

MUPDOFER asbl

e-mail : inf@mupdofer.be

Site web : www.mupdofer.be

HISTORIQUE DES LIGNES DES TRAMWAYS BRUXELLOIS

ADDENDUM

J.P. MARISSENS

HISTORIQUE DES LIGNES DES TRAMWAYS BRUXELLOIS

ADDENDUM

par Jean-Pierre Marissens

L'Historique des lignes des Tramways Bruxellois a été publié en 2002. Depuis lors, nous avons pu consulter de nombreuses archives et y découvrir des événements ou parfois de simples détails qu'il est intéressant d'y ajouter, nous avons ainsi pu, par exemple, reconstituer toutes les sections du réseau où la traction se faisait par caniveau. Bien que ne faisant pas partie du réseau de tramways, nous avons estimé qu'il était utile d'ajouter l'historique du réseau de métro bruxellois.

Il n'est cependant pas prévu de publier une nouvelle édition de l'Historique.

Le présent document est un tiré à part de l'addendum paru dans notre revue Mupdofer News, n^{os} 178 à 189, remis en page et [encore enrichi depuis \(textes en bleu\)](#).

Côté pratique, nous avons choisi un format de texte identique à celui du livre, afin que les lecteurs qui le souhaitent puissent imprimer, découper et coller ou insérer dans leur exemplaire les textes qui les intéressent. Vous trouverez dans la marge, pour chaque ajout ou correction, le n^o de page et la date de l'événement et la(les) ligne(s) concernée(s).

Page 5 1 ^{er} mai 1894 Ligne « Midi – Nord »	Itinéraire: Dans le sens Midi-Nord, les trams empruntent bien l'avenue des Arts, la place de Louvain (act. place Madou) et l'avenue de l'Astronomie jusqu'à hauteur de la rue de Bériot, où ils rejoignent le boulevard Bischoffsheim. Dans le sens Nord-Midi, ils poursuivent par le boulevard Bischoffsheim jusqu'à la place de Louvain, qu'ils traversent en oblique pour rejoindre l'avenue des Arts.
<i>Ajouter</i>	Le dépôt de la rue Brogniez, désormais dédié à la traction électrique, possède en outre une annexe appelée « remise Rossini » située à l'angle des rues Brogniez et Rossini, où seront hébergés les services à traction hippomobile. L'accès se fait par une voie de service entre les deux sites, tout au long de la rue Brogniez. Le bâtiment, mis en service vers 1888, a la particularité d'avoir deux niveaux, accessibles chacun par un plan incliné, l'un vers le bas, l'autre vers le haut, donnant chacun accès à un pont transbordeur. Après la fin de la traction chevaline, cette remise abritera essentiellement des remorques, balauses en hiver, remorques fermées en été.
Page 6 6 mai 1894 Ligne « Place Royale – Uccle Globe »	Afin d'éviter le transbordement des voyageurs à la place Stéphanie, la remorque du tram électrique est une voiture hippomobile, à laquelle est attelé un cheval pour poursuivre le trajet vers la place Royale par la section non encore électrifiée. Les tramways sont garés au dépôt d'Uccle, qui abritait jusqu'à présent des tramways hippomobiles. Ce dépôt, construit vers 1875, est situé à l'emplacement de l'act. Place Emile Danco.
Page 7 le 25 octobre 1896 Ligne « Midi – Uccle Globe »	<i>Supprimer le paragraphe concernant le service partiel « Midi – Avenue Ducpétiaux ». C'est le 12 novembre 1900 qu'il fut créé, nous y reviendrons plus loin.</i>
Page 8 28 mai 1897 Ligne « Impasse – Rond-Point »	La traction se fait entièrement par caniveau.
Page 8 4 juin 1897 Ligne « Impasse – Casernes »	La traction de fait par caniveau de l'Impasse du Parc au rond-point de la rue de la Loi. Le changement de traction se fait à l'entrée de l'avenue d'Auderghem face au n ^o 55.

Page 8
6 juillet 1897
Ligne « Impasse – Bois »

La traction de fait par caniveau de l'Impasse du Parc au rond-point de la rue de la Loi. Le changement de traction se fait à l'entrée de l'avenue d'Auderghem face au n° 55, ainsi qu'au boulevard de la Cambre à proximité de l'avenue Louise.

Il s'agit donc d'un prolongement de la ligne « Impasse – Casernes ». Son terminus est situé à l'entrée du dépôt des tramways, à l'emplacement de l'act. Avenue Lloyd George.

Notons aussi que le boulevard Militaire (act. Boulevard Général Jacques) est également parcouru, entre l'avenue de la Couronne et la Petite Suisse, par les trams à voie étroite des B.I.B. « Porte de Namur – Bois ». Les voies sont communes aux deux sociétés, donc à trois files de rails.

Pages 8-9
11 septembre 1897
Electrification de l'axe rue Royale et avenue Louise

1° à 3°) Lignes « **Schaerbeek – Porte de Namur – Bois** », « **Schaerbeek – Place Royale – Bois** » et « **Place Royale – Bois** ».

La traction se fait entièrement par caniveau sur ces trois lignes.

4°) Ligne « **Place Royale – Ma Campagne** ».

Supprimer ce paragraphe. C'est le 12 novembre 1900 que fut créé ce service partiel, nous y reviendrons plus loin.

5°) Ligne « **Place Royale – Uccle Globe** » désormais exploitée entièrement en traction électrique. Par rapport aux tramways hippomobiles, l'itinéraire est modifié dans le but de former un terminus en boucle par la porte de Namur et la place Royale.

Itinéraire

Place Royale, rue de la Régence, place Poelaert, rue des Quatre-Bras, place Louise, avenue Louise, place Stéphanie, chaussée de Charleroi, Ma Campagne, avenue Georges Brugmann, Uccle Globe (terminus à hauteur du dépôt).

Au retour, entre la place Louise et la place Royale, les trams empruntent : avenue de la Toison d'Or, porte de Namur (traversée en oblique), boulevard du Régent, place du Trône, rue Ducale, place des Palais, rue Royale.

La traction se fait par caniveau entre les places Royale et Stéphanie (entrée de la chaussée de Charleroi).

Pages 11 à 13
Lignes B.I.B.

Le nom exact de la société est « Société Anonyme du Chemin de Fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles–Boendael » (en abrégé « B.I.B. »).

Sur les plaques indicatrices, le terminus Treurenberg s'appelait à l'origine Place de Louvain.

Toutes ces lignes sont équipées entièrement en fil aérien du type Dickinson : le câble est décentré par rapport à la voie.

La société possède deux dépôts, l'un situé avenue de l'Hippodrome, abritant jusqu'à présent des tramways à vapeur, l'autre avenue de Tervueren, à proximité du pont de Woluwe, nouvellement construit. Ces dépôts sont équipés chacun d'une petite usine de production d'électricité.

● Les dates de mise en service des différentes lignes, dans le courant de 1897, est connue:

- 1^{er} mai 1897 Porte de Namur – Cinquantenaire
- 9 mai 1897 Place de Louvain – Tervueren
Place Saint-Josse – Tervueren
- 5 juillet 1897 Porte de Namur – Tervueren
- 2 septembre 1897 Porte de Namur – Cinquantenaire – Place de Louvain
- 15 octobre 1897 Conversion à la traction électrique des lignes
Porte de Namur – Bois, par chaussée d'Ixelles
Porte de Namur – Boitsfort, par chaussée d'Ixelles
Porte de Namur – Bois, par rue Malibran
Porte de Namur – Boitsfort, par rue Malibran
Nouvelle ligne Porte de Namur – Bois, par av. de la Couronne

- A une ou plusieurs date(s) non connue(s) après le 8 novembre 1897, date de clôture de l'Exposition, la desserte du village de Tervueren ne justifiant pas le maintien de trois lignes de tramways, les B.I.B. limitent en partie leurs services :

– Ligne « Place de Louvain – Tervueren » :

Une partie des services au départ de la place de Louvain sont imités à Woluwe sur plaque blanche

BLANC

« Place de Louvain - Woluwe »

– Ligne « Porte de Namur – Tervueren » :

Tous les services au départ de la Porte de Namur sont limités à Woluwe

– Ligne « Place Saint-Josse – Tervueren » :

Tous les services au départ de la place Saint-Josse sont limités au Cinquantenaire.

