re.Taste CITY 2	STIB	Tram	3035	11.19
STIB – 100 % Electric	STIB	Bus	1502	11.19
STIB – Bluebus	STIB	Bus	1104, 1105	11.19



La motrice 3037 de la STIB avec une livrée pour Uber Eats sur la place Poelaet, le 28.10.2019.
© G. Dufrasne



Le bus 9119 de la STIB avec une livrée pour la zone de basses émissions (LEZ) à l'arrêt Ganshoren Sport, le 30.11.2019.
© G. Dufrasne



Le bus 5.582 du TEC Liège-Verviers avec une livrée pour Decathlon au dépôt de Robertmont, le 27.11.2019.
© G. Dufrasne

Abonnements et cotisations 2020

TRAM 2000

La fin de l'année approchant déjà à grands pas, nous vous invitons à renouveler dès à présent votre abonnement à Tram 2000 et/ou votre cotisation MTUB pour l'année 2020.

Les tarifs sont à nouveau inchangés, mis à part le calendrier suite à une augmentation substantielle des tarifs postaux. Mieux : bénéficiez d'une réduction en commandant simultanément un exemplaire de notre traditionnel calendrier mural. Comme chaque année, ce calendrier comporte 17 magnifiques clichés de tramways belges dont 12 anciens.

Pour assurer la pérennité de votre magazine, n'oubliez donc pas de renouveler votre abonnement ou votre cotisation !

Formule	Belgique	Étranger
« 3 en 1 » (MTUB + TDM + calendrier 2020) » votre avantage : 2 €	51,90 €	65,40 €
« 2 en 1 » (TDM + calendrier 2020) » votre avantage : 2 €	38,90 €	52,40 €
Abonnement à « Tram 2000 »	25,00 €	33,00 €
Cotisation MTUB « adhérent » (y compris abonnement à « Tram 2000 ») ❶	38,00 €	46,00 €
Cotisation MTUB « cohabitant » ❷	13,00 €	13,00 €
Calendrier mural 2020	15,90 €	21,40 €

❶ Si vous voulez soutenir l'activité du MTUB en devenant membre « bienfaiteur », mentionnez-le explicitement et veillez à ce que votre cotisation MTUB comporte au moins 60 € ;

❷ Un membre « cohabitant » habite sous le même toit qu'un membre adhérent mais ne bénéficie pas de l'abonnement à « Tram 2000 ».

Afin que nous puissions communiquer dans les délais requis votre adresse à l'imprimeur pour l'envoi du numéro 401 de janvier 2020, votre paiement doit impérativement nous parvenir pour le 31.12.2019 au plus tard ! Passé ce délai, l'envoi risque d'être reporté de plusieurs semaines.

L'envoi des nouvelles cartes de membre MTUB se fera par vagues successives mensuelles dès la fin du mois de décembre 2019. L'envoi des calendriers se fait par groupe pour des raisons de tarification postale. L'envoi peut donc parfois prendre quelques semaines.

Si malgré votre paiement, vous ne recevez pas votre carte de membre MTUB ou vos numéros de Tram 2000, envoyez un petit mot par e-mail à info@tram2000.be (ou, si vous ne disposez pas d'internet, à Tram 2000 ASBL, Place du Tomberg 16 bte 4 à 1200 Bruxelles) en précisant la date de votre paiement et l'adresse exacte à laquelle nous devons envoyer toute correspondance. Tout changement d'adresse doit nous être communiqué directement (et non à l'imprimeur). Si l'adresse de livraison est différente de l'adresse connue auprès de votre banque, merci aussi de nous le préciser dans la communication.

■ Par virement

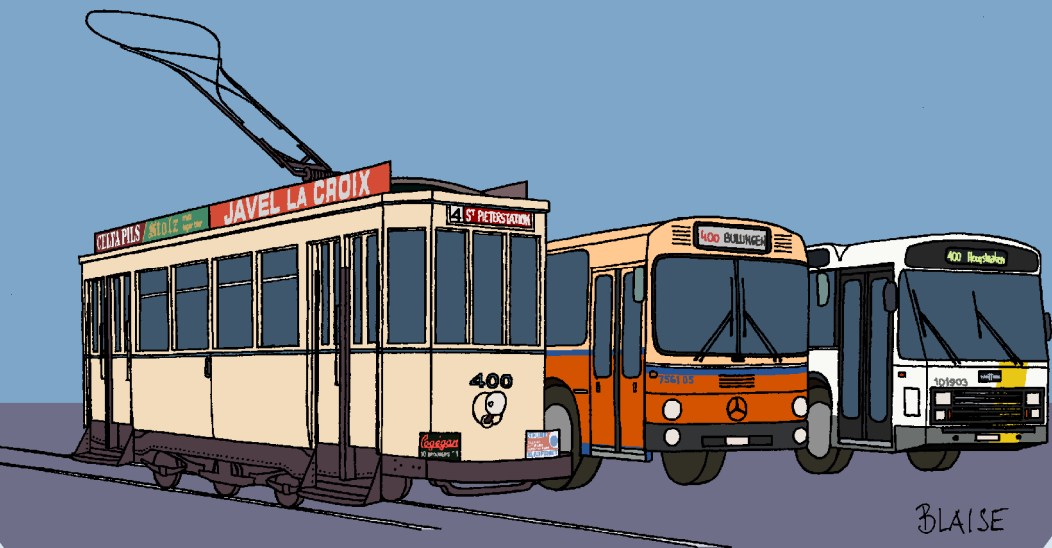
De Belgique : exclusivement par virement au compte BE44 0012 7798 9245 de Tram 2000. N'oubliez pas d'indiquer une communication claire lors de votre paiement.

De France : les abonnés français qui le désirent peuvent envoyer un chèque français à Roland De Coster, 26 av. de l'Opale à BE-1030 Bruxelles (e-mail : rdc@tram2000.be), libellé en euros et à son nom, ou utiliser la procédure décrite ci-dessous.

De l'étranger : utilisez le numéro de compte IBAN de Tram 2000 BE44 0012 7798 9245 et le code BIC GEBABEBB. Ces deux informations vous garantissent un transfert avec des frais minima.

■ Par carte de crédit

Depuis l'étranger, vous avez également la possibilité de payer par carte de crédit. Sur notre site www.tram2000.be, choisissez votre formule d'abonnement et suivez la procédure. Le supplément « étranger » sera calculé automatiquement. Si vous n'avez pas de compte Paypal, vous pouvez malgré tout payer par carte Visa, Mastercard ou encore American Express. Si vous n'avez pas accès à internet, utilisez la formule de virement bancaire (via IBAN et BIC, voir plus haut).



Le numéro **400** dans les transports en commun belges

Comme matricule de tram...



Le 08.05.1964, la motrice 400 de la MIVG fait l'arrêt au Korenmarkt, en direction du terminus Eggermontstraat à Ledeborg.
© E. Bouwman

... et comme numéro de ligne de Bus !

Il y a en Belgique deux lignes de bus 400, ce que nous ne pouvions évidemment pas manquer d'évoquer dans ce numéro particulier !

EN PROVINCE DE LIÈGE

Celle-ci est la plus ancienne des deux. Après recherches dans nos archives, nous retrouvons trace de l'ancêtre de cet indice 400 dans l'indicateur horaire de mai 1951. En effet, sous le tableau 336 existe une ligne Rocherath – Amel – Malmedy. A l'horaire du 05.10.1952, le tableau 336 reprend la ligne Rocherath – Amel – Saint-Vith. Le numéro de tableau **400** apparaît dans l'indicateur horaire du 17.05.1953.

Nous n'en avons pas la confirmation, mais la ligne aurait été exploitée dès le début par la firme Blaise, établie à Saint-Vith.

Les différentes modifications que nous avons retrouvées sont les suivantes. Le 01.09.1977, comme toutes les lignes de bus SNCB, la concession est reprise par la SNCV. Au 01.07.1991, la SNCV passe la main au TEC Liège-Verviers. Nous retrouvons sur la ligne les exploitants Blaise, Satracom et Wergifosse. Le 01.09.1991, apparition d'une variante entre Halenfeld, Valender et Amel. Le 01.05.1997, desserte des différents établissements scolaires de Saint-Vith. Le 01.09.2000, la ligne abandonne les relations scolaires Büllingen – Amel et Weissenbrück – Amel. Dès le 01.10.2003, la desserte de Wallerode passe à la ligne 402 et le 01.11.2009, la ligne 400 abandonne la desserte de plusieurs localités. La ligne effectue la relation Sourbrodt – Saint-Vith. La section Rocherath – Heppenbach passe à la ligne 406.

Au 01.01.2019 a lieu la fusion de la SRWT et des cinq TEC afin de créer l'OTW et le 01.08.2019, suite aux nouveaux contrats, ce sont les exploitants Blaise et SADAR qui assurent les services sur notre ligne 400.



Le 05.09.1996, le Mercedes O305 de l'exploitant Satracom passe à Saint Vith An den Linden vers Büllingen. Cet autobus de 1987 a été racheté d'occasion en Allemagne en 1994. Chez nous, il a gardé son ancienne livrée. © Ph. Pillet.



L'exploitant Blaise a longtemps été utilisateur de la marque Scania. Cet exemplaire carrossé par Berkhof stationne ici à la gare de Sourbrodt le 01.08.2016. © J.M Grégoire.



Les Mercedes O405 étaient présents en nombre dans cette partie du pays. Ce 756113 avait été mis en service chez l'exploitant Jost & Kornwolf en janvier 1993. Lors de la reprise par Satracom début 1994, les autobus ont été réimmatriculés avec des plaques débutant par NFF. Valender le 05.09.1996 vers Rocherath. © Ph. Pillet.

EN PROVINCE D'ANVERS

En province d'Anvers, la ligne 400 voit le jour le 01.12.2003 lors de la renumérotation de la ligne 40 en lignes 400, 401, 408 et 409. La ligne **400** relie Hoogstraten, Rijkevorsel à Vlimmeren. Celle-ci est exploitée par De Lijn (dépôts de Hoogstraten et Oostmalle) ainsi que par les exploitants Bynens & Co, KAV et Mattheesen.

Le 03.09.2012, la mise en place de la phase 2 du plan d'économies 2012 a pour conséquence que la section Oostmalle – Vlimmeren est supprimée de même que tous les trajets non scolaires.



Le 101903 de Mattheesen est photographié le 11.05.2008 sur la Turnhoutsebaan à Oostmalle. © B. Smits.



Le 4661 de De Lijn file vers Hoogstraten le 03.10.2007. Rijkevorsel, Leemputten. © B. Smits.

BRUXELLES : LES BOUCLES ET TERMINUS OUBLIÉES (2)

Recherches et textes et photos : Th. Hamal, P. Mahaut, M. Reps



Au Heysel également, la grande boucle des Grands Palais, construite à l'époque de l'Expo '58, disparut dans la tourmente des travaux de construction du métro, avant d'être remplacée par un terminus en tiroir dès 1985 (02.08.1981).

Suite de notre rubrique consacrée aux boucles et terminus oubliés dans la capitale. Certains terminus existent encore actuellement, mais l'aménagement y a entretemps été singulièrement remanié. D'autres (Av. PH Spaak et Erasme) sont désormais des terminus de bus ou de métro.



Voici l'ancien visage du terminus situé face à la gare de Schaerbeek. Les lignes 23 et 93 y avaient leur terminus permanent. Une troisième voie permettait les dépassements. En cas d'interruptions et d'incidents divers, la Gare de Schaerbeek était aussi le point de chute des lignes 52, 55, 58 et 92. Une navette par autobus y prenait alors la relève (24.01.1981).



À Uccle, la boucle implantée dans la petite place Danco servait de terminus à deux lignes de tramways (58 et 92) et parfois même des bus y stationnaient également (24.12.1983). La ligne 92 abandonnera ce terminus lors de son prolongement à Fort-Jaco en août 1985. Le 58 quant à lui desertera la place dès le 31.01.1984. La boucle sera finalement désaffectée le 20.06.1990.



Dans la commune voisine, à Forest où le terminus de la ligne 19 venant de Grand Bigard était établi à la place Saint-Denis. Comme souvent à l'époque, la disposition des voies était très basique. On y voit ici les 7124 et 7704 durant le stationnement (21.02.1985).



Avenue du Silence à Uccle était établi le terminus du 55 en triangle (chapeau de curé). Après avoir refoulé depuis la chaussée d'Alseberg, les trams étaient prêts à repartir vers la ville. La voie était suffisamment longue pour permettre les dépassement. On voit ici la 7109 à l'arrêt de départ affichant la mention du 55 barré (02.11.1983).



A Drogenbos également, le terminus du 52 était en chapeau de curé. On voit ici la 7719 durant cette manœuvre en triangle dans la chaussée de Drogenbos (01.12.1984). Cette voie sera désaffectée le 24.11.1988 lorsque le terminus sera converti en « tiroir ». Pour être complet, signalons qu'un troisième terminus régulier en triangle a été aménagé dès 1988 pour la ligne 39 Ban Eik.



Restons avec les lignes 52 et 55 encore un instant pour illustrer leur terminus nord cette fois. A Evre, le terminus de la place de la Paix consistait en une grande boucle autour de la place, avec toutefois une voie de dépassement. Une infrastructure minimaliste lorsque l'on compare aux aménagements actuels (02.04.1980). La ligne sera prolongée au Houtweg le 04.12.1993.



Le 52 avait son terminus à la gare de l'Esplanade, que l'on désignait à l'époque sur les films indicateurs comme « Avenue de Meyse ». La ligne 92 y avait son terminus également (15.12.1981).



Avenue Paul-Henri Spaak, le terminus de la ligne 90 en tiroir. On voit en arrière plan l'ancienne tour de la gare du midi et à gauche, on devine la « tour des pensions ». C'est à cet endroit qu'est établie actuellement la station terminus des autobus De Lijn. A gauche, la 7830 qui sera renommée 7729 après sa transformation (02.04.1981).



Le tram est arrivé à l'hôpital Erasme le 12 mars 1982, soit 21 avant le métro qui l'a remplacé. Le terminus, aménagé en tiroir, ne pouvait donc accueillir que les motrices bidirectionnelles. Il était situé exactement à la place de la station de métro actuelle. Le dernier tram quittera Erasme dans la nuit du 11 au 12 janvier 1999. Vue hivernale du 04.01.1985 © A. Vandecasteele.



Si le tram ne fait aujourd'hui que passer place St-Lambert, Le terminus des lignes 18 et 81 y était établi. Une grande boucle existait autour de l'Eglise. Ce terminus était néanmoins délaissé lorsque les lignes étaient prolongées aux Grands-Palais du Heysel (23.05.1984).



Terminons par cette voie de service à Uccle Calevoet qui était sporadiquement utilisée par les trams 55 pour remise à l'heure. Cette voie était généralement occupée par les autobus de la ligne 51 qui y faisaient leur terminus. La manœuvre d'un tram nécessitait donc le déplacement du bus dans la rue Engeland, comme on peut le voir à gauche sur la photo. (30.05.1984). Ce chapeau de curé particulier sera désaffecté le 13.05.1991.

Nostalgie

1969 – 2019 : 50 ANS DE PRÉMÉTRO A BRUXELLES



En date du 17.12.1969, la 7093 attend l'arrivée du roi Baudouin pour assurer le voyage inaugural. Station De Brouckère.
© R. Temmerman



17.12.1969 – axe Est-Ouest

Il y a 50 ans, soit en date du 17.12.1969, le roi Baudouin embarque à bord de la motrice 7093 afin d'inaugurer le premier tronçon de tunnel de type préméto à Bruxelles. Celui-ci a été construit entre les abords du rond-point Robert Schuman et la place Sainte-Catherine où un terminus en boucle dénommé « CENTRE » a été aménagé en surface pour le demi-tour des lignes de trams.

Les nouvelles stations souterraines DE BROUCKERE, GARE CENTRALE, PARC, ARTS, MAELBEEK et SCHUMAN sont parcourues, dès le 17.12.1969 (après l'inauguration) par un service de renfort (gratuit pendant 3 jours) entre Sainte-Catherine et Schuman grâce à une boucle prévue dès l'origine dans l'arrière-station Schuman.

Le 20.12.1969, les lignes 23 « Gare de Schaerbeek – Centre », 39 « Stockel – Centre » et 44 « Tervuren – Centre » sont injectées dans le tunnel.

Toutefois, à cette date, seule la trémie aménagée dans l'avenue de la Renaissance est mise en service. Les lignes 39 et 44, en provenance de la porte de Tervuren, suivent leur trajet habituel. La ligne 23 est déviée provisoirement par cet itinéraire.

En complément de ces 3 lignes, un service spécial « Schuman – Centre », sous plaques de pare-brise « Schuman » ou « Sainte-Catherine » selon le sens, augmente le nombre de passages dans le tunnel. A Schuman, il fait demi-tour grâce à l'existence d'une boucle implantée à hauteur de la convergence des deux accès au tunnel.



L'entrée des stations est reconnaissable à la mise en place d'un nouveau sigle.



Le 26.10.1969, la ligne aérienne ainsi que les équipements électriques correspondants sont mis sous tension et la 7123, précédée du truck 37, assure, comme toute première circulation d'un tram dans ce tunnel, un aller-retour entre la trémie de l'avenue de la Renaissance et le Centre (Sainte-Catherine). © R. Hubert

A noter également que l'alimentation électrique des trams dans ce tunnel (et à la boucle Sainte-Catherine) est réalisée par pantographe en lieu et place de la traditionnelle flèche utilisée sur tout le réseau de surface. On veut de la sorte éviter les décâbllements intempestifs, assez réguliers de ce mode de captation, avec comme conséquence que la flèche a alors tendance à partir dans tous les sens...

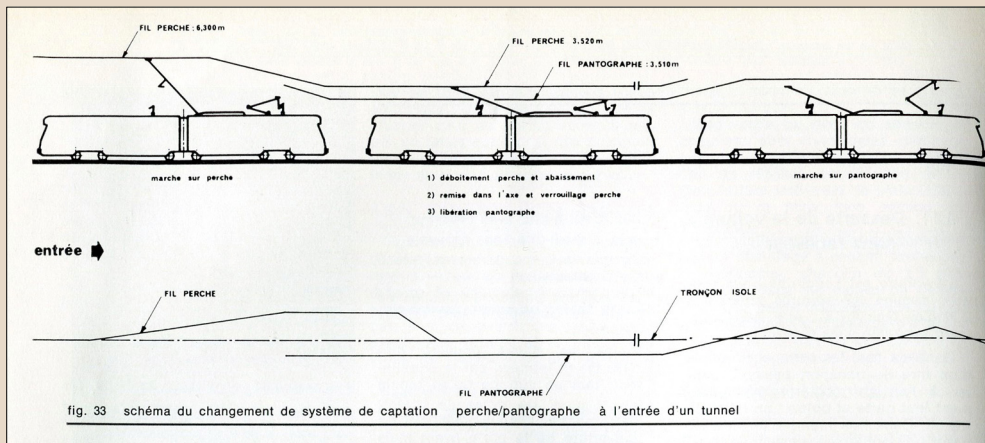


Schéma de l'entrée en tunnel avec passage de la captation par flèche vers celle par pantographe. © ARBAC – Revue Rail et Traction

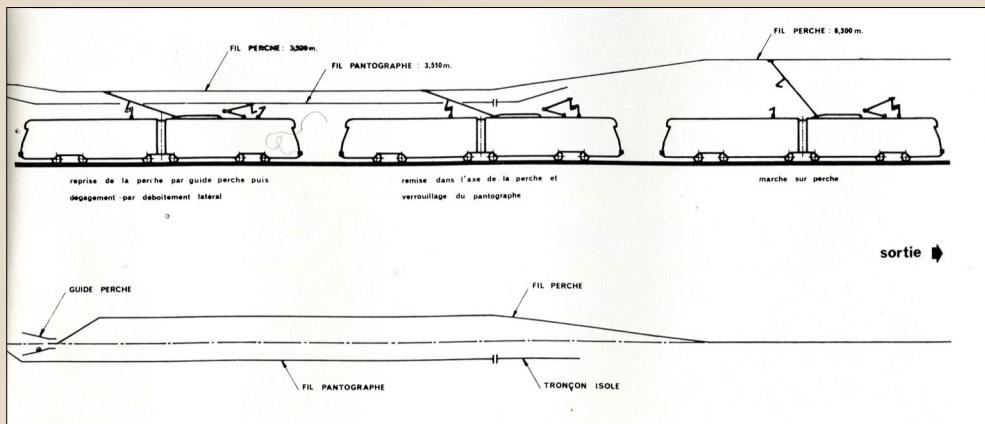


Schéma de la sortie du tunnel avec passage de la captation par pantographe vers celle par flèche. © ARBAC – Revue Rail et Traction

Seules les motrices de type PCC équipées également d'un système de contrôle de vitesse peuvent accéder au tunnel. Pour éviter qu'une motrice non encore transformée n'y pénètre, le personnel de la STIB peut facilement les identifier. Elles sont reconnaissables par l'apposition, dans la ligne de ceinture bleue de bas de caisse, juste en dessous du phare, d'un « M ». Après quelques semaines, celui-ci sera remplacé par un « T » et supprimé peu après la fin de la chaîne de transformation des 7000.

Par conséquent, c'en est fini également de la circulation de motrices autres que les PCC sur les lignes assurant la desserte de ce nouveau tronçon de préméto.

Pour la petite histoire, il est utile de préciser que la station ARTS est rebaptisée en ARTS-LOI en date du 11.11.1972.

10.01.1970 – axe Est-Ouest

Le raccordement des voies de la trémie implantée dans l'avenue de la Joyeuse Entrée avec celles de l'avenue d'Auderghem permet maintenant aux lignes 24 « Bois – Centre » et 25 « (Transvaal) – Auderghem – Centre » d'emprunter aussi ce nouveau tunnel de préméto.

A cette date également, la ligne 23 reprend son itinéraire officiel par les avenues des Gaulois et des Nerviens afin de rentrer dans le tunnel par cette trémie. A noter que cette mesure ne sera effective que le 12.01.1970 pour la ligne 24 car elle ne circule pas le week-end.

22.12.1970 – Petite Ceinture



Après l'Est-Ouest, c'est au tour de la Petite Ceinture d'entamer partiellement sa mise en préméto. Le premier tronçon est inauguré le 21.12.1970 par Son Altesse Royale le prince Albert. Débutant au square Henri Frick, à hauteur de la place Quetelet, ce nouveau tunnel se termine avenue de la Toison d'Or, à hauteur de la rue des Drapiers, soit une petite centaine de mètres avant la place Louise.

Dès le lendemain, soit le 22.12.1970, le tunnel est emprunté par les lignes 101 « ligne circulaire autour du Pentagone », 102 « Gare du Midi – place de la Duchesse » et 103 « Hôpital Brugmann – C.E.R.I.A. » qui desservent ainsi les nouvelles stations MADOU, ARTS, LUXEMBOURG et PORTE DE NAMUR.



Plusieurs motrices ont été affectées au cortège inaugural du premier tronçon de préméto sous la Petite Ceinture. La 7006, dernière de la file (?), attend de s'engager dans le tunnel et est immobilisée dans la trémie du square Henri Frick. 21.12.1070. © J.-M. Pholien.



La 7110 assure un 102 en direction de la place de la Duchesse et effectue son arrêt dans la station « ARTS ». Début 1971. © J.-M. Pholien

30.03.1971 – Petite Ceinture

Le 30.03.1971, c'est au tour de la ligne 18 « Centenaire (place Saint-Lambert) – Fort Jaco » de pouvoir emprunter le tunnel entre la place Quetelet et la trémie Drapiers. Comme pour les lignes 101, 102 et 103, cela signifie aussi une exploitation exclusive en PCC (7000).

18.01.1972 – Petite Ceinture

Le 18.01.1972 le nombre de nouvelles PCC articulées livrées est suffisant pour équiper le 19 « Groot-Bijgaarden – place Saint-Denis » qui abandonne également la surface pour emprunter le tunnel du préméto de la Petite Ceinture.

03.05.1972 – Grande Ceinture – station Diamant

Lors de l'aménagement du complexe routier à hauteur du carrefour du boulevard Reyers et de l'arrivée de l'autoroute de Liège, une station souterraine, baptisée DIAMANT et faisant partie de la future ligne de préméto n° 5 sur l'axe de la Grande Ceinture, est mise en service sous le carrefour de ce boulevard pour les lignes 23 et 90.

11.11.1972 – Petite Ceinture

Les voies qui subsistaient en surface entre la place du Trône et la porte de Namur pour le 32, tout comme celles de la chaussée d'Ixelles, sont désaffectées. Du coup, la ligne 32 devient « place de l'Yser – Boitsfort » et son itinéraire est modifié depuis Buyl pour emprunter l'avenue Louise et rentrer ainsi dans le tunnel de préméto de la Petite Ceinture.