Pages 13-14

Desserte de l'Exposition de 1897, du 12 mai au 8 novembre

– Ligne régulière « Impasse du Parc – Rond-point de la rue de la Loi » (à partir du 28 mai 1897), dont certains services sont prolongés, sous plaque « Impasse – Exposition », depuis le Rond-point jusqu'à une gare pour tramways située à l'intérieur du parc du Cinquantenaire (traction par caniveau).

Page 15

1899

Reprise des B.I.B. par les T.B.

Dès la reprise, le service « **Saint-Josse – Cinquantenaire** » est à nouveau raccourci et devient « **Place Saint-Josse – Square Marguerite** » où il donne correspondance au « Treurenberg – Tervueren ». La date exacte n'est pas connue.

Nous avons plus de précisions au sujet de la mise à écartement « normal » (1435 mm) du réseau de l'ex-compagnie B.I.B. Les avis au personnel mentionnant voies uniques, transbordements des voyageurs ou détournements, ont permis de résumer ainsi l'évolution des travaux :

– dans le courant du 1^{er} semestre 1901, successivement :

– du boulevard Militaire (act. boulevard Général Jacques) à Boitsfort.

– Petite Suisse – boulevard Militaire (déjà mixte).

– l'avenue de la Couronne puis la rue du Trône.

– la rue Malibran.

NB. L'injection de matériel roulant à écartement normal peut se faire facilement au départ de la ligne « Impasse – Casernes – Bois ».

– du 6 mai au 2 septembre 1901 :

– la chaussée d'Ixelles.

– du 24 août au 19 septembre 1901 :

– l'avenue de l'Hippodrome, avec 1 voie à 3 rails entre la place Sainte-Croix et le dépôt pour permettre les sorties et rentrées des lignes en traction vapeur « Schaerbeek – Ixelles » et « Place St-Josse – Cimetière de Bruxelles ».

– probablement fin 1901 et 1^{er} semestre 1902 :

– de la porte de Namur au Cinquantenaire.

– du Cinquantenaire à Woluwe (avec maintien provisoire d'une des deux voies à l'écartement métrique entre Cinquantenaire et Woluwe pour l'accès au dépôt des trams Cinquantenaire–Treurenberg).

– 2^e semestre 1902 :

– de Woluwe à Tervuren (avec création d'une boucle aux Quatre-Bras).

– du 10 janvier au 5 mai 1903 :

– du Cinquantenaire au Treurenberg et antenne vers la place Saint-Josse.

– enfin la seconde voie entre le Cinquantenaire et Woluwe.

Pages 15-16

en 1899

Fusion des lignes « Place Royale – Uccle Globe » et « Midi – Uccle Globe »

Cette fusion a eu lieu dans le courant du mois d'**octobre 1898**.

Supprimer la phrase concernant le service partiel « Midi – Avenue Ducpétiaux », ce service n'apparaîtra que le 12 novembre 1900.

Pour rappel, la traction se fait par caniveau entre les places Royale et Stéphanie.

Page 16
Ajouter les paragraphes suivants

- Le **16 mars 1900**, certains services de la ligne « **Porte de Namur – Woluwe** » sont prolongés jusqu'à **Tervueren** par l'itinéraire du « Treurenberg – Tervueren ». Les voitures effectuant ces services portent une plaque de butoir « Tervueren » à l'aller et « Porte de Namur » au retour.

- Le **12 novembre 1900**, pour soulager les voitures de la ligne « Place Royale – Uccle – Midi » dans les parties les plus urbanisées du parcours, deux services partiels sont créés :

1°) entre la place Royale et Ma Campagne

BLANC

 « **Place Royale – Ma Campagne** »

Itinéraire:

Place Royale, rue de la Régence, place Poelaert, rue des Quatre-Bras, place Louise, avenue Louise, place Stéphanie, chaussée de Charleroi, Ma Campagne.

Au retour, depuis la place Louise, les trams rejoignent la place Royale en effectuant une grande boucle par: avenue de la Toison d'Or, porte de Namur, boulevard du Régent, place du Trône, rue Ducale, place des Palais, rue Royale.

Le terminus de Ma Campagne se situe à l'intersection des chaussées de Charleroi et de Waterloo.

La traction se fait par caniveau entre les places Royale et Stéphanie.

2°) entre la gare du Midi et l'avenue Ducpétiaux

JAUNE

 « **Midi – Avenue Ducpétiaux** »

Itinéraire:

Midi, boulevard du Midi, porte de Hal, chaussée de Waterloo, Barrière de Saint-Gilles, chaussée d'Alsemberg jusqu'à hauteur de l'avenue Ducpétiaux.

Ces deux services ne nécessitent donc pas de voies nouvelles.

Page 17
Ajouter

- Le **13 avril 1901**, sur la ligne « **Place Royale – Uccle – Midi** », le changement de traction est reporté de la place Stéphanie à la chaussée de Charleroi à hauteur de la rue Berckmans.

Page 17
23 avril 1901
Ligne « Impasse – Auderghem »

Lire le **23 mai 1901**

Comme pour la ligne « Impasse – Casernes », la traction se fait par caniveau de l'Impasse du Parc au rond-point de la rue de la Loi. Le changement de traction se fait à l'entrée de l'avenue d'Auderghem face au n° 55.

Page 17
Été 1901
Ligne « Midi – Porte de Namur – Nord »

La date exacte est le **15 juin 1901**.

Bien que la traction se fasse par caniveau avenue de la Toison d'Or, de la place Louise à la porte de Namur, pour les lignes « Schaerbeek – Bois » et « Uccle – Place Royale », la continuité de l'alimentation de la ligne « Midi – Nord » en fil aérien est assurée par la pose des équipements nécessaires.

Pages 18-19
4 novembre 1902
Ligne « Midi – Gare de Forest »

Itinéraire à rectifier :

Place de la Constitution, avenue Fonsny, avenue Van Volxem, avenue du Pont de Luttre, avenue du Gazomètre (act. rue Jean Preckher), rue du Moulin (act. rue Saint-Denis), chaussée de Bruxelles, place Communale de Forest (act. place Saint-Denis), rue de la Station, place de la Station (gare de Forest-Midi).

Au retour (*à rectifier également*), les trams utilisent un raccourci par l'avenue du Moulin (act. avenue du Pont de Luttre partie sud) entre la rue du Moulin (act. rue Saint-Denis) et l'avenue du Pont de Luttre.

Le terminus de Forest, tant à la place Communale qu'à la gare, est à simple rebroussement.

<p>Page 20 1^{er} février 1903 Ligne « Porte de Namur – Tervueren ».</p>	<p><i>A supprimer.</i> Ce service existe déjà depuis le 16 mars 1900 (voir plus haut) et la plaque de toiture vert-rouge n'apparaîtra qu'en 1904.</p>
<p>Page 20 <i>Ajouter</i></p>	<p>● Le 1^{er} mai 1903, le dépôt d'Uccle est supprimé pour l'exploitation. Le matériel roulant et le personnel sont transférés au dépôt de la rue Brogniez (ou au dépôt Fonsny pour les agents qui le demandent). Le dépôt d'Uccle servira encore à entreposer du matériel jusqu'en 1913 et sera ensuite démolé pour permettre la création de l'actuelle place Emile Danco et de la rue Robert Scott.</p>
<p>Page 21 27 juin 1903 Electrification des lignes des boulevards du Centre</p>	<p>Ligne « Schaerbeek – Forest » <i>Itinéraire à rectifier (comme plus haut pour le « Midi – Gare de Forest »)</i> Place Eugène Verboeckhoven,, avenue Van Volxem, avenue du Pont de Luttre, avenue du Gazomètre (act. rue Jean Preckher), rue du Moulin (act. rue Saint-Denis), chaussée de Bruxelles, place Communale de Forest (act. place Saint-Denis).</p> <p>Au retour, les trams utilisent un raccourci par l'avenue du Moulin (act. avenue du Pont de Luttre partie sud) entre la rue du Moulin (act. rue Saint-Denis) et l'avenue du Pont de Luttre.</p> <p>..... <i>Supprimer la ligne « Place Liedts – Pont de Luttre ».</i> Elle sera mise en service le 1^{er} mai 1904.</p> <p>..... <i>Ajouter</i> Pour permettre l'accès au dépôt de la chaussée de Haecht par les tramways ayant leur terminus à la place Verboeckhoven, une voie de service est établie entre ces deux points par la rue Goossens, la rue des Ailes et la rue Royale Sainte-Marie (act. avenue Maréchal Foch).</p> <p>Pour l'ensemble de ces lignes, la traction se fait par caniveau entre la place Rogier et la place de la Constitution. Les changements de traction se font : - rue du Progrès, n° 63 (lignes de Laeken) - rue de Brabant, n° 64 (lignes venant de Schaerbeek) - rue de Brabant, n° 74 (lignes vers Schaerbeek) - au Midi, entre les refuges. La traversée de la place Liedts se fait également en caniveau, avec changement de traction de part et d'autre de la place.</p>
<p>Page 22 18 octobre 1903 Ligne « Midi – Luxembourg »</p>	<p>La traction se fait par caniveau de la place de la Chapelle à la place du Luxembourg. Le changement de traction se fait face du n° 14 rue Blaes.</p>
<p>Page 22 27 décembre 1903</p>	<p>2°) Certains services de la ligne « Schaerbeek – Porte de Namur – Bois » sont prolongés à la gare de Schaerbeek en utilisant les voies de service reliant la place Emmanuel Hiel à la place Verboeckhoven et des voies nouvelles dans l'avenue Princesse Elisabeth.</p>
<p>Page 24 31 janvier 1904 Ligne « Place Royale – Parc Léopold »</p>	<p>La traction se fait par caniveau de la place Royale à la place du Luxembourg. Le changement de traction se fait à l'entrée de la rue de Trèves.</p>
<p>Page 24 1^{er} mai 1904 <i>Ajouter</i></p>	<p>2°) Le service « Place Liedts – Midi » est prolongé jusqu'au Pont de Luttre à certaines heures de la journée, sous la plaque :</p> <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px 10px; margin: 5px 0;">BLEU – ROUGE</div> « Place Liedts – Pont de Luttre »

Le terminus du Pont de Luttre est à simple rebroussement à l'aide d'une liaison située sous le pont du chemin de fer.

Comme pour les autres lignes de cet axe, la traction se fait par caniveau à la place Liedts et de la place Rogier à la place de la Constitution.

Page 24
En 1904
Modifications dans la
signalétique des lignes :

ROUGE – BLANC

Lire « **Place Royale – Cinquantenaire** »
au lieu de « Midi – Cinquantenaire »

Page 25
26 novembre 1904
Ligne « Bourse – Gare Rogier »

La traction se fait par caniveau :
- à l'aller: de la rue Auguste Orts (à mi-longueur de cette rue) à la rue du Fossé-aux-Loups (extrémité est);
- au retour, de la rue du Fossé-aux-Loups (extrémité est) à la rue des Augustins (avant la courbe vers la rue des Vanniers).

Pour l'anecdote, signalons que, par suite d'un retard dans la construction des nouvelles motrices électriques des C.F.E., la ligne « Bourse – Gare Rogier » a été exploitée durant les premiers jours par des motrices louées aux T.B. et provenant du dépôt de l'avenue du Roi.

Pages 25-26
28 décembre 1904
Ligne : « Bourse – Jette »

Itinéraire à rectifier

Rue Auguste Orts,, rue du Rouleau, voirie située entre le bassin et le bâtiment du Marché aux Poissons, quai aux Briques, rue Locquenghien, ..., [rue de l'Avenir](#), [rue du Comte de Flandre \(à droite, act disparue\)](#), [parvis de l'église](#), [rue du Chœur \(partie act. disparue\)](#), [rue des Jardiniers \(act. rue Doyen Fierens\)](#), [rue de Ribaucourt](#),

La topographie des lieux ayant bien changé autour de l'église de Molenbeek, vous trouverez sur notre site web un extrait d'un plan que l'on peut dater aux environs de 1908-1910 en cliquant sur le lien suivant : <http://www.mupdofer.be/pub6img-184-3.jpg>

Seuls les tramways se dirigeant vers la Bourse passent donc pour l'instant sur le pont mobile dans l'axe rue Locquenghien – rue du Grand Hospice.

La traction se fait par caniveau de rue Auguste Orts à rue de l'Evêque (juste après la courbe venant du boulevard Anspach).

Afin de permettre aux voyageurs d'utiliser le terre-plein central pour l'embarquement et le débarquement, la circulation des trams se fait à gauche dans les avenues de Jette et de Laeken.

Page 27
4 mars 1905
Ligne : « Bourse – Place
Stéphanie »

Pour permettre les sorties et rentrées dépôt de la rue d'Enghien, une voie de service traverse la place de la Bourse entre la rue Jules Van Praet et la rue Henri Maus, l'utilisation de cette voie impliquant un changement de poste de conduite.
La traction se fait par caniveau sur l'entièreté du parcours, y compris la voie de service.

Page 27
5 mars 1905
Ligne « Bourse – Rue Alphonse
Vandenpeereboom »

La traction se fait par caniveau de la rue Auguste Orts (à mi-longueur de cette rue) jusqu'au début de la rue Jules Van Praet.

Page 27-28
22 avril 1905
Ligne « Midi – Cinquantenaire »

La traction se fait par caniveau entre la place de la Chapelle et la place du Luxembourg, le changement de traction se fait respectivement face du n° 14 rue Blaes et à l'entrée de la rue de Trèves.

Page 28
20 mai 1905
Ligne « Bourse – Berchem
(Place Communale) »

Le terminus de Berchem est à simple rebroussement, avec remorque de manœuvre, dans la chaussée de Gand, au-delà de la place Communale.

La rue Auguste Orts est équipée de trois voies, toutes en direction de la place de la Bourse :

– la voie de droite donne accès à la boucle vers la rue Jules Van Praet et est empruntée par la ligne « Bourse – rue Alphonse Vandenpeereboom »

– la voie du milieu s'engage sur la place de la Bourse et se branche sur les voies des T.B. du boulevard Anspach vers la place de Brouckère ; elle est empruntée par le « Bourse – Jette », le « Bourse – Gare Maritime » et le « Bourse – Gare Rogier » ; plus tard, elle donnera également accès à la rue de la Bourse.

– la voie de gauche donne accès à la boucle vers la rue Paul Devaux et est empruntée par le « Bourse – Berchem ».

La traction se fait par caniveau de rue Auguste Orts à rue Paul Devaux (changement de traction à mi-longueur de ces deux rues).

Signalons l'existence d'une voie de service dans la rue des Quatre-Vents, dans le prolongement de la rue d'Enghien, entre les chaussées de Ninove et de Gand, permettant les mouvements de et vers le dépôt. A la chaussée de Gand, la voie se branche sur celle du « Bourse – Berchem » en direction des Etangs-Noirs.

Page 28
3 juin 1905
Ligne: « Bourse – Place Simonis »

La circulation se fait à voie unique avec évitements dans les rues Schmitz et de l'Eglise Sainte-Anne.

La traction se fait par caniveau de rue Auguste Orts à rue Paul Devaux (changement de traction à mi-longueur de ces deux rues).

Page 31
29 octobre 1905
Ligne « Evere – Anderlecht »

Rappelons que la traction se fait par caniveau à la place Liedts et de la place Rogier à la place de la Constitution.

Pages 32-33
1905-1906
Numérotation des lignes

Notons que le projet initial date de juillet 1905, modifié en septembre, et que les nouvelles plaques apparaîtront progressivement, ligne par ligne, dans le courant du **premier semestre de 1906**.

On notera à cette occasion ... : *ajouter*

- la disparition du service « **Porte de Namur – Bois (par la chaussée d'Ixelles)** »

Page 34
27 octobre 1906
Ligne 27.

Lire 28 octobre 1906 pour la date et « **Impasse – Chaussée de Roodebeek** » pour les terminus de la ligne.