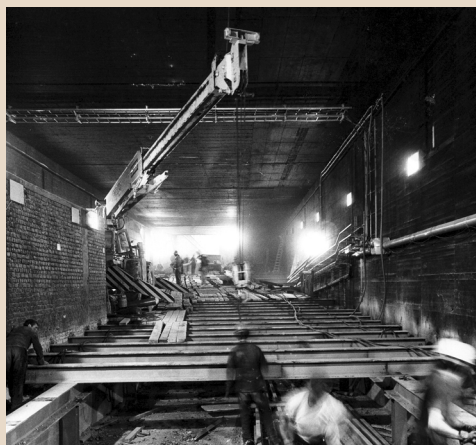
11.12.1973 – Petite Ceinture

L'arrêt de la place Louise, situé en surface peu après la sortie du tunnel de préméto, est transformée en station, dénommée LOUISE, avec contrôle d'accès, préperception et mezzanine comme si elle était implantée en souterrain.

19.08.1974 – Petite Ceinture

Le tunnel de préméto est prolongé depuis le square Henri Frick jusqu'au boulevard Baudouin, peu après la place Rogier. Deux nouvelles stations sont mises en exploitation : BOTANIQUE et ROGIER. Les trams 18, 19, 32, 101, 102 et 103 rejoignent la surface grâce à la trémie baptisée « Marché » implantée à hauteur de cette voirie éponyme.

En réalité, l'inauguration a eu lieu le 18.08.1974 et les lignes régulières ont utilisés ce nouveau tronçon souterrain, à cette même date, à partir de 23 heures...



Juste à la sortie de la station Madou, en direction de la place Rogier, la trémie débouchant à hauteur du square Frick est en cours de démontage pour permettre l'accès vers le nouveau tunnel. Au fur et à mesure de son démontage, on aperçoit derrière le groupe d'ouvriers dans le bas de la photo, les voies qui ont déjà été posées. L'étape suivante est le raccordement de celles-ci aux voies déjà en service. 08.1974. © STIB



Du côté de la place Louise, la 7164 de la ligne 102 débouche de la trémie Drapiers en direction de la gare du Midi alors que la 7075, de la ligne 18, continue de circuler en surface en direction du Centenaire. © J.-M. Pholien



Le jour de l'inauguration de la station Diamant, la 7503, désignée comme premier véhicule du cortège inaugural, remonte la trémie provisoire du square Vergote pour rejoindre en surface le square Montgomery. Celle-ci disparaîtra en janvier 1975 lors de l'achèvement de ce tunnel jusqu'à Boileau. © J.-M. Pholien

31.01.1975 – Grande Ceinture et axe Est-Ouest

La trémie provisoire du square Vergote est démontée et ce tunnel de préméto est dorénavant prolongé jusqu'à hauteur du boulevard Louis Schmidt, peu après le carrefour avec la rue de l'Escadron. Trois nouvelles stations sont mises en exploitation : GEORGES HENRI, MONTGOMERY et BOILEAU, desservies par les lignes 23 « Gare de Schaerbeek – Rond-point Winston Churchill » et 90 « Gare du Nord – Gare du Midi », la première citée abandonnant du coup la desserte de l'axe Est-Ouest.

A la même date, la ligne 24 est supprimée, son itinéraire étant repris par le 23 entre les Casernes et le rond-point Churchill.

Comme deux lignes disparaissent de l'axe Est-Ouest, le service spécial « Centre – Schuman » est prolongé jusqu'au square Montgomery et circule dorénavant sous film 39 barré.

15.09.1976 – axe Est-Ouest

Au soir du 15.09.1976, les trams 25, 39 et 44 abandonnent définitivement la desserte de cet axe souterrain, celui-ci étant exploité par le métro dès le 20.09.1976.

Dès le 16.09.1976, les lignes 39 et 44 sont limitées à Montgomery où elles donnent correspondance à la nouvelle ligne de métro grâce à l'aménagement d'une station souterraine accessible par la trémie d'entrée dans la rue du Duc et celle de sortie dans l'avenue de Tervuren. Quant au 25, cette ligne est supprimée dès le 20.09.1976.

Et toujours le lundi 20.09.1976, Son Altesse le roi Baudouin inaugure tant la première ligne de métro de Bruxelles que le préméto sur l'axe Nord-Sud.

04.10.1976 – axe Nord – Sud

Les lignes de tram 52, 55, 58, 62, 81 et 90 abandonnent définitivement leur passage en surface sur les boulevards du centre. Depuis la rue du Progrès, à proximité immédiate de la gare du Nord, les trams plongent dans le tunnel de préméto pour aboutir ensuite à la station LEMONNIER (modernisée pour l'occasion) dans l'ancien tunnel existant sous la place de la Constitution.

De nouvelles stations sont ainsi desservies par ces lignes, à savoir : GARE DU NORD, ROGIER, DE BROUCKERE, BOURSE et ANNEESSENS.

Dans la station Rogier, au niveau intermédiaire entre l'axe de la Petite Ceinture (situé donc au -1) et celui du Nord-Sud (au -3), une nouvelle gare terminus est également aménagée pour la ligne 90.

20.08.1985 – Petite Ceinture

Après une coupure d'exploitation d'une durée de cinq jours afin de permettre le démontage de la trémie qui était implantée sur l'avenue de la Toison d'Or, à hauteur de la rue des Drapiers, le tunnel de la Petite Ceinture est prolongé sous la place Louise pour déboucher peu après le carrefour de la Petite Ceinture avec la rue de l'Hôtel des Monnaies. Les trams 2, 18, 19, 32, 101 et 103 empruntent ce nouvel accès, baptisé trémie Berckmans, pour desservir la nouvelle station souterraine LOUISE.

Signalons d'une part, que la ligne 2 « Rogier (terminus à la boucle Jacqumain) – Gare du Midi » vient renforcer cet axe dès le 24.11.1981 et que d'autre part, la ligne 102 est supprimée lors de la restructuration du réseau liée au prolongement de la ligne 1 du métro vers Anderlecht et Laeken.

23.06.1986 – Petite Ceinture

Après les nombreux travaux de construction du tunnel métro et du tunnel routier sous le boulevard Léopold II et la place Simonis, la STIB se voit contrainte de mettre en service la station existante sous cette place.

Une trémie provisoire est donc aménagée sur le boulevard Léopold II, à hauteur de la rue de l'Eglise Sainte-Anne, de manière à permettre aux lignes 19 et 103 de desservir la station SIMONIS. Le 19 ressortant du tunnel grâce à une trémie aménagée dans l'avenue de la Liberté tandis que le 103 ressurgit en surface dans l'avenue de Jette.



Quelques instants avant les travaux de pose de la voie vers le tunnel Nord-Sud, celle sortant étant déjà raccordée à la rue du Progrès, la 7018 de la ligne 81 en direction du Heysel a encore parcouru les boulevards centraux en surface tandis que la 7567 ayant participé au voyage inaugural dans le prémétro attend de s'engager en surface. 04.10.1976. © collection Mupdofer



La station SIMONIS n'a finalement été utilisée par les trams qu'un peu plus de deux ans. Le 14.03.1988, la 7918 sur la ligne 103 se dirige vers Erasme et croise la 7939 sur un 19 en direction de Groot-Bijgaarden. Les supports du troisième rail qui servira d'alimentation électrique des rames de métro ont déjà été placés.

Moins de deux ans plus tard, soit dès le 05.04.1988, le 103 abandonnera déjà la desserte de cette station pour permettre la transformation de la trémie de l'avenue de Jette qui doit être remontée au niveau -1 tandis que le niveau -2 deviendra la zone de rebroussement de la ligne 2 de métro.

Dès le 01.08.1988, c'est le 19 qui abandonne la desserte de cette station en prévision de l'arrivée du métro lourd dans celle-ci.

27.09.1988 – axe Petite Ceinture

En début de soirée, les trams 2, 18, 19, 32, 101 et 103 abandonnent définitivement l'exploitation du tunnel de prémétro de la Petite Ceinture entre les trémies Marché (place Rogier) et Berckmans (avenue Henri Jaspar) pour laisser la place aux derniers travaux de modernisation pour la nouvelle ligne de métro 2 « Simonis – Gare du Midi ».

Dès le lendemain, la ligne 19 restructurée relie Groot-Bijgaarden au Heysel en desservant au passage une nouvelle station de correspondance à SIMONIS, aménagée au niveau -1. Pour accéder à celle-ci, les trams empruntent les deux trémies mises en service le 23.06.1986.



En date du 28.04.1987, la 7165 de la ligne 2 remonte la trémie Marché qui a permis aux trams de ressortir du prémétro de la Petite Ceinture de 1974 à 1988.

04.12.1993 – axe Nord – Sud

A l'heure actuelle, il s'agit de l'ultime extension d'un axe de prémétro à Bruxelles. En effet, le jour précédent, Son Altesse le prince Philippe avait inauguré, en conduisant lui-même la 7763, le tunnel reliant la gare du Midi, dont l'entrée est connectée au tunnel Constitution sous le boulevard Jamar, à la place Albert.

Ce sont les lignes 23 « Gare de Schaerbeek – Gare du Nord », 55 « Bordet Station – Silence » et 90 « Rogier – Gare du Midi (Lemonnier) » qui desservent ainsi les nouvelles stations GARE DU MIDI, PORTE DE HAL, PARVIS DE SAINT-GILLES, HORTA et ALBERT.

Les 23 et 90 rejoignent leur itinéraire en surface dans l'avenue Albert, à hauteur de la rue Berkendael tandis que le 55 emprunte une trémie implantée dans l'avenue Jupiter.



Son Altesse le prince Philippe s'est installé aux commandes de la 7763 et écoute les instructions données par son moniteur du jour. 03.12.1993.



Les motrices ayant participé au cortège inaugural avaient été équipées d'une mention spéciale. Après le voyage protocolaire, elles ont permis aux clients de découvrir les nouvelles infrastructures. La 7781 croise la 7750 dans la station Parvis de Saint-Gilles. © M. Reys.

2002 à 2005 – Axe Nord - Sud

Dès l'origine, des quais centraux hauts ont été construits dans les stations ROGIER, DE BROUCKERE, BOURSE et ANNEESSENS en prévision de la conversion de l'axe en métro. Au début des années 2000, pour accélérer un tant soit peu le mouvement des voyageurs, il est décidé de les adapter en quais bas et de mettre ceux-ci en service.

Dès le 03.12.2002, c'est au tour de la station DE BROUCKERE et ensuite il faudra attendre le 01.12.2004 pour l'ouverture aux clients des quais centraux des 3 autres stations.

Toujours dans l'axe Nord-Sud, les voies latérales de la station GARE DU NORD, dont l'emplacement existe depuis la construction de cet ouvrage, sont mises en service, les latérales étant empruntées par les trams circulant sur l'axe Nord-Sud tandis que les voies centrales ne sont plus utilisées que par les lignes rejoignant le terminus de Rogier.

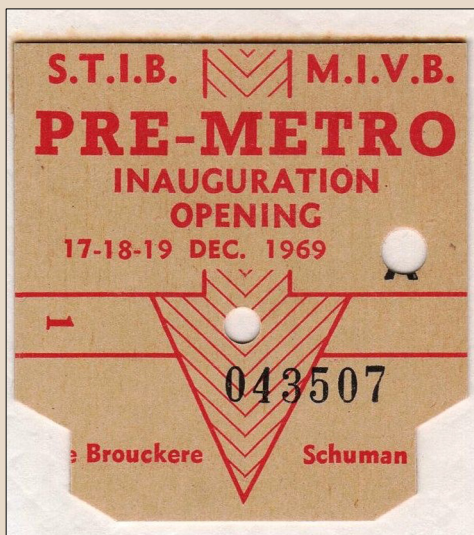
01.09.2018 – Station Simonis

A cette date, une nouvelle station terminus au niveau -1 est mise en service à l'occasion de la création de la ligne 9 « Simonis – Arbre Ballon ».

Et pour le futur ?

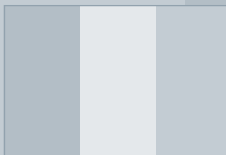
De nos jours, il n'y a plus vraiment de projets importants de construction de nouvelles infrastructures souterraines de type prémétro.

Tout au plus, celui d'un tronçon supplémentaire qui serait bien utile sous la place Meiser, très encombrée, est régulièrement évoqué au sein de la Région bruxelloise.



Et pour terminer cette évocation, voici les tickets distribués aux voyageurs pour découvrir l'axe Est-Ouest en 1969 et les nouvelles stations ROGIER et BOTANIQUE en 1974. Collection M. Albrecht.