Le terminus à rebroussement est situé à l'entrée de la chaussée (act. avenue) de Roodebeek.

La traction se fait par caniveau de l'Impasse du Parc au rond-point de la rue de la Loi. Le changement de traction se fait à l'entrée de l'avenue de Cortenbergh face au n° 7.

Pages 34-35
2 novembre 1906
Ligne « Bourse – Gare Maritime »

Itinéraire à rectifier

Rue Auguste Orts,, rue du Rouleau, voirie située entre le bassin et le bâtiment du Marché aux Poissons, quai aux Briques, rue Locquenghien, ..., [rue de l'Avenir](#), [rue du Comte de Flandre \(à droite, act disparue\)](#), [parvis de l'église](#), [rue du Chœur \(partie act. disparue\)](#), [rue des Jardiniers \(act. rue Doyen Fierens\)](#), [rue de Ribaucourt](#),

La traction se fait par caniveau de rue Auguste Orts à rue de l'Evêque (juste après la courbe venant du boulevard Anspach).

Signalons l'existence d'une voie de service dans la rue d'Ophem qui relie la ligne « Bourse – Berchem » venant de la Bourse aux lignes « Bourse – Jette » et « Bourse – Gare Maritime » se dirigeant vers les faubourgs.

Page 35
5 novembre 1906
Dépôt du Bois

Remplacer par

● Le **5 novembre 1906**, par suite d'expropriation, le dépôt du Bois est désaffecté. Le matériel et le personnel y affectés sont transférés au dépôt de l'avenue de l'Hippodrome tout proche. Le dépôt du Bois abritera encore temporairement des remorques. Il sera démoli en 1908 pour permettre le percement de l'avenue des Tramways (act. avenue Lloyd George) et la construction de la nouvelle gare des tramways (dont on n'a pas trouvé la date de mise en service) en vue de l'Exposition de 1910.

Page 35
24 novembre 1906
Ligne 16

Lire le 25 novembre 1906

Itinéraire à rectifier :

Place Rogier, boulevard du Jardin Botanique, porte de Schaerbeek, boulevard Bischoffsheim, place Madou (traversée en oblique), avenue des Arts,

Au retour, depuis la place Madou, les trams empruntent l'avenue de l'Astronomie jusqu'à hauteur de la rue de Bériot où ils rejoignent le boulevard Bischoffsheim.

La traction se fait par fil aérien sur l'entièreté de la ligne, bien que le caniveau existe avenue de la Toison d'Or, entre la porte de Namur et la place Louise.

A la fin du mois de décembre, à effet d'éviter la confusion qui se produit parfois, le soir, entre les n° 15 et 16, cette ligne sera renumérotée « 14 ». Un avis daté du 18 décembre annonce « incessamment » ce changement.

Pages 35-36
30 décembre 1906
Ligne à voie métrique
« Schaerbeek – Ixelles »

Itinéraire à rectifier

Rue Metsys,, rue Gray, rue de la Digue, rue de la Brasserie, place Sainte-Croix (act. place Eugène Flagey).

Au retour, rue Gray (act. rue des Cygnes), puis

Le terminus de Schaerbeek est à rebroussement à l'intersection des rues Metsys et Général Eenens. A Ixelles, les trams bouclent autour de la place Sainte-Croix (act. place Eugène Flagey) et stationnent à proximité de la chaussée de Boondael.

Page 37
31 mars 1907
Place Saint-Josse – Cimetière
de Bruxelles

Un service partiel circule occasionnellement jusqu'à la place Ernest Cambier (act. place Général Meiser) sous la plaque :

ROUGE

« Place Saint-Josse – Tir National »

Page 37
1^{er} juillet 1907
Ligne 59

Itinéraire retour à rectifier : rues Tiberghien, Gillon, Godefroid de Bouillon, Botanique, Verte, de la Prairie et de Brabant.

La traction se fait par caniveau de la place de la Constitution à la place Rogier. Le changement de traction se fait :

- rue de Brabant, n° 64 vers ville
- à l'entrée rue du Chemin de Fer vers Cinquanteaire
- au Midi, entre les refuges.

Page 38
11 juillet 1907, ligne 60
6 août 1907, ligne 61

La traction se fait par caniveau à la place Rogier. Le changement de traction se fait comme pour la ligne 59.

Page 38
Ajouter

- Le **19 août 1907**, le tronçon de ligne des Deux Ponts de Laeken à la barrière du chemin de fer d'Ostende, jusqu'à présent desservi par des navettes de tramways hippomobiles, est exploité par traction électrique.

Les lignes **46, 48 et 49** sont prolongées du Pont de Laeken (act. square Jules de Trooz) par l'avenue de la Reine, jusqu'au dit passage à niveau.

Page 38
Ajouter

- Le **5 novembre 1907**, un service intercalaire de la ligne « Schaerbeek – Ixelles » est créé entre Ixelles et le carrefour rue des Coteaux-avenue Rogier, sous plaque:

JAUNE

« Place Sainte-Croix – Avenue Rogier »

Page 38
17 novembre 1907
Ligne 12

Itinéraire à rectifier

Place de la Constitution, avenue de la Porte de Hal, porte de Hal, chaussée de Waterloo, Barrière de Saint-Gilles, chaussée d'Alseberg, avenue Albert, avenue Longchamp (act. avenue Winston Churchill).

Au retour, depuis la Porte de Hal, les trams rejoignent la place de la Constitution par la rue d'Angleterre et l'avenue Fonsny.

Le terminus en boucle est situé à l'entrée du Bois de la Cambre, à proximité de la chaussée de Waterloo. Le terminus du Midi, ainsi que le trajet jusqu'à la porte de Hal, est

commun avec les lignes 20 et 21, ensuite les tramways suivent les lignes 9 et 10 jusqu'au parc de Saint-Gilles ; les voies sont nouvelles dans les avenues Albert et Longchamp.

Les tramways circulent à gauche dans les avenues Albert et Longchamp pour permettre d'utiliser le terre-plein central pour la montée et la descente des voyageurs.

Page 41
Ajouter

- Vers le début de l'année 1908 (nous ne connaissons pas la date exacte), suite au percement du boulevard du Souverain, le terminus de la ligne **25** est ramené à une liaison située dans la chaussée de Wavre en-deçà du carrefour avec le nouveau boulevard. Les voies de la chaussée de Wavre situées entre le carrefour et la Maison Communale d'Auderghem sont désaffectées.

- Le **7 avril 1908**, le terminus à rebroussement de la ligne **25** devient un terminus en chapeau de curé. Venant de la chaussée de Wavre, les trams s'engagent dans le boulevard du Souverain sur la future voie du 32, direction Boitsfort ensuite refoulent en direction de Woluwe.

Page 41
4 mai 1908
Ligne 22

Comme pour la ligne 20, la traction se fait par caniveau de la place de la Chapelle à la place du Luxembourg. Les changements de traction se font à l'entrée de la rue Blaes et à l'entrée de la rue de Trèves.

Ajouter

2°) Le dépôt de la rue Froissart n'est plus affecté à l'exploitation des lignes de tramways, lesquelles sont transférées aux dépôts de Woluwe (ligne 25) et de l'avenue Fonsny (lignes 20 et 21). Le dépôt abritera désormais les deux lignes d'omnibus hippomobiles des T.B. « Bourse – Ixelles » et « Bourse – Porte de Hal », ensuite les véhicules automobiles de la société, notamment les premiers camions-échelles, ainsi que les trois premiers autobus.

La voie de la rue Froissart, entre rond-point de la rue de la Loi et la rue Belliard, bien que rendue inutilisable, ne sera démontées qu'en juillet 1932.

Page 41
14 juin 1908
Spécial Courses

A la fin des courses, les tramways parcourent la boucle dans l'autre sens, soit par les avenues de Stockel (act. avenue Orban) et Salomé, pour stationner à proximité de l'hippodrome et repartir avec les voyageurs par l'avenue Jules Du Jardin.