Remerciements : Marcel Albrecht, Guy Bricman, Michel d'Heygère, Raymond Hubert, Jean-Pierre Marissens, Pol Tordeur et Roger Walraevens,



LIMOGES

Un souffle nouveau sur un réseau peu habitué à cela



Dès son premier jour d'exploitation, le deuxième exemplaire des nouveaux trolleybus articulés Créalys IMC (numéro de parc 912) réemperche au terminus de la ligne 4 à Montjovis où la boucle de ligne aérienne va enfin être placée comme en témoigne le poteau gris clair à l'arrière-plan, © B. Passié. 18.11.2019.

Faut-il y voir l'action de la nouvelle équipe dirigeante de la Communauté Urbaine de Limoges Métropole ou les conséquences des instructions émanant des autorités visant à accentuer le développement durable ? Toujours est-il que le réseau limougeaud bénéficie et, surtout, va bénéficier dans les prochaines années, d'un souffle nouveau.

Soyons de bon compte : il n'est pas resté totalement immobile durant les mandatures précédentes. On se rappellera notamment de l'acquisition de quatre nouveaux trolleybus articulés HESS (cf. TDM 331 – p. 42 & 43) et du prolongement de la ligne 4 jusqu'au Pôle Saint-Lazare, au sud-est de la ville.

Le lundi 20.05.2019, dans le cadre de la revitalisation du vaste quartier de la Bastide, un joli pôle, destiné à regrouper notamment les terminus des **lignes 2 et 6**, distants jusqu'alors de quelques centaines de mètres, était mis en service pour la **ligne 2**. Ce pôle implique un léger prolongement des deux lignes concernées. Malheureusement, la couche d'usure des nouvelles voiries s'avérant défectueuse, il a fallu y renoncer dès le lundi 16.09.2019, le temps d'obtenir son remplacement. Aux dernières nouvelles, cela pourrait être réalisé d'ici la fin de l'année.

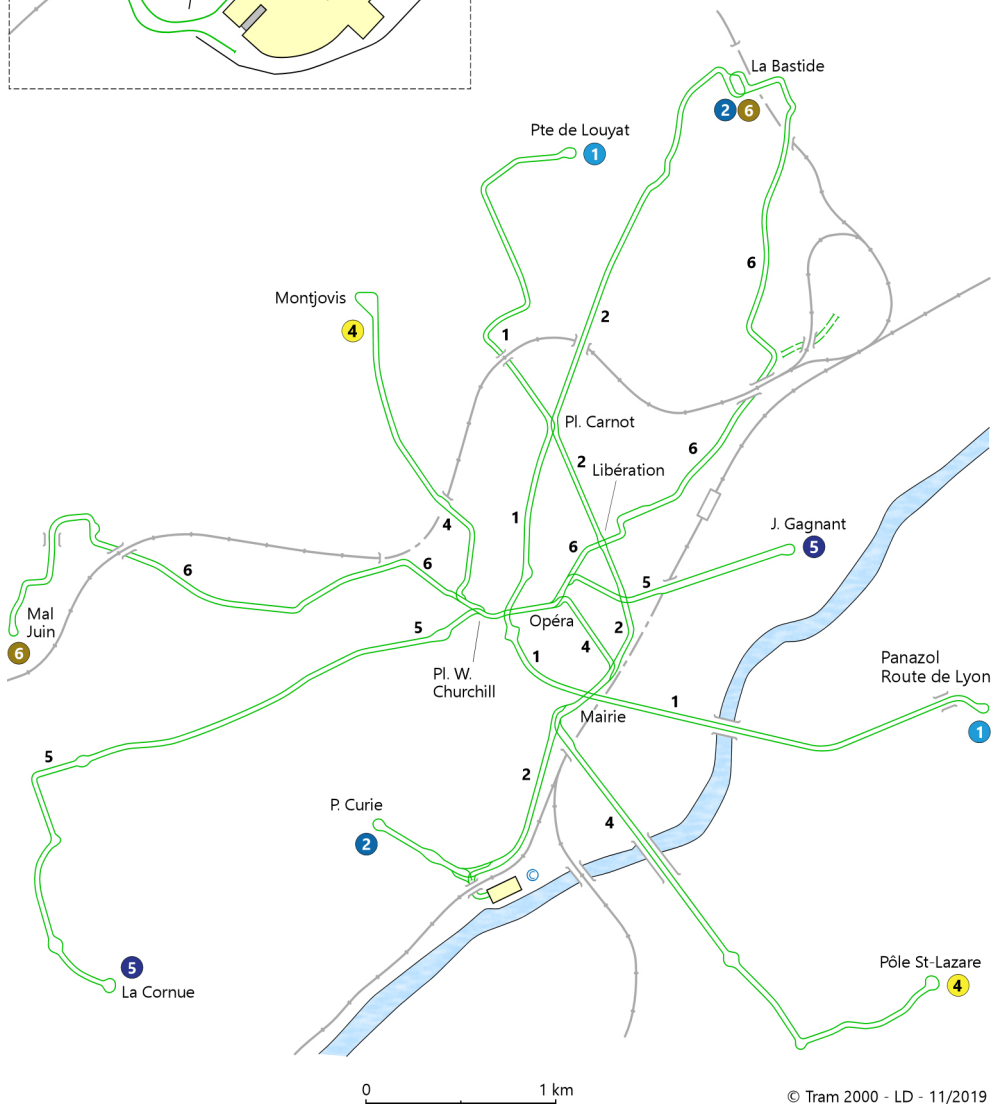
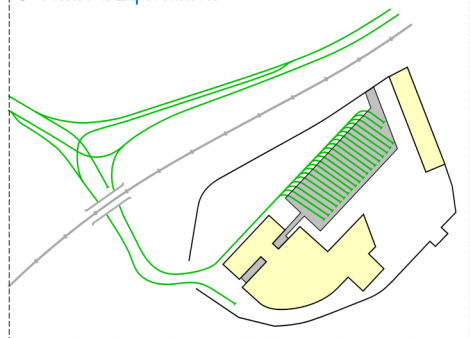
A l'autre bout de la **ligne 2**, un prolongement de 1,5 km jusqu'au C.H.U. Dupuytren 2 est à l'étude.



Dès le lundi 20.05.2019, la ligne 2 a pu bénéficier des infrastructures du nouveau pôle d'échange multimodal de La Bastide. Le trolleybus 117 qui y stationne le 20 juillet nous l'illustre. Malheureusement, à la suite d'importantes défectuosités rapidement constatées dans le revêtement de la voirie, cette situation n'a perduré que jusqu'au 15.09.2019. Les réparations devraient être effectuées très prochainement. Peut-être même avant la fin de l'année. © O. Janssens.



Également dans l'attente de la finition du pôle multimodal de La Bastide qui rapprochera son terminus de celui de la ligne 2, la ligne 6 est contrainte de desservir son terminus provisoire actuel en mode thermique. On notera le joli clin d'œil obtenu par l'incorporation du dessin d'un ancien trolleybus sur la belle fresque réalisée sur le pignon de l'immeuble à l'arrière-plan, inaugurée le 13.09.2019. 14.11.2019.



Au terminus de la **ligne 4** à Montjovis, les poteaux destinés à supporter la ligne aérienne attendue depuis le report (il y a six ans !) du terminus dans l'avenue du Parc (cf. TDM 331 – p. 42) afin de permettre aux nouveaux trolleybus articulés d'y effectuer demi-tour, ont enfin été placés début novembre. Là aussi, une issue favorable devrait donc intervenir dans les prochaines semaines.

Mais LA nouvelle du moment est bien entendu la livraison début novembre, par IVECO, des deux premiers trolleybus articulés de type IMC (*In Motion Charging*), les premiers en France puisque ceux de Saint-Etienne n'entreront en service que début 2020. Officiellement présentés le jeudi 14.11.2019, ils sont entrés en service sur la **ligne 4** dès le lundi suivant. Fin novembre, le troisième (et actuellement dernier) exemplaire devait également arriver à bon port.

Les amateurs du genre noteront que :

- ils sont identifiés par les numéros de parc 911 à 913, les deux premiers étant respectivement immatriculés FL-008-MF et FL-145-MF,
- le numéro de châssis du premier est VNE412CM80031070,
- il s'agit d'un investissement de 3,2 M€,
- quelque 12 km d'autonomie ou encore 25 à 40 % sont annoncés en cas d'affranchissement des lignes aériennes,
- et enfin, à titre anecdotique, ils sont 35 cm moins longs que leurs aînés de HESS.

Ces nouveaux véhicules, comme une partie des plus anciens, sont revêtus d'une livrée gris/bleu en lieu et place de la précédente, agrémentée de bandes jaune/bleu clair. Pour autant, la messe n'est pas dite, la Métropole envisageant l'adoption d'une nouvelle identité visuelle, voire même d'un nouveau nom commercial.

Cette extension de parc doit permettre de ne plus exploiter la ligne 4 qu'à l'aide de trolleybus articulés et, ce faisant, de donner du souffle à l'ensemble. Car, avec respectivement 6, 6, 7, 4 et 7 trolleybus simultanément en service aux heures de pointe sur les **lignes 1, 2, 4, 5 et 6** pour un parc de seulement 31 unités (p.m. : dont 27 standards Cristalis), la situation actuelle n'est pas tenable.

Proche du dépôt (ce qui autorise des permutations rapides dès qu'un trolleybus est rendu disponible), la **ligne 2** sert d'ailleurs de tampon.

A ce stade, l'utilisation des batteries des nouveaux véhicules ne s'opère que lors des trajets de sortie et de rentrée au dépôt. Mais à terme, lorsque deux lignes de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) seront réalisées, il en sera fait usage notamment le long des tronçons communs. Les gestionnaires actuels estiment en effet que, du point de vue des investissements, l'acquisition de véhicules entièrement électriques est moins onéreuse que l'extension du réseau de trolleybus.

On sera alors à l'horizon 2025/2030 et il sera temps de procéder au remplacement des Cristalis même s'ils bénéficient pour l'heure d'une révision à mi-vie chez un prestataire local, l'entreprise BERNIS Trucks, pour quelque 4,2 M€. La création de ces deux nouveaux axes impliquera en effet la refonte du réseau bifilaire, diminuant du même coup le nombre de lignes d'une unité. L'axe nord-sud (A) empruntera en effet une moitié de la **ligne 2** tandis que la ligne est-ouest (B) fera de même le long de la **ligne 1**.

Tant qu'à faire, un second dépôt sera construit dès 2022/2023 dans les environs du technopôle Ester, au nord-est de la ville. Celui-ci apportera une réponse au besoin de plus en plus criant de capacité tout en permettant une limitation de l'ampleur actuelle des trajets "hauts-le-pied". Son architecture est encore à l'étude, l'opportunité de couvrir ou non la zone de garage n'étant par exemple pas encore tranchée. D'une part, l'expérience des Cristalis indique en effet l'obligation de le faire au vu du climat limougeaud et, d'autre part, la technologie évoluant, on peut espérer faire l'économie de cet important surcoût.

Enfin, concluons en évoquant les trois anciens trolleybus sauvegardés localement : le CB60 18 de 1943, le VBRh 274 de 1955 et l'ER100 440 de 1989. Ceux-ci, rétrocédés à l'exploitant, sont en effet actuellement garés dans l'ancienne caserne Marceau que la ville a l'intention de réhabiliter prochainement. Un nouveau lieu de stockage est donc ardemment recherché. Entretemps, le CB60 et l'ER100 ont été exposés, en compagnie d'un Cristalis, au centre-ville (dans le bas de la rue Jean Jaurès) le 28.09 dernier, à l'occasion de la journée de la mobilité.



On aime ou on n'aime pas mais la nouvelle livrée (transitoire ?) à dominante gris/bleu gagne du terrain au sein du parc limougeaud. En témoignent ces deux vues, prises respectives au Pôle Saint-Lazare, terminus de la ligne 4, et, on l'aura compris, dans le dépôt. 14.11.2019.



35 cm plus courts que les HESS, les nouveaux IVECO, électrifiés par SKODA (ici le 912), sont dotés de rattrape-trolleyes comme jadis, 14.11.2019.

Et de six ! Ou comment passer de l'étoile à la toile ...



Alors que les convives en sont aux zakouskis, les quatre rames inaugurales patientent gentiment de part et d'autre de la station Beauvisage – CISL, laissant apparaître la belle nouvelle livrée qui les décore enfin. 22.11.2019.

Un réseau de trams décidément très dynamique

Soyons de bon compte : selon les dires de la présidente du SYTRAL (p.m. : l'autorité organisatrice), l'association entre l'étoile et la toile vient du maire de Lyon lui-même. Et pour cause, même si le tronçon de la ligne T6 (6,7 km, 14 stations) mis en service le 22.11.2019 sur le coup de 14:30 (avec octroi de la gratuité d'accès jusqu'à la fin du service) n'est qu'un début, il s'agit d'une vraie rocade au sud de la ville.

Une fois n'est pas coutume, les discours (successivement de la présidente précitée, du maire de Lyon et, enfin, du président de la Métropole) ont eu lieu avant le trajet inaugural dans un espace spécialement aménagé sous la halle 8, soit à proximité immédiate de la station Beauvisage – CISL. C'est d'ailleurs sur le quai central de la nouvelle ligne, devant la rame 856 qu'a eu lieu, à 11:40, la coupure d'un ruban imprimé aux couleurs de l'événement.



Entourée du maire de Lyon (à gauche) et du président de la métropole (à droite) et de l'ensemble des maires des communes traversées, la présidente du SYTRAL coupe le ruban inaugural devant la motrice 856. 22.11.2019.

Un aller-retour jusqu'aux Hôpitaux Est – Pinel a alors été proposé aux VIP (dont de jeunes ambassadeurs du tram salués par la présidente), les rames 857 et 855 prenant successivement en charge les autres invités tandis que la 854 restait garée en réserve en aval de la station.

Le choix de ces quatre rames n'était assurément pas innocent puisqu'elles arboraient ce qui est appelé à devenir la nouvelle livrée des tramways lyonnais. Plus moderne que l'initiale, mais basée sur le même principe d'illustration des principaux monuments lyonnais (la population ayant pu s'exprimer à ce sujet), et se distanciant résolument de la livrée à points qui avait été dévoilée le 20.04.2009 (cf. TDM 294 – p. 41 à 43) lors de l'inauguration de la ligne T4 (et que d'aucuns appellent la livrée *varicelle*), elle donne un coup de jeune aux motrices.

Si l'on excepte la 856 qui avait été totalement pelliculée lors de l'inauguration de la ligne T3 le 27.11.2006 (cf. TDM 271 – p. 37 et 38) afin d'obtenir un effet miroir à l'image des rames de Tours et qui avait été totalement décollée à la suite semble-t-il d'une erreur (et aussitôt remplacée par la répétition de la démarche sur la rame 875), les quatre motrices dont question n'avaient jamais reçu de livrée spécifique et circulaient dès lors toujours toutes blanches.

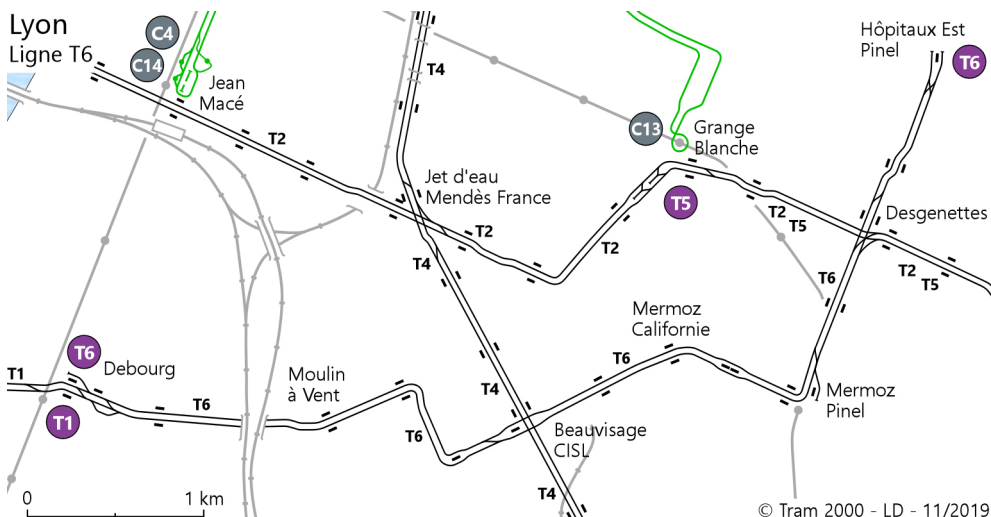
Pour résumer, exception faite de la 875, il y a donc actuellement trois livrées différentes :

- 801 à 853 : l'initiale avec des dessins de monuments sur fond jaune et bleu,
- 854 à 857 : la nouvelle, également avec des dessins de monuments mais sur fond rouge et gris cette fois,
- 858 à 874 et 876 à 892 : livrée reprenant de multiples points rouges et gris.

Bien entendu, les 15 nouvelles longues rames récemment commandées arboreront la nouvelle livrée. Comme le lot initial de 11 rames a fait l'objet d'un complément ultérieur de 4 unités, leur livraison se fera de décembre 2019 à l'été 2020 et ensuite durant l'automne de la même année. Selon la tradition lyonnaise, leur numérotation s'effectuera dans la continuité de l'actuelle, soit de 893 à 907.

Elles sont appelées à remplacer les dernières rames courtes qui circulent encore sur la ligne T4 mais également à assurer une nouvelle desserte permanente à raison d'un passage tous les quarts d'heure qui sera créée fin 2020 entre Vaulx-en-Velin La Soie et le Parc Olympique Lyonnais, la petite branche de la ligne T3 qui n'est encore desservie actuellement qu'à l'occasion des matches au stade adjacent. Les rames courtes ainsi libérées serviront à renforcer l'offre sur les lignes T1 et T2, cette dernière étant appelée à être prolongée, en 2020 également, de Perrache à l'Hôtel de Région – Montrochet. Entre-temps, un maximum simultané de six rames sont désormais affectées à la desserte de la ligne T6.

Enfin, signalons que la rame 863 (qui avait heurté un poteau de caténaire à la suite d'un déraillement le 10.11.2017 (cf. TDM 380 – p. 60) est toujours en réparation à l'usine d'ALSTOM à Aytré. Son retour n'est pas espéré avant fin 2020.



© Tram 2000 - LD - 11/2019

Pour l'évolution du réseau ferré de surface lyonnais, rappelons que cette même ligne T6 est appelée à être prolongée d'ici 2025 à l'est jusqu'à La Doua, bouclant ainsi la boucle avec la ligne T1 qui assure la même desserte par l'ouest. D'ores et déjà, la concertation est en cours pour cette nouvelle extension. Selon la présidente du SYTRAL, elle est *dynamique*, le maire de Villeurbanne se montrant exigeant au point d'amener la première à évoquer la possibilité d'une alimentation par le sol.

Un mot encore pour signaler que le site propre bétonné plutôt qu'engazonné de l'avenue Jean Mermoz constitue une exception due aux passages de convois exceptionnels engendrés par une grande entreprise riveraine. La LAC (Ligne Aérienne de Contact) y est d'ailleurs susceptible d'être relevée pour la même raison.

Quand les trolleybus ne sont pas en reste

L'an dernier, à la même période (cf. TDM 390 – p. 51 à 53), nous évoquions le renouveau du parc de trolleybus. Entre-temps, la rénovation à mi-vie des ETB 12 (Electric Trolley Bus 12m) a en effet abouti sans que nous ne parvenions à déterminer avec exactitude le nombre de véhicules qui en ont finalement bénéficié. A priori, une cinquantaine dont, au moins les 1801, 1803 à 1842, 1844, 1846, 1856 à 1858 ; les 1802, 1853 et 1861 étant réformés, respectivement les 04.04, 03.09 et 18.06.2019.

A la suite d'un incendie survenu le mardi 12.11.2019, vers 02:00, dans les stands d'entretien d'UTV (Unité de Traction de Vaise) au nord-ouest de l'agglomération, les ETB 12 1831, 1862 et 1865 ont été totalement détruits (et dès lors réformés le jour-même) tandis que les 1851 et 1856, également touchés, restent susceptibles d'être réparés.

Pour ce qui concerne la rénovation des ETB 18, les travaux pour la première série (1901 à 1912 et 1914 à 1927) ayant abouti il y a quelques mois déjà, les véhicules de la seconde série (2901 à 2928) ont pris le relais. Début novembre, cinq véhicules avaient déjà été traités tandis que cinq autres étaient en cours.

A des fins d'essais comparatifs sur le réseau lyonnais, Hess et Iveco Bus ont délégué en juin

un trolleybus articulé IMC (*In Motion Charging*, cf. Limoges), respectivement le Swisstrolley n° 28 du réseau de Berne et le Créalis prototype à dominante bleue que nous illustrions il y a tout juste un an. Il se dit que cela ne s'est pas très bien passé pour le second et qu'il était dépourvu de tout système de climatisation.

A bonne source, il semblerait que le fournisseur suisse tienne la corde. Le cas échéant, la commande initiale de 18 véhicules permettra d'augmenter la capacité de la ligne C13, actuellement encore exploitée à l'aide d'ETB 12 et, dès lors, de déclasser les exemplaires non rénovés. Mieux : une commande complémentaire destinée à faire de même sur la ligne C11 pourrait être envisagée dans la foulée.

La suite de l'électrification prévue du réseau, qui fera du reste encore davantage appel aux facilités induites par la technologie IMC (sur la ligne C13, seul le passage dans le secteur en pleine rénovation de Part-Dieu se fera perches baissées), devrait faire l'objet d'un nouvel appel d'offres. Nul doute que le cas échéant le constructeur national se montrera encore plus réactif.

L'avenir de la desserte par trolleybus de la ligne S6, qui relie l'Hôtel de Ville à la Croix-Rousse, dépendra par contre de la disponibilité de véhicules à gabarit réduit, l'appel d'offres visant à rénover les véhicules actuels (qui se font de plus en plus rares en ligne) ayant été déclaré infructueux.

Entretemps, depuis le 26.08.2019, avec 21 unités, les ETB 18 ont retrouvé leurs droits sur l'ensemble de la ligne C3. Cela devait faire l'objet d'une inauguration en bonne et due forme le vendredi 06.09.2019 mais, à la suite d'une agression violente survenue le samedi précédent, à Laurent Bonnevey – point important de la ligne –, cette manifestation a été annulée.

Outre une mise en site propre pratiquement intégrale, une excellente télécommande des feux, une rationalisation du nombre d'arrêts (certains, historiques, n'étaient distants que de 200m) et l'aménagement de différentes boucles de retournement (notamment à Part-Dieu) sont autant d'éléments qui augmentent à l'évidence la performance de cette desserte très fréquentée.



A l'occasion de la remise en service des trolleybus sur la ligne C3, le SYTRAL a voulu intégrer une dimension artistique. Flanqué d'un guépard et d'un oiseau sur chaque côté, le véhicule a ainsi été décoré par le street-artiste Kalouf, associé au Zoo Art Show. Le voici devant le palais de la Bourse, prêt à aborder la rue de la République. 12.09.2019. © M. Habhouh.



Après la série 1901-1927 des Cristalis articulés (p.m. : identifiés par l'acronyme ETB 18), c'est au tour des 2900 de prendre l'un après l'autre le chemin de la rénovation à mi-vie au Technicentre Industriel de la SNCF à Nevers. Immortalisé dans son jus à hauteur de Massieux, le 2905 s'y dirige le 29.07.2019. © M. Habhouh.

Une ligne 3 prometteuse car fortement anticipée

LIGNES D'AZUR

Nice
Ligne 3

S'il n'y avait l'imposant stade et, surtout, le début de construction d'un magasin IKEA devant celui-ci (NDLR : actuellement, le plus proche est à Toulon), on serait en droit de s'interroger sérieusement quant à l'utilité de cette troisième ligne niçoise de tramways modernes (4,3 km de voies nouvelles jalonnées de 6 stations sur un total, tronc commun avec la **ligne 2** y compris, de 7 km pour 11 stations). Une interrogation d'autant plus pertinente qu'elle est dotée de bout en bout du coûteux SRS (Système de Recharge par le Sol) alors que le nouveau tronçon est en site propre axial arboré de part et d'autre où l'implantation d'une caténaire n'aurait posé aucune difficulté.

Certes, les immeubles de bureaux et/ou d'habitations commencent à se multiplier côté ville peu après la bifurcation avec la branche de la ligne 2 qui mène au CADAM et l'on parle ici de *l'itinéraire structurant de la Plaine du Var*.

A contrario, ce ne sont pas les quelque 2 200 habitants de Saint-Isidore, point de chute de ligne, qui justifient cette nouvelle extension du réseau local qui présente heureusement une belle vitesse commerciale avec quelque 22 km/h.

Politiquement, le maire niçois, par ailleurs président de la Métropole, ne s'en est d'ailleurs pas caché lors de son discours, il s'agit avant tout d'un message à l'attention des communes périphériques : la "ville centre" ne les oublie pas ! Prosaiquement, l'anticipation de sa construction en la plaçant dans la foulée des imposants travaux de construction de la **ligne 2** a permis de substantielles économies, de l'ordre de 20 M€.