Page 42
16 juillet 1908
Ligne « Bourse – rue Steyls »

Itinéraire à rectifier

Rue Auguste Orts,, rue du Rouleau, voirie située entre le bassin et le bâtiment du Marché aux Poissons, quai aux Briques, rue Locquenghien, ..., [rue de l'Avenir](#), [rue du Comte de Flandre \(à droite, act disparue\)](#), [parvis de l'église](#), [rue du Chœur \(partie act. disparue\)](#), [rue des Jardiniers \(act. rue Doyen Fierens\)](#), [rue de Ribaucourt](#),

La traction se fait par caniveau de rue Auguste Orts à rue de l'Evêque (juste après la courbe venant du boulevard Anspach).

Page 43
26 septembre 1908
Ligne 53

Itinéraire à rectifier

..., avenue Van Volxem, avenue du Pont de Luttre, avenue du Gazomètre (act. rue Jean Preckher), rue du Moulin (act. rue Saint-Denis), chaussée de Bruxelles, ...

Au retour (*à rectifier également*), les trams utilisent un raccourci par l'avenue du Moulin (act. avenue du Pont de Luttre partie sud) entre la rue du Moulin (act. rue Saint-Denis) et l'avenue du Pont de Luttre.

Un tramway sur trois dessert la gare de Forest-Midi, les autres étant limités à la place Communale de Forest. Ces deux terminus de Forest sont à simple rebroussement.

Pour permettre aux voyageurs d'utiliser le terre-plein central pour la montée et la descente de voiture, les tramways circulent à **gauche** dans l'avenue de Schaerbeek, entre la limite de Vilvorde (usine Colorin) et le square Chastel Andelot (act. Heldenplein). Des traversées sont établies à ces endroits.

Rappelons que la traction se fait par caniveau à la place Liedts et de la place Rogier à la place de la Constitution.

Page 43-44
15 novembre 1908
Ligne « Bourse – Pl. Stéphanie »

La traction se fait par caniveau sur l'entièreté du parcours.

Page 45
2 mai 1909, Ligne 32

Le terminus de Woluwe se fait en chapeau de curé à l'angle du boulevard du Souverain et de l'avenue de Tervuren ; les trams stationnent à l'entrée du boulevard du Souverain.

Page 45
2 mai 1909
Ligne 28

● Très probablement à la même date, le **2 mai 1909**, la ligne « Porte de Namur – Bois, par la chaussée d'Ixelles », disparue depuis fin 1905, est remise en service sous le numéro 28.

ROUGE	28	VERT	« Porte de Namur – Bois, par la chaussée d'Ixelles »
-------	-----------	------	--

Itinéraire:

Porte de Namur, chaussée d'Ixelles, place Communale d'Ixelles (act. place Fernand Cocq), chaussée d'Ixelles, place Sainte-Croix (act. place Eugène Flagey), avenue des Eperons d'or, avenue de l'Hippodrome, boulevard Militaire (act. boulevard Général Jacques), rond-point de la Petite Suisse (act. rond-point de l'Etoile), avenue du Congo, gare de la « Petite Suisse ».

Au retour, avenue des Courses, rond-point de la Petite Suisse, puis même itinéraire qu'à l'aller.

Le terminus de la porte de Namur est à simple rebroussement dans la chaussée d'Ixelles, avant le carrefour de la chaussée de Wavre. Les tramways circulent toujours à voie unique entre la porte de Namur et la place Sainte-Croix, avec évitement à la place Communale d'Ixelles.

Page 45
Ajouter

A partir du **18 mai 1909**, le terminus du tram **25** est modifié : au bas de la chaussée de Wavre, les trams s'engagent sur le boulevard du Souverain en direction de Woluwe, refoulent au-delà de la chaussée de Wavre et s'engagent dans celle-ci pour y stationner.

Page 45
4 mai 1909
Lignes 50-53

Ajouter

Le terminus de la ligne **50** est à rebroussement à proximité du carrefour rue de Neerstalle-chaussée d'Alseberg.

Un tram sur deux de la ligne 50 effectue le trajet « **Vilvorde – Uccle Globe** » sous plaque 53 vers Vilvorde et 50 vers Uccle. Ces trams ne desservent donc pas la gare de Schaerbeek.

Le terminus à rebroussement de la ligne **53** à la place Communale de Forest (act. place Saint-Denis) devient un terminus en chapeau de curé en s'engageant sur la voie du 50 vers Uccle et en refoulant ensuite vers la place.

Page 45
1^{er} juillet 1909
Ligne 49-12

Les trams circulent à gauche dans les avenues Albert et Longchamp.

Ligne 12 *rectifier* : Son itinéraire reste desservi:

- entre la gare du Midi et la porte de Hal, par les lignes 20, 21 et 22 ;
- entre la porte de Hal et le Parc de Saint-Gilles, par les lignes 9 et 10;
- entre la Barrière de Saint-Gilles et le Bois (Longchamp) par la ligne 49.

La plaque 12 est remplacée par une plaque de service spécial « Midi – Bois » et l'itinéraire de ces spéciaux est modifiée entre la gare du Midi et la Barrière de Saint-Gilles pour coïncider avec celui du 49.

Page 45
Ajouter

Le **31 juillet 1909**, le terminus de la ligne **25** est à nouveau modifié à Auderghem : les trams s'engagent dans le boulevard du Souverain en direction de Boitsfort, refoulent au-delà de la chaussée de Wavre et stationnent au boulevard du Souverain, entre deux liaisons permettant aux trams 32 venant de Woluwe de dépasser un tram 25 en stationnement.

Page 46
16 août 1909
Ligne 57

Les trams circulent à gauche dans les avenues Albert et Longchamp.

La traction se fait par caniveau à la place Liedts et de la place Rogier à la place de la Constitution.

Page 46
Ajouter

- Le **21 septembre 1909**, la ligne **38** « Treurenberg – Woluwe », jusqu'à présent partiel de la ligne 40, devient un service régulier.

- Le **3 octobre 1909**, le terminus des lignes **24, 25, 26** et **27**, provisoirement déplacé à la place des Nations pendant les travaux de percement de la rue des Colonies, est rétabli à son ancien emplacement, en haut de la rue des Colonies. Les tramways manœuvrent à la liaison et stationnent au coin de la rue Royale.

Page 46
31 octobre 1909
Ligne « Bourse – Pl. des Gueux »

Le terminus de la place des Gueux est en boucle par la gauche.

La traction se fait par caniveau :
à l'aller:

- place de la Bourse et rue de la Bourse (changement de traction dans la rue Auguste Orts et rue de la Bourse juste avant la courbe vers la rue de Tabora);
- du bas de la rue Sainte-Gudule à l'extrémité de la rue du Congrès (à hauteur de la rue du Nord);

au retour:

- de l'extrémité de la rue du Congrès (à hauteur de la rue du Nord) à la rue de la Collégiale (changement de traction à mi-longueur de celle-ci);
- de la rue du Fossé-aux-Loups (extrémité est) à la rue des Augustins (avant la courbe vers la rue des Vanniers).

Un service partiel circule entre la Bourse et la place Saint-Josse sous plaque :

BLANC – ROUGE	« Bourse – Place Saint-Josse »
---------------	---------------------------------------

Le terminus à rebroussement est situé à la place Saint-Josse, sur une voie en cul-de-sac en direction de la rue de la Pacification.

Page 47
Ajouter

- Le **31 octobre 1909**, les lignes **24, 25, 26** et **27** sont prolongés jusqu'au bas de la rue des Colonies, nouvellement créée. Le terminus « **Impasse du Parc** » devient « **Marché au Bois** ». Le nouveau terminus à rebroussement se situe à hauteur de la rue de Loxum.

La traction se fait par caniveau dans la rue des Colonies.

Page 47
29 novembre 1909
Ligne 39

Ajouter :

A cette occasion, et en vue de l'Exposition de 1910, une boucle a été construite à la place Marie-José. Cette boucle est parcourue par la gauche.

Page 47
Ajouter

- Toujours en 1909, dans le but d'agrandir la capacité de remisage du dépôt de Molenbeek, les C.F.E. ont construit une annexe au dépôt de la rue d'Enghien, sur un terrain situé le long du chemin de fer de Ceinture, à l'angle de la chaussée de Ninove et de la rue De Bonne. Une voie de service implantée dans cette rue relie les deux sites.

Page 49
Ajouter

- Le **7 mars 1910**, le siège social de la S.A. « Les Tramways Bruxellois », situé jusqu'à présent à l'Impasse du Parc, déménage au n° 15 de l'avenue de la Toison d'Or.

Page 49
3 avril 1910, Ligne 47

Les trams circulent à gauche dans les avenues Albert et Longchamp.

La traction se fait par caniveau de la place Rogier à la place de la Constitution.

Page 50
Ajouter

- Le **22 avril 1910, pour la durée de l'Exposition**, la traction se fait par fil aérien pour les lignes empruntant le goulet de l'avenue Louise : **1, 2, 3, 5, 6, 8, 10** et CFE « **Bourse – Place Stéphanie - Bois** ». Les changements de traction se font aux arrêts :
 - de la rue des Quatre-Bras ;
 - de l'avenue de la Toison d'Or (rue des Drapiers) ;
 - de la place Stéphanie.

De même, l'extrémité de l'avenue Louise est équipé en fil aérien et le changement de traction pour les lignes **1, 2, 3, 5** et CFE « **Bourse – Place Stéphanie - Bois** » se fait :

- à hauteur de l'avenue Emile Demot pour les trams se dirigeant vers la ville ;
- dans l'autre sens au carrefour avenue Louise–avenue des Tramways (act. avenue Lloyd George).

Notons qu'à partir du **11 mai 1910**, afin d'éviter que les rails de contact du caniveau ne deviennent inutilisables en cas de besoin, par suite de rouille et de saletés, il est décidé que sur les parties de l'avenue Louise équipées provisoirement avec fil aérien, les voitures feront le service par charrues jusqu'à huit heures du matin.

Page 51
Desserte de l'Exposition

Ajouter
– Ligne 28 « Porte de Namur – Bois (par la chaussée d'Ixelles) ».

Rectifier

– Service spécial « Midi – Exposition »

Itinéraire : Place de la Constitution, terminus en boucle par la ligne 20 jusqu'à la Porte de Hal, par la ligne 15 jusqu'à la place Louise, ensuite par la ligne 3. Un double raccordement provisoire a été posé à cet effet entre l'avenue de la Toison d'Or (côté sud) et le goulet de l'avenue Louise.

– Service spécial « Nord – Exposition » par la ligne 15 jusqu'à l'avenue des Arts-rue de la Loi, et la ligne 24. Le terminus est situé place Rogier sur une voie de débord spécialement aménagée à cet effet.

Page 52
23 mai 1910, Lignes 28-30-39

Lire 8 mai 1910 au lieu de 23 mai 1910.

Supprimer le dernier paragraphe relatif à la plaque 28.

Page 52
17 mai 1910, Ligne 60

La traction se fait par caniveau comme pour la ligne 59.

Page 53
Ajouter

- Le **21 juin 1910**, une modification est apportée au terminus des lignes de la Petite Ceinture à la place Rogier :

- le terminus des lignes **14** et **15** est reporté au-delà de la place Rogier, après le croisement des lignes du centre ;

- le terminus de la ligne **17** est situé un peu au-delà de la rue du Marché.

Page 57
Ajouter

- A partir du **26 janvier 1911**, les trams rentrant au dépôt portent une plaque de paravent « DEPOT ».

● Le **29 janvier 1911**, une boucle est mise en service autour de la place Communale de Laeken (act. place Emile Bockstael). Les trams **49** des T.B. et « **Bourse – Laeken** » des C.F.E. font désormais le tour de la place.

Page 57
16 février 1911
Ligne 11

Les deux terminus sont à rebroussement, celui de Sainte-Marie à l'extrémité de la rue Royale, celui d'Uccle dans l'avenue Brugmann, à proximité du carrefour de la chaussée d'Alsemberg.

La traction se fait par caniveau de l'église Sainte-Marie à la chaussée de Charleroi (rue Berckmans).

- Page 57
Ajouter
- Le **16 avril 1911**, une boucle est mise en service autour de la statue Emmanuel Hiel (place « Pogge »). Cette boucle est utilisée pour le terminus des lignes **1** et **2**, et facilite les manœuvres de rentrée et sortie du dépôt de la chaussée de Haecht.
- Page 58
1^{er} mai 1911 - Ligne 18
- La traction se fait par caniveau de l'extrémité nord du boulevard de la Senne à la place de la Constitution.
- Page 58
13 mai 1911
Bourse-Place Stéphanie (CFE)
- Sur le nouveau tronçon, la traction se fait par caniveau dans l'avenue Louise. Le changement de traction se fait à l'entrée de la gare du Bois et au retour, juste après la courbe venant du boulevard de la Cambre.
- Page 58
1^{er} septembre 1911
Ligne 9
- Le terminus est en triangle : les trams tournent à droite pour faire l'arrêt devant le bâtiment de la gare, refoulent vers la barrière du chemin de fer et avancent ensuite vers l'arrêt de départ qui se situe le long du trottoir de droite de la chaussée d'Alsemberg.
- En date du 13 décembre 1911, les TB introduisent une demande au Chemin de Fer en vue de placer une voie dans le pavage de la rampe de chargement de la station « en vue d'opérer l'enlèvement des voitures électriques à recevoir sous peu ». Cette voie a donc été posée dans les semaines ou mois qui suivirent. Le dispositif a ensuite été complété par une voie électrifiée longeant la rampe sur sa droite et se prolongeant vers la cour à marchandises en vue de permettre des transbordements de marchandises de train à tramway (en 1914 au début de la guerre, on y charge du charbon sur des trucks et wagons pour l'alimentation de l'Usine Centrale).
- Notons encore que, avant qu'il ne se fasse à la gare d'Uccle Calevoet, le déchargement de voitures de tramway se faisait à celle de Forest-Midi.
- Page 59
Ajouter
- Dans le courant de **novembre 1911**, la traction se fait par fil aérien à la traversée de la place Liedts au lieu du caniveau. La suppression du changement de traction de part et d'autre de la place permet de gagner une minute sur le temps de parcours entre les places Verboeckhoven et Rogier pour les lignes **50, 53, 54, 55 et 56**.
- Page 59
1^{er} décembre 1911
Lignes 6, 7 et 8
- La traction se fait par caniveau de l'église Sainte-Marie à la chaussée de Charleroi (rue Berckmans).
- Page 60
Ajouter
- Le **16 décembre 1911**, une boucle est mise en service à la place Liedts. Elle est utilisée pour le terminus des lignes **7 et 8**.
 - Au cours de cette année également (autorisation par arrêté royal du 5 août 1911), suite au comblement des bassins du canal, une nouvelle voie vers faubourg des lignes CFE « Bourse – Jette », « Bourse – Rue Steyls » et « Bourse – Laeken » est établie au quai au Bois à Brûler et celle du quai aux Briques est désaffectée.
- Page 61
Ajouter
- Le **26 janvier 1912**, les trams des lignes 14 et 15 empruntent dans les deux sens l'avenue de l'Astronomie entre la place Madou et la rue de Bériot à hauteur de laquelle ils rejoignent le boulevard Bischoffsheim. La traversée en diagonale de la place Madou est abandonnée.
 - Le **9 février 1912**, les trams de la ligne **59** « Porte de Tervueren – Gare du Midi » ont en semaine, à certaines heures de la journée, leur terminus au **Pont de Luttre** au lieu de la place de la Constitution.
- Itinéraire du prolongement :
Place de la Constitution, avenue Fonsny, avenue Van Volxem, avenue du Pont de Luttre.
- Comme la ligne 54, les trams rebrousse à la liaison située sous le pont du chemin de fer. Les trams effectuant ces parcours prolongés portent, depuis la gare du Nord seulement, une plaque de butoir « Pont de Luttre ».
- Cette mesure, prévue jusqu'au moment où la ligne 14 desservira la place Wielemens-

Ceuppens (1^{er} janvier 1914) a cependant perduré au-delà de cette date, on en retrouve encore la trace durant la Première Guerre Mondiale. Nous ignorons la date de suppression de ce prolongement.