Urbanistiquement parlant, il s'agit bien sûr de proposer d'emblée une offre de transport qualitative aux investisseurs le long de cet axe.

Celle-ci démarrera du reste de manière raisonnable, à raison d'un départ tous les quarts d'heure en journée pour toutes les 20 minutes de 20 à 22:00 pour terminer aux environs de 23:30 par deux départs par heure. Quatre rames devraient suffire à cette tâche.



Les soirs de match à l'Allianz Riviera (nom du stade), un dispositif particulier est mis en œuvre deux heures avant et jusqu'à fin service :

- la **ligne 3** est remplacée par une ligne "desserte stade foot" allant de Saint-Isidore au centre-ville (Jean Médecin) ;

- les stations Eco-Parc et Les Arboras Université ne sont pas desservies ;
- la station terminale Saint-Isidore n'est pas davantage desservie mais après les matchs uniquement.

Autrement dit, les stations temporairement non desservies serviront de zone de stockage sous tension (cf. SRS) des rames. A défaut de toute autre infrastructure, la communication implantée en aval du stade prend alors toute sa pertinence pour l'évacuation des spectateurs.

Alors que la ligne aboutit normalement à l'aéroport (où, soit dit en passant, elle contribuera à renforcer l'offre gratuite entre les deux terminaux), des trajets directs vers le centre-ville seront alors exceptionnellement réalisés.

Pareil trajet direct (sans aucun arrêt intermédiaire jusqu'à Jean Médecin !) a du reste été proposé dès 15:10 aux invités qui avaient emprunté, à 14:12, la rame inaugurale (033) depuis le terminal 2 où rendez-vous avait été fixé à 13:00.

Aux cinq nouveaux arrêts intermédiaires, des convives supplémentaires (dont quelques stars

de l'équipe de foot locale à hauteur du stade) sont venus contribuer à la surcharge initiale de la rame lors du trajet en direction de Saint-Isidore.

L'arrivée au terminus s'est faite sous une abondante pluie de confettis rouges et sous les applaudissements de la population locale dotée pour l'occasion de petits drapeaux aux couleurs de l'événement.

La suite, soit l'aboutissement de la phase d'extension du réseau actuellement engagée, ou, plus précisément l'ultime prolongement de la ligne 2 jusqu'au port est, quant à elle, d'ores et déjà planifiée (comme trois autres en France) pour le samedi 14 décembre prochain.

Dans l'intervalle, un nouveau cycle prometteur est d'ores et déjà engagé d'une part, au travers d'une commande complémentaire de 9 rames, livrables dès le printemps 2021 et, d'autre part, de réunions d'information pour le projet de **ligne 4** (qui doit voir le jour d'ici 2026) comme par exemple un mois plus tôt à Cagnes-sur-Mer.

Vous avez dit "campagne électorale" ?! Pour rappel, les municipales auront lieu en mars 2020.



C'est sous une pluie de confettis rouges et dans l'enthousiasme général de la population locale que la rame inaugurale de la ligne 3 (033) a rejoint le terminus de Saint-Isidore. © N. Vanhée, le 13.11.2019.

La "3^{ème} ligne" d'abord, les nouveaux trolleybus ensuite



A nouvelle desserte, nouvelle rame : c'est par une des seize rames livrées par CAF que nous illustrons l'extension du réseau stéphanois inaugurée sous le soleil mais après les premières chutes de neige survenues l'avant-veille. 16.11.2019.

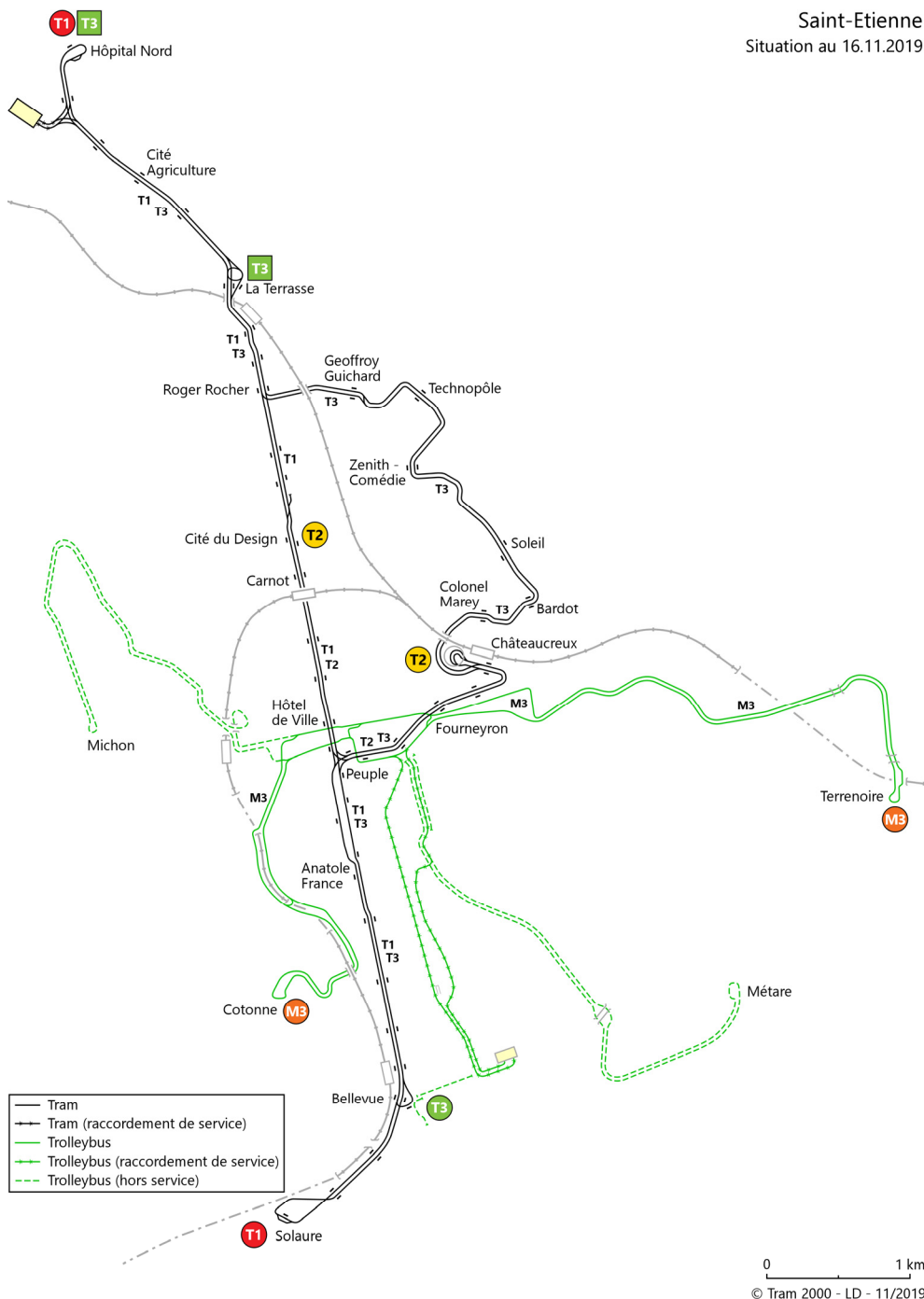
Avouons-le : la longue grève qui avait marqué l'inauguration, le 06.10.2006 (cf. TDM 269 – p. 44 à 48), de l'extension du réseau ferré jusqu'à la gare de Châteaureux ne nous avait pas laissé le meilleur des souvenirs. Il n'en a heureusement pas été de même le samedi 16.11.2019 lors de la mise en service de ce qui était appelé localement "la 3^{ème} ligne". Malgré tout, une manifestation de "gilets jaunes" au centre-ville a provoqué l'arrêt de l'exploitation le long de la nouvelle desserte durant deux heures l'après-midi alors même qu'elle venait d'être ouverte gratuitement (comme sur tout le réseau le weekend) sur le coup de 13:00, après la partie protocolaire.

Celle-ci a débuté peu après 10:00 par un discours du maire stéphanois, également président de Saint-Etienne Métropole, à hauteur de la station Colonel Marey où le musée local avait dépêché le trolleybus historique VA3B2 151 de 1955 (ex-Marseille 155).

C'est d'ailleurs à un ancien agent de la ville, officiant au sein du Musée et qui avait eu la bonne idée de revêtir un uniforme d'époque, qu'est revenu l'honneur de tendre au maire le coussin portant des ciseaux pour la coupure (à 10:33 très précises) du ruban tricolore.



Les invités ont alors pu prendre place dans les rames officielles selon leur couleur : 951 (bleu), 954 (vert), 953 (rouge) et 955 (orange).



La première a démarré dès 10:43 pour rejoindre le stade Geoffroy Guichard où une collation était offerte, le retour jusqu'à l'arrêt de départ étant organisé dès midi.

Grâce à la mise en service de ces 4,3 km de nouvelles voies, il est plus que jamais permis de parler de réseau de tramways. Si l'axe historique nord-sud – Hôpital Nord-Solaure – est toujours le principal (**ligne T1**), il est désormais complété par deux autres lignes :

- **T2** : Cité du Design – Place du Peuple – Gare de Châteaureux,
- **T3** : Bellevue – Gare de Châteaureux – Hôpital Nord (sauf tôt le matin, de 08:40 à 14:30 ou encore en soirée en semaine où la ligne est limitée à Terrasse).

Le terminus de la Cité du Design (p.m. : de la **ligne T2**) étant constitué d'une voie latérale en tiroir (cf. TDM 388 – p. 63), seules des rames CAF peuvent y être affectées. C'est du reste la seule contrainte en matière d'affectation du matériel roulant. Autrement dit, la nouvelle infrastructure peut être desservie tant par tous les modèles.

L'évolution du parc de tramways

Les sept survivantes (dont, à ce stade, les 906 à 908, 914 et 915) de la première série sont d'ailleurs progressivement réapparues en ligne dès le mardi 12.11.2019, après une nouvelle cure de jouvence octroyée par l'entreprise spécialisée SAFRA qui les avait déjà traitées auparavant. De 36, le parc est ainsi (re)passé à 43 (les 7 survivantes de la première série d'ALSTHOM dont question supra, les 20 de la seconde série et, bien sûr, les 16 CAF récemment livrées). Il faut en effet respectivement 21, 5 et 11 rames, soit 37 au total, pour desservir désormais aux heures de pointe les trois lignes du réseau.

A la suite de l'entrée en service des CAF, six ALSTHOM de la première série sont garées sur des voies volantes à l'extérieur (mais sous auvent) devant l'atelier à Transpôle : 901 à 904, 910 et 911. On peut les considérer comme déclassées d'autant qu'elles servent de banques d'organes.

Un mot encore à propos de la nouvelle desserte pour indiquer que son exploitation régulière est temporairement suspendue lors des fins de matchs afin d'évacuer les supporters à l'aide d'un nombre conséquent de rames (jusqu'à 11 !), la communication locale s'avérant alors très utile.

Les nouveaux trolleybus et leurs impacts

On le sait, 22 trolleybus standards de type IMC (cf. Limoges) ont été commandés chez SOLARIS (entreprise polonaise désormais intégrée dans le groupe espagnol CAF). Le premier d'entre eux est arrivé le 22.11.2019 (VIN = SUU241160KB020591) tandis que deux autres exemplaires étaient attendus à la fin de la semaine suivante. Ils devraient être numérotés à partir de 131.

La mise en service devrait débuter en février 2020 sur la **ligne M7** dont l'équipement aérien, heureusement maintenu en place pour l'essentiel depuis l'abandon de ce mode dès le 20.08.2000, a fait l'objet d'un grand entretien ; de nombreux poteaux et divers éléments de la ligne aérienne ont ainsi notamment été remplacés.

Au dépôt Transparc, rue Pierre Copel, la boucle initiale a cédé la place à de nombreuses lignes aériennes parallèles, ce qui devrait permettre à chaque trolleybus d'y maintenir ses perches en position haute (et donc de recharger ses batteries) même lors des longs garages. Sous un certain seuil, le constructeur ne garantit en effet plus la longévité des batteries. Sachant que la **ligne M7** parcourra la boucle terminale de Bellevue (depuis et jusqu'à l'avenue de Rochetaillée) et un court tronçon au centre-ville donc (depuis le cours Hippolyte Sauzée jusqu'à la place de l'Hôtel de Ville) à l'aide de celles-ci, 78 % du trajet s'effectuera en mode trolleybus.

La suite, on la connaît déjà, puisque c'est l'autre axe où l'équipement aérien a été maintenu – la **ligne M6** – (p.m. : désertée par les trolleybus depuis début 2000) qui bénéficiera de ce renouveau bienvenu. Signe qui ne trompe pas : le point de jonction avec la **ligne M7** a d'ailleurs été intégré lors des travaux déjà cités.