- Le **14 février 1912**, les trams de la ligne **33** en direction de la porte de Namur passent par la rue du Relais, ceux vers Watermael passent toujours par la rue Guillaume Gilbert.

Page 61
21 février 1912 - Ligne 7

Lire **22 février** au lieu de **21**.

Page 61
Ajouter

- Le **1^{er} mai 1912** :

1°) Un nouveau service est créé sous le numéro **42**:

BLEU	42	BLEU	« Porte de Tervueren – Woluwe »
------	-----------	------	--

Itinéraire:

Porte de Tervueren, avenue de Tervueren, rond-point du boulevard Saint-Michel (act. square Montgomery), avenue de Tervueren, Woluwe.

L'avenue de Tervueren est désormais parcourue entre ces deux points par les lignes 38, 40, 42, 43 et 45.

2°) Le service intercalaire de la ligne « Schaerbeek – Ixelles » circulant entre la place Sainte-Croix (act. place Eugène Flagey) et l'avenue Rogier devient « **Place Sainte-Croix – Place Verboeckhoven** ». Son terminus est à rebroussement à une liaison située dans la rue Metsys.

3°) Les services de la ligne **50** « Gare de Schaerbeek – Uccle Globe » ne sont plus prolongés à Vilvorde. Cette suppression est compensée par d'autres renforcements d'horaires sur la ligne 53.

- Le **6 mai 1912**, les manœuvres de rebroussement au terminus d'Uccle Globe pour les lignes **11** et **50** se font désormais en chapeau de curé en refoulant à l'intérieur du dépôt d'Uccle où les trams stationnent.

- Le **16 mai 1912**, le service des correspondances entre les réseaux des T.B. et des C.F.E. entre en vigueur.

Page 62
1^{er} septembre 1912
Lignes 33 et 94

Ligne **33**

La traction se fait par caniveau de la place de la Chapelle à la place du Luxembourg.

Ligne **94**

A la place Emmanuel Hiel, les trams utilisent la boucle ; à la place Sainte-Croix, les motrices manœuvrent à la liaison au coin de l'avenue de la Cascade (act. avenue du Général de Gaulle), puis vont stationner sur la voie de la rue Malibran vers porte de Namur après avoir laissé passer d'abord les trains 29, 31, 32 et spéciaux des courses.

La traction se fait par caniveau de l'Eglise Saint-Servais à la place du Luxembourg.

Page 62
2 septembre 1912, Ligne 18

Les trams manœuvrent à la liaison au bas de la chaussée d'Alseberg et viennent stationner au haut de la rue Théodore Verhaegen.

Page 63
11 septembre 1912, Ligne 95

Le terminus est à rebroussement dans l'avenue de la Couronne, peu avant l'entrée du cimetière d'Ixelles. Une boucle face à l'entrée du cimetière sera construite en 1913.

Page 63
1^{er} octobre 1912, Ligne 41

Le terminus à rebroussement de Stockel devient un terminus en triangle dans la rue de l'Eglise, de part et d'autre de l'avenue de Stockel.

Le service 41 circule en alternance avec le 42.

Page 63
17 octobre 1912, Ligne 42

Supprimer ce paragraphe, la ligne 42 ayant été mise en service le 1^{er} mai 1912 (voir ci-dessus).

Page 63
Ajouter

- Le **31 octobre 1912**, la manœuvre de chapeau de curé au terminus de la ligne **25** à Auderghem est modifié : au bas de la chaussée de Wavre, les trams tournent à gauche en direction de Woluwe puis refoulent en direction de Boitsfort pour stationner le long du promenoir du boulevard du Souverain.

- Le **31 octobre 1912**, une boucle est mise en service à la Barrière de Saint-Gilles.

- Le **2 décembre 1912**, un service partiel de la ligne **61** est mis en marche entre la gare du Nord et la place Dailly. Les trams effectuant ces services circulent sous plaque 61 et plaque de butoir « Place Dailly ».

- Du **16 décembre 1912** au **23 janvier 1913**, la circulation des trams est interrompue dans la chaussée d'Ixelles, suite à la construction d'un égout à hauteur de la rue Maes. Les trams **30** et **93** sont déviés par la rue Malibran et circulent respectivement sous plaques 31 et 39. Il semble que ce fut la toute dernière utilisation de la plaque **39**.

Page 63
20 décembre 1912
Bourse – Av. L. Bertrand

La traction se fait par caniveau :

- à l'aller: de la rue Auguste Orts à la rue du Fossé-aux-Loups (extrémité est);

- au retour, de la rue du Fossé-aux-Loups (extrémité est) à la rue des Augustins (avant la courbe vers la rue des Vanniers).

Page 65
1^{er} avril 1913
Bourse – Place Van Meenen

La traction se fait par caniveau

- à l'aller de la rue Henri Maus jusqu'au bas de la rue Joseph Stevens;

- au retour de la place de la Vieille Halle-aux-Blés à la rue Henri Maus.

Pages 65-66
20 avril 1913
Ligne 51-52

Remplacer l'itinéraire retour de la ligne 51 par :

Au retour, voir ligne 52 ci-dessous.

Ajouter pour la ligne 52

Le terminus Nord se fait à rebroussement sur la liaison à l'entrée de la rue du Progrès. la traction de fait par caniveau de la place Rogier à la place de la Constitution.

Ajouter pour les deux lignes

En attendant qu'il soit possible de boucler autour de la place Sainte-Croix, les trams font chapeau de curé au bas de la rue Lesbroussart et stationnent sur la voie montante.

La traction se fait par caniveau pour la traversée de l'avenue Louise. Les changements de traction ont lieu à l'extrémité des rues du Bailli et Lesbroussart.

Page 66
20 avril 1913
Ligne 19

La circulation des trams se fait à **gauche** dans les avenues Albert et Longchamp.

Comme pour la ligne 18, la traction se fait par caniveau de l'extrémité nord du boulevard de la Senne à la place de la Constitution.

Page 67
ajouter

- Le **1^{er} mai 1913**, la ligne **42** « Porte de Tervueren – Woluwe » n'est plus exploitée que le dimanche comme service de renfort. Il est vrai que cette partie de l'avenue de Tervueren est déjà parcourue par les trams 38, 40, 41, 43 et 45.

Page 67
24 juin 1913, Lignes 72-74

Pour la ligne 74, la traction de fait par caniveau de la place Rogier à la place de la Constitution.

Pages 67-68
16 août 1913
Ligne 27-28-29
et

Page 69
1^{er} octobre 1913
Lignes 24-26

*dans l'itinéraire, rectifier : ... , rue du Marché-aux-Herbes, **rue du Centre (future rue Président Wilson, act. disparue)**, rue Cantersteen, ...*

La traction se fait par caniveau du bas de la rue des Colonies au rond-point de la rue de la Loi. Le changement de traction se fait à la rue des Colonies, vers ville face au n° 12 et vers faubourgs face au n° 20.

Dans le centre ville :

La traction se fait par caniveau de la rue du Fossé-aux-Loups (extrémité est) à la rue des Augustins (avant la courbe vers la rue des Vanniers).

N.B. La traversée du boulevard Anspach dans l'axe de la rue du Marché-aux-Poulets se fait en fil aérien.

Page 68
13 août 1913
Lignes 24-25

La traction se fait par caniveau sur cette nouvelle boucle, mais à l'aide des charrues de droite. Le changement de charrues se fait comme suit :
- rue de la Chancellerie, lever les charrues de gauche et descendre celles de droite ;
- en remontant la rue des Colonies, face au n° 20, lever les charrues de droite et descendre celles de gauche.

Page 68
Ajouter

● Du **21 août** au **12 octobre 1913**, par suite de la construction d'un égout dans la rue Malibran, les lignes **31** et **32** sont déviées par la chaussée d'Ixelles sous plaque **30** (et plaque de butoir « Woluwe » pour le 32), tandis que la ligne **94** est suspendue entre la place de la Couronne (act. place Raymond Blyckaerts) et Boondael.

Page 69
1^{er} octobre 1913
Ligne 26

Ajouter à l'itinéraire : ..., Casernes, boulevard Militaire (act. boulevard Général Jacques) jusqu'au carrefour de l'avenue de la Couronne.