D'ici 2023, les derniers Cristalis devraient tirer leur révérence sachant que les 119 et 121 sont déjà déclassés depuis 2017 ; garés face à l'atelier sous l'auvent à Transpôle, ils y servent eux aussi de banques d'organes. Saint-Etienne sera donc le seul réseau français à ne pas avoir octroyé de révision à mi-vie à ses Cristalis. Il semble que le petit nombre de véhicules en parc (p.m. : à peine 11) n'ait pas contribué à une véritable intégration.

A contrario, il n'est pas impossible qu'un 23^{ème} **Urbino 12** soit commandé dans la foulée des livraisons désormais entamées, le marché l'autorisant (cf. TDM 387 – p. 68).



A peine déchargé au sein de Transpôle, le premier Trollino12 y manœuvre devant le Cristalis ETB 12 121 réformé depuis deux ans déjà. © Ph. Valla, le 22.11.2019.



Même si cette photo a été prise le 27.09.2018, la PCC 955 continue, aujourd'hui encore, envers et contre tout, cette fois à l'arrière de Transpôle et à l'air libre contrairement aux rames ALSTHOM de première génération, à illustrer le projet de "TramFret", assurément avec moins d'éclat qu'elle ne l'a fait à Paris fin 2015 (cf. TDM 361 – p. 48). © Ph. Valla.

Encore un Fait d'Hiver à l'étranger réussi !



La traditionnelle « photo de famille » du voyage de cette année a été prise devant la motrice 267 de 1964 à Mariatrost, à Graz. 29.10.2019. © O. Janssens

m Evènement

L'Allemagne et l'Autriche au programme cette année

Le dernier week-end du mois d'octobre rime traditionnellement avec notre voyage annuel à l'étranger. Celui-ci a permis à une cinquantaine de membres de notre association de découvrir divers réseaux étrangers et de rendre visite à quelques associations-sœurs, tout en profitant de temps libre que chacun put remplir en fonction de ses centres d'intérêt.

Après un trajet en train ICE au départ de Bruxelles, nous avons rejoint Würzburg, dans le nord-ouest de la Bavière. Située sur les deux rives du Main,

cette jolie ville est dominée par la forteresse de Marienberg et est entourée de vignes. Au niveau des transports, la ville possède un petit réseau de 5 lignes de tramways, que nous avons parcouru à bord de la plus ancienne motrice encore en circulation, une Düwag datant de 1968. Une visite du dépôt de Sanderau, l'un des deux dépôts que compte la société, était également prévue.



Würzburg : la motrice GTW-D8 236 (de 1968° à l'arrêt Congress Centrum. 26.10.2019. © O. Janssens.

La deuxième étape du voyage nous a conduit à Linz, le chef-lieu du land de Haute-Autriche. Grande métropole industrielle, Linz comprend un joli centre historique dominé par ses deux cathédrales et possède plusieurs musées d'art de renommée internationale. Pour les amateurs de tramways, la ligne du Pöstlingberg constitue l'attraction à ne pas manquer. Cette ligne relie la place principale de la vieille ville au sommet de la colline du Pöstlingberg, d'où l'on jouit d'une très belle vue sur le Danube et la ville. Autrefois à écartement métrique, la ligne a été modernisée en 2008-2009 et mise au même écartement que les tramways urbains, soit 900mm. L'exploitation est aujourd'hui assurée par des motrices à plancher bas au look rétro, construites par Bombardier, ainsi que par quelques motrices à deux-essieux modernisées. C'est à bord de deux voitures de ce type que nous avons pu découvrir la ligne, dont la particularité est de posséder des pentes allant jusqu'à 11,5%. A notre grand étonnement, le soleil et le ciel bleu étaient au rendez-vous au sommet, alors que nous avions quitté la Hauptplatz dans un épais brouillard. A notre retour, une visite du petit musée consacré à l'histoire de la ligne était prévue. Chacun put ensuite disposer de temps libre, avant de poursuivre notre voyage en train vers Graz, notre troisième étape.



Linz : Les motrices VIII et IX croisent la motrice 501 à l'arrêt Oberschabeder. 27.10.2019. © O. Janssens.

Deuxième ville d'Autriche et capitale de la Styrie, Graz ne manque pas d'intérêt : elle possède plusieurs bâtiments historiques (dont deux châteaux), une forteresse (que l'on rejoint en funiculaire) ainsi qu'un très étonnant musée des Beaux-Arts. Le centre-ville, dans sa majeure partie piétonnisé, est desservi par plusieurs lignes de tramways dont la régularité et l'efficacité laissent rêver. Sur place, notre groupe avait rendez-vous avec un responsable de l'association Tramway Museum Graz pour un circuit à bord d'une ancienne motrice articulée construite en 1964 par SGP-Lohner et déclassée en 2009. Après avoir parcouru la très belle ligne 1 vers Mariatrost, nous avons pu brièvement découvrir le matériel sauvegardé par l'association locale, hébergé

momentanément dans un des dépôts de la société. Plus tard dans la journée, c'est via la très belle ligne du Semmering que nous avons pris la direction de Vienne, notre dernière étape.



Graz : une partie du matériel sauvegardé par l'association Tramway Museum Graz au dépôt Steyregasse. 28.10.2019. © O. Janssens.

Autrefois capitale de l'Empire austro-hongrois, Vienne possède un patrimoine culturel remarquable, comme la Hofburg, la Cathédrale Saint-Etienne ou le Château de Schönbrunn, pour n'en citer qu'une infime partie. C'est à bord d'un tramway historique des années 1910 que nous avons pu, lors de notre quatrième journée, découvrir certains lieux emblématiques de la ville, en compagnie d'un guide francophone. La promenade en tram était bien sûr accompagnée d'une visite du musée de l'association Wiener Tramway Museum, un lieu incontournable pour tout amateur de trams qui se respecte. L'après-midi, chacun put découvrir les nombreux attraits de la capitale autrichienne, avant de se retrouver le soir autour d'une bonne table pour un repas convivial.

En plus d'avoir l'un des plus grands réseaux de tramways urbains au monde, Vienne possède une ligne suburbaine de 30 kilomètres reliant le centre-ville à la cité thermale de Baden, au sud de la ville. Un trajet sur cette ligne à bord d'une motrice à bogies datant de 1927 était au programme de notre dernier jour, au cours duquel nous avons pu apprécier les performances de ces très belles motrices. Au terme de cette circulation, une visite du nouveau dépôt de la société Wiener Lokalbahnen était prévue. Après une dernière après-midi libre, il était temps de penser au retour. C'est en avion ou en train de nuit Nightjet que le groupe rejoignit son domicile.

Une fois encore, ce voyage fut l'occasion d'allier visites touristiques et circulations en véhicules historiques. Ce fut aussi l'occasion de tisser des liens avec des associations poursuivant les mêmes objectifs que les nôtres. Nous profitons bien sûr de ces quelques lignes pour remercier celles-ci pour leur disponibilité.



Vienne : la rame historique type K+K5 n°2319+3965 (de 1919) à la Schwedenplatz. 29.10.2019. © O. Janssens.



Wiener Lokalbahn : la motrice historique n°224 (de 1927) à Wiener Neudorf. 30.10.2019. © O. Janssens.

Remercions comme il se doit Olivier Janssens pour la fourniture de ce beau reportage, aussi bien au niveau du texte que des images.

Faute avouée à moitié pardonnée ?

Être réceptionnaire des multiples e-mails envoyés par l'intermédiaire du site internet réserve parfois l'une ou l'autre surprise.

C'est ainsi qu'une certaine Magali (NDLR : pour d'évidentes raisons nous garderons son nom de famille sous silence), nous a confessé, il y a quelques semaines déjà, que *durant ma jeunesse, j'ai passé minimum deux ans à me déplacer sur le réseau sans titre de transport. J'ai proposé à la STIB de m'amender en payant symboliquement les abonnements annuels que je n'avais pas à l'époque. Mais ils ont refusé.*

C'est alors que survient le cocasse de l'affaire : *Puis-je faire un don au musée du tram ?*

Inutile de préciser qu'avant de répondre positivement, nous nous sommes enquis auprès du service compétent de la STIB de la véracité du refus évoqué. Celui-ci s'étant confirmé, nous n'avons bien sûr pas manqué de répondre favorablement à la question posée.

Quelques jours plus tard, notre compte courant a été crédité de ... 10 euros ! C'est sans doute en effet symbolique mais, comme dit l'adage, *faute avouée, à moitié pardonnée*, non ?! Quant à l'imputation comptable de cette somme, nul doute que notre comptable l'inscrira dans les recettes exceptionnelles ...

m Collection

Le taxi Miesse par en cure !



Le dit Taxi Miesse. © Ph. Matagne

Parfois un peu méconnu, la salle taxis situé au fond du Musée, directement après l'espace tapis abrite une riche collection imageant ce moyen de transport somme toute collectif lui aussi.

Parmi eux, le taxi Miesse de 1909, qui est présent depuis 1995 dans nos murs, qui, vous l'aurez peut-être remarqué, est manquant. En effet, il est parti en restauration.

Rappelons que cette collection appartient à Robert Fontaine que remercions chaleureusement, en effet, tous ces véhicules lui appartiennent et c'est grâce à lui qu'ils peuvent enrichir notre collection. C'est d'ailleurs lui qui a pris l'heureuse initiative de restaurer ce véhicule.



Dans la cour du Musée, aux côtés de la 1305. © Ph. Matagne

Une scénographie qui s'enrichit perpétuellement

A l'occasion de la fête de la 'BUT' (la direction tram) de la STIB, celle-ci a fait réaliser quelques panneaux lumineux mettant en valeur les 150 ans du tram qui nous ont occupés en mai dernier.

Aussitôt la fête finie, c'est notre Musée qui a pu les récupérer et qui les a immédiatement mis en valeur en les plaçant le long de la cloison vitrée entre nos deux halls.



10.11.2019. © A. Patriarche.

La fondation Roi Baudouin soutient notre Musée... grâce à vous !

Qui n'a jamais entendu parler de la ligne de chemin de fer "B-T" (Bruxelles - Tervuren) ? Inauguré en 1882, ce précurseur du métro reliait le Quartier Léopold à Tervuren via Ixelles,

Auderghem et Woluwe. Définitivement abandonné en 1970, son itinéraire sera pour partie aménagé en "promenade verte", le tronçon menant de Stockel à Ban Eik étant récupéré en 1988 pour le prolongement du tram 39 de la STIB.

Notre Musée devait évidemment consacrer un espace d'exposition à ce "B-T" dont les convois franchissaient l'avenue de Tervuren juste à côté du dépôt de Woluwe.



L'aménagement de l'espace est quasiment terminé et l'inauguration est prévue au début de la saison 2020. Il reste à boucler le financement pour lequel nous comptons sur vous grâce à l'aide de la Fondation Roi Baudouin qui apporte sa collaboration au projet : tout don de minimum 40 € effectué au compte de mécénat culturel BE10 0000 0000 0404 géré par la Fondation Roi Baudouin avec communication 129/1014/00066 sera déductible de vos impôts de l'année suivante à hauteur de 40% (article 145/33 CIR).

Alors n'hésitez pas : versez votre contribution avant le 31/12 ! Vous recevrez une attestation fiscale de la FRB au mois d'avril de l'année prochaine. Un deal "gagnant-gagnant" comme on les aime, une très belle façon de nous soutenir tout en récupérant une partie de votre mise !

Agenda

14 et 15.12.2019 : Marché de Noël

A l'occasion de l'ouverture du week-end des 14 et 15 décembre, accompagnées de circulation en autobus et trams historiques, un marché de Noël artisanal sera ouvert. L'occasion parfaite pour d'adorables et abordables cadeaux à mettre sous le sapin !

Nos ouvertures

Rythme hivernal

A l'heure où vous lirez ces lignes, notre Musée aura repris son rythme hivernal, et ce jusqu'au retour des beaux jours, début avril. A ce titre, le Musée sera ouvert chaque 2^{ème} weekend du mois, ainsi que le celui prolongé de la Toussaint, avec circulation de véhicules historiques (trams comme bus), dont le programme sera disponible sur notre site internet ou à travers nos lignes. En outre, chaque second dimanche du mois (*sauf en novembre où cela sera le premier*), une sortie 'photo' en bus historiques sera proposée de 10:00 à 13:00.

14 et 15 décembre : troisième ouverture régulière hivernale

Respectant le rythme hivernal des ouvertures, notre Musée ouvrira ses portes les samedi 14 et dimanche 15 décembre, avec circulation d'un train standard et de la 7093, à l'occasion des 50 ans de prémétro.

11 et 12 Janvier : troisième ouverture régulière hivernale

Respectant le rythme hivernal des ouvertures, notre Musée ouvrira ses portes les samedi 11 et dimanche 12 janvier, avec circulation de la motrice standard 1505 et de la motrice 9098, toutes les deux ayant subi une repeinture en 2019.

Horaires d'ouverture et des circulations

Comme évoqué plus haut, durant la saison hivernale, le Musée ouvre ses portes chaque deuxième weekend du mois, ainsi que durant le weekend prolongé de la Toussaint de 13:00 à 17:00.

Circulations en trams historiques (deux trams par départ) :

Départ du Musée vers Tervuren :

- 14:09 - 15:49

Départ de Tervuren vers le Musée :

- 14:44 - 16:24

Circulations en bus historiques (le dimanche et les jours fériés uniquement) :

Les parcours marqués d'une étoile permettent la correspondance avec un tram historique venant ou allant à Tervuren

Départ de la gare centrale vers le Musée :

- 13:30*

Départ du Musée vers Schuman :

- 14:15 - 15:12* - 16:15

Départ de Schuman vers le Musée :

- 14:30 - 15:27* - 16:30

Départ du Musée vers la gare centrale :

- 16:55*



Une surprise de taille attendait les participants à notre virée bus du 1^{er} décembre dernier, un AG300 ex-STIB est revenu tout droit de Budapest (où il avait été vendu) et est venu s'incruster à la photo de famille. Présage t'il une future intégration pour le Musée ? Il en est encore trop tôt pour en parler... L'avenir nous le dira ! 01.12.2019. © A. Ertveldt.

Bulletin de l'association sans but lucratif **Musée du Transport Urbain Bruxellois**

Avenue de Tervueren 364b • 1150 Bruxelles • Téléphone : 02 515 31 08

Rédaction : Deborah Apelmaen & Antoine Marinot • mtub.news@trammuseum.brussels

Internet : www.trammuseum.brussels • Facebook : www.facebook.com/trammuseumbrussels

Que soient remerciés, pour leur collaboration à l'élaboration de ce bulletin :

Roland De Coster, Antoine Ertveldt, Olivier Janssens, Philippe Matagne, Alain Patriarche





Chroniques du MTCW



Les Journées du Patrimoine au musée. Photo : MTCW.

Ça s'est passé au Musée



Les journées du Patrimoine

À l'occasion des Journées du Patrimoine, les 7 et 8 septembre, les véhicules du musée se sont transformés en scènes de théâtre intimistes. Les artistes du groupe Kino Liège ont relevé le défi de créer, en 48h, de courtes scènes théâtrales autour des thèmes du transport, des voyages et de la mobilité.

Le temps de deux après-midi, les visiteurs sont devenus les passagers des véhicules ancêtres du musée, parmi les comédiens, et ont pu plonger dans leurs histoires drôles, absurdes, ou poétiques.

Les plus jeunes n'ont pas été oubliés et ont pu profiter des « Contes de l'autobus » ainsi que d'un atelier créatif.

Plus de 900 personnes ont participé à ses journées.



Les Journées du Patrimoine au musée. Photo : MTCW.

Lampe de poche et bonnet de nuit #4

Une trentaine de personnes nous ont rejoints le mercredi 30 octobre pour la quatrième édition de « Lampe de poche et bonnet de nuit ». Cette animation familiale propose une découverte insolite des collections du musée, en soirée et à la lampe de poche.

Cette animation prend place dans le cadre des « Nuits au musée », organisées sous l'égide de Musées et Société en Wallonie et de « Marmaille & Co », qui garantit aux familles un accueil de qualité dans les musées.



Lampe de poche et bonnet de nuit. Photo : MTCW.

Opération « Ensemble, remplissons un conteneur de jouets » en clôture de l'exposition The Box

Afin de clôturer en beauté l'exposition « The box. Le monde en boîtes », le Port autonome de Liège, le Musée des Transports et les magasins La Parenthèse se sont mobilisés, tout le mois d'octobre et ont invité le public à faire un geste citoyen en apportant au musée leurs jouets en bon état afin de les offrir à des enfants défavorisés. Le défi : remplir de jouets le conteneur aménagé en salle de jeux.



Le défi a été relevé grâce à la générosité des Liégeois.es. Plus d'un millier de jouets ont été déposés au musée. Le TEC Liège-Verviers s'est également associé à l'événement et a collecté une dizaine de caisses auprès de son personnel.



Les jouets récoltés en partance pour l'Assistance à l'Enfance. Photo : MTCW.

Cycle de conférence sur la mobilité, en partenariat avec la Maison de l'Urbanité

Le musée a présenté en novembre un cycle de quatre conférences sur la mobilité, en partenariat avec la Maison de l'Urbanité. Le cycle débutait par une soirée qui contextualisait et objectivait la situation actuelle de la mobilité dans nos territoires. La deuxième soirée était consacrée au retour du tram à Liège. La troisième soirée abordait la thématique de la place de la voiture en ville et la quatrième les mobilités douces.



Exposé de Carine Zanella, porte-parole du TEC à Liège, lors de la soirée du 12 novembre consacrée au tram de Liège. Photo : MTCW.

Les actualités du musée

Il y a 50 ans... le dernier tram verviétois rentrait au dépôt

Appel à contribution

Le 31 décembre 1969, les derniers tramways de Verviers encore en circulation rentraient définitivement au dépôt. 50 ans plus tard, le Musée des Transports et Aqualaine leur rendent hommage en leur consacrant une exposition qui ouvrira ses portes le 21 avril 2020. Une exposition de photographes amateurs sera présentée en préambule du 12 au 31 décembre 2019.

Votre témoignage ou contribution nous intéresse afin d'enrichir l'exposition !

Vous avez emprunté les tramways verviétois et vous en avez des souvenirs ? Vous avez vécu les derniers moments des trams à Verviers ou les avez accompagnés dans leur dernier voyage ? Vous connaissez des personnes qui ont des témoignages intéressants à partager ? Vous avez des objets, des photos ou des documents inédits sur ce sujet ?

Contactez le Musée des transports par téléphone (04/361.94.19), par courriel (info@musee-transports.be) ou par courrier postal (Musée des Transports en commun de Wallonie, 9, rue Richard Heintz, 4020 Liège).



Verviers, place verte. Photo : George Lange.

Nouvelles plaques pour nos autobus roulants

Suite à l'intégration des différentes entités du Groupe TEC dans une nouvelle entité juridique unique appelée Opérateur de Transport de Wallonie (OTW), nos autobus ancêtres encore roulants ont reçu de nouvelles plaques d'immatriculation. En voici la liste :

Tableau Véhicules Musée – Plaques et Châssis – février 2019					
N°	REF TEC	Type BUS	CHASSIS	Ancienne PL	Nouvelle PL
1000	19299089	AMN	29	0551P	1 VVB 193
1001	19301392	147 Fiat	VHS5582/65	0594P	1 VSC 476
1002	19289061	Leyland	7201452	0702P	1 VUP 516
1003	19301394	4998 Volvo	B59551921	0803P	1 VSC 500
1004	19301395	72 DAF	A12050MUO12880	595P0	1 VSC 515
1005	19301396	Monique Volvo	B5955423	1LFL993	1 VSC 528
1006	19301397	503 Fiat	VHF55548	UM202	
1007	19301398	234 Man	VHM9384	1LFL940	1 VSC 535
1008	19288804	602 Renault	WFGPS09B100003074	YWF293	1 VRM 313
1009	19885420	Mercedes 90 CV 72	31221220066453/83	227P3	1 VVB 166
1124	19288941	9 ASEAG A 508	YE50800N23M21476	1ESJ675	1 VRM 338
1474	19289289	474 A600 Man	YE260000N14M20689	JKK043	1 VSC 548
1560	19289217	560 A500 Man	YE250000N35M24691	1LGP966	1 VRM 424

Souvenir des transports en commun

Il y a 70 ans.....débutait l'exploitation de la ligne Liège – Athus

La genèse de cette ligne de 145 kilomètres, la plus longue en Belgique, remonte à l'été 1949. C'est à cette époque que la S.N.C.B. soumet au Ministère des communications un projet de liaison par autobus entre Athus et Liège avec seulement des arrêts intermédiaires à Arlon, Bastogne, Houffalize et à la Baraque Fraiture.

Initialement l'embarquement dans les localités situées en province de Luxembourg devait uniquement être réservé aux voyageurs à destination de Liège. De même, dans le sens vers Athus, la prise en charge devait s'effectuer seulement à Liège.

Dans sa réponse adressée le 23 septembre 1949, le Ministre met en doute la rentabilité de la ligne et préconise que les relations entre les différents arrêts soient autorisées. Il accorde, à cette condition, une autorisation provisoire d'exploitation à la S.N.C.B. tout en insistant sur la nécessité d'assurer aux voyageurs tout le confort désirable eu égard à la longueur du trajet et au temps de parcours.

La S.N.C.B. attribue à la relation Liège – Athus le numéro de ligne 134 et confie l'exploitation à la firme COLLARD et WERGIFOSSE dont le siège est établi à l'hôtel « La Clairière » à Soy (Pont d'Erezée).

Le service est mis en activité le jeudi 1er décembre 1949, il y a 70 ans.

Les débuts sont modestes puisqu'un seul voyage dans chaque sens est organisé quotidiennement selon l'horaire : Athus (7h15) – Liège (11h00) et Liège (16h50) – Athus (20h30).

La S.N.C.B. ayant décidé de modifier les numéros de ses lignes d'autobus en les majorant de 200, la ligne 134 devient rapidement la 334.

Dès 1950, un nouvel arrêt est établi à Manhay et à partir du 1er juillet de cette même année, le service s'étoffe par quelques parcours partiels supplémentaires organisés certains jours de la semaine.

En 1951, la desserte est assurée par un autobus Mack portant le permis de circulation

92-143 et par un Guy Gardner (92-160). S'y ajouteront ensuite des Miesse AL 680 DA.

La photo de l'un d'entre eux a été publiée en page 60 du TDM 349.

De nouveaux arrêts apparaissent à Martelange (Maison Rouge) puis à Aywaille (Place).

En 1952, la ligne change une nouvelle fois de numéro et devient la 378.

Des arrêts supplémentaires sont créés entre Arlon et Athus.

A l'horaire en vigueur au 15 février 1953, on dénombre tous les jours deux voyages dans chaque sens entre Liège et Athus ainsi qu'un service partiel en milieu de matinée entre Arlon et Athus assuré par un autobus de la ferme DEDOYARD de Neufchâteau.

Vers 1954, un troisième aller-retour complet est mis en route le samedi en milieu de journée, il deviendra par la suite quotidien.

Le 1er janvier 1956, la concession de la ligne est transférée à la S.N.C.V. tandis qu'au même moment les familles COLLARD et WERGIFOSSE mettent fin à leur collaboration. La ligne sera dorénavant exploitée par la firme COLLARD LAMBERT. Mais cela est une autre histoire qui mériterait aussi une autre narration détaillée.

M.P.

Sources :

- *Archives des provinces de Liège et du Luxembourg.*
- *Divers horaires publiés dans les indicateurs officiels des Chemins de fer belges.*

L'agenda



- Fermeture hivernale : du 1^{er} décembre 2019 au 29 février 2020.

- « Il y a 50 ans, la fin des tramways à Verviers ». Teaser : du 12 au 31 décembre 2019 – exposition principale : du 21 avril au 15 août 2020, au Centre touristique de la Laine et de la Mode (CTLM).

- Réouverture : dimanche 1^{er} mars 2020 – gratuité du 1^{er} dimanche du mois.

- Premier « samedi ludique » (chaque 3^e samedi du mois : animations familiales et escape game) : 21 mars 2020.

- Premier combiné « Du MTCW au Mémorial de Cointe en autobus ancêtre » (chaque 4^e samedi du mois) : 28 mars 2020.



Verviers, place de la Victoire, Mars 1962. Photo : Collection M.Lamboray.



Arrêt et point de croisement des voitures du service d'autobus : Liège - Arlon - Athus au grand carrefour de la Baraque de Fraiture

Deux autobus de la ligne d'Athus se croisent à la Baraque Fraiture. A gauche, le Guy Gardner 92-160 roule en direction de Liège tandis qu'à droite le Miesse 92-182 se dirige vers Houffalize. On aperçoit sur sa face arrière les inscriptions COLLARD – WERGIFOSSE, EREZEE – WAIMES.

Ont participé à la rédaction de ces chroniques: Lara Feguenne et Michel Prégaldien.



BLAISE