Les motrices seules refoulent à une liaison, tandis que les trains doivent effectuer un « double chapeau de curé ».

Page 69
Ajouter

● Le **29 octobre 1913**, une boucle est mise en service autour de la place Sainte-Croix (act. place Eugène Flagey. En conséquence :

1°) Les trams verts de la ligne « **Schaerbeek – Ixelles** » contournent la place dans le sens opposé à celui appliqué précédemment. Ils arrivent par la rue Gray (act. rue des Cygnes) et repartent par les rues de la Brasserie et de la Digue. L'arrêt terminus reste inchangé à proximité de la chaussée de Boondael.

2°) Les trams **51** et **52** effectuent la boucle en prenant, au bas de la rue Lesbroussart, à droite la voie vers Boitsfort. Ils contournent la place par la droite. Leur stationnement reste inchangé sur la voie vers ville au bas de la rue Lesbroussart.

Page 69
Ajouter

● Le **1^{er} décembre 1913** également, le terminus des lignes **11** et **50** est modifié à Uccle. Ils n'entrent plus dans le dépôt d'Uccle (qui va être démoli) et font chapeau de curé au carrefour de la chaussée d'Alsemberg. Le 11 stationne à l'entrée de l'avenue Brugmann et le 50, à l'entrée de la rue de Neerstalle (act. rue de Stalle).

Page 70
ajouter

● Le **20 décembre 1913**, afin de permettre aux voyageurs d'utiliser le terre-plein des avenues Van Volxem, du Pont de Luttre et du Moulin (act. avenue du Pont de Luttre-partie sud), pour la montée et la descente de voiture, le sens de marche est inversé dans ces avenues. Les trams des lignes **50**, **53**, **54**, ainsi que les services prolongés de la ligne **59**, circulent donc à gauche dans ces avenues. Des traversées sont établies avenue Van Volxem, à l'endroit où commence le terre-plein central, et au carrefour rue du Moulin (act. rue Saint-Denis) et avenue du Moulin (act. avenue du Pont de Luttre).

En conséquence, la circulation des trams 50 et 53 se fait donc désormais:

- vers Forest, par l'avenue du Moulin (act. avenue du Pont de Luttre-partie sud) ;
- vers la ville, par la rue du Moulin (act. rue Saint-Denis) et l'avenue du Gazomètre (act. rue Jean Preckher).

D'autre part, une boucle a été établie à la place Wielemans-Ceuppens. Elle est utilisée par les services prolongés de la ligne 59 qui y font désormais demi-tour. La circulation sur cette boucle se fait donc par la gauche. Les tramways des lignes 50, 53 et 54 l'empruntent partiellement lors de leur passage. Il semble que rien ne soit modifié au terminus de la ligne 54, qui se fait à rebroussement au pont du chemin de fer.

Page 70
Bourse – Jette : *ajouter*

Les trams portent une plaque additionnelle rouge (par l'avenue de Jette) ou bleue (par la chaussée de Jette).

Page 71
1^{er} janvier 1914

ajouter après le 1^{er} paragraphe :

La circulation des tramways se fait à gauche dans toute l'avenue Van Volxem, et à voie unique avec évitements dans la chaussée de Bruxelles.

- Lignes 54 et 58
- Lignes 54 et 57

Même remarque que ci-dessus pour la circulation dans l'avenue du Pont de Luttre.

A Forest, le terminus est en chapeau de curé en s'engageant sur la voie du 50 vers Uccle et en refoulant ensuite vers la place.

- Lignes 57 et 58

La traction se fait par caniveau de la place Rogier à la place de la Constitution.

- Ligne 58

- Comme pour la ligne 50, le terminus d'Uccle Globe est à rebroussement.

Les tramways circulent à gauche dans l'avenue de Schaerbeek, entre la limite de Vilvorde (usine Colorin) et le square Chastel Andelot (act. Heldenplein). Des traversées sont établies à ces endroits. De même ils circulent à gauche dans l'avenue Van Volxem.

Page 72
toujours 1^{er} janvier 1914
Ligne 14 : ajouter

Afin de permettre aux voyageurs d'utiliser le terre-plein central des avenues du Parc et Wielemans-Ceuppens, la circulation se fait à gauche. Une traversée est établie à l'entrée de l'avenue du Parc.

Page 73
1^{er} mai 1914
Lignes 81, 82 et 83
Ajouter à la fin

Le 83 emprunte entre ces deux points l'itinéraire du 82, dont il constitue un service partiel circulant principalement en soirée.

Au terminus de la Porte de Tervuren, le stationnement des trams 81 et 83 se fait avenue des Celtes.

Pour ces trois lignes, la traction se fait par caniveau de la place Rogier à la place de la Constitution, ainsi que pour la traversée de l'avenue Louise (changement de traction à l'extrémité des rues du Bailli et Lesbroussart).

Pour permettre aux voyageurs d'embarquer et de débarquer depuis le terre-plein central, la circulation des trams se fait à gauche dans l'avenue de la Chasse. Les traversées sont établies avenue Eudore Pirmez à proximité du carrefour de La Chasse et à la place Saint-Pierre.

Page 73
Ajouter

● Le **13 mai 1914**, une grande boucle est mise en service en face du dépôt de Woluwe. Elle est utilisée pour le terminus des lignes **32, 38, 42 et 43**.

Page 73
17 mai 1914, ligne 28

ajouter :

Le terminus est à simple rebroussement à l'extrémité de l'avenue Georges Henri.

Pages 74 et 75
Tableau des lignes

Corriger les couleurs des lignes :

ROUGE	30	ROUGE	Porte de Namur – Boitsfort, par la chaussée d'Ixelles
BLANC	95	BLEU	Porte de Namur – Cimetière d'Ixelles

Page 77
Ajouter

● Le **22 octobre 1914**, une boucle est mise en service à Uccle Globe et est utilisée pour le terminus des lignes **11, 50 et 58**. Elle est située sur la place Emile Danco, à l'emplacement de l'ancien dépôt. Il s'agit d'une boucle à deux voies, avec une partie en voie unique à hauteur de la rue Robert Scott.

- Le 11 boucle par la droite. Il prend la voie extérieure du côté ouest, passe sur la voie unique, puis prend la voie intérieure du côté est.

- Les 50 et 58 bouclent par la gauche. Ils prennent la voie extérieure du côté est, passent sur la voie unique, puis prennent la voie intérieure du côté ouest.

Page 77
Ajouter

● Au cours de la guerre 1914-1918, plusieurs raccordements ont été construits par les Tramways Bruxellois et les Chemins de Fer Economiques, afin de desservir les dépôts de ravitaillement ou de permettre divers transports spéciaux. En voici la liste :

1. Meuneries Bruxelloises (avenue de Vilvorde)
2. Moulins Ricquier
3. Rue de l'Indépendance
4. Rue de la Senne (près de la rue des Fabriques)
5. Rues Brialmont et du Pôle
6. Rue des Moissonneurs
7. Place Van Meyel, vers chaussée St Pierre
8. Place Communale d'Ixelles
9. Rue Claessens
10. Chaussée d'Anvers, vers rue Masui et vers l'Allée Verte
11. Chaussée d'Anvers, par la rue Simons, vers la rue du Frontispice
12. Rue Duquesnoy (de la place de la Madeleine, par la rue de la Madeleine, jusqu'au bureau de Marchandises du chemin de fer de la rue Duquesnoy)
13. Rue de la Presse
14. Rue du Marché aux Poulets (Grande Maison de Blanc)
15. Chaussée de Wavre (ravitaillement T.B.)
16. Place Wayez (vers la rue Victor Rauter)
17. Cité Industrielle (chaussée de Mons)
18. Chaussée de Gand, vers la rue Osseghem (entrepôts Delhaize)
19. Gare de Tour et Taxis
20. Rue Picard
21. Allée verte - quai de Willebroeck
22. Rue de l'Harmonie
23. Rue Delaunoy
24. Rue de la Poudrière
25. Rue des Poissonniers
26. Rue Pletinckx
27. Usines Eternit à Haren & Usines Doyen à Haren
29. Place Saintelette
30. De la rue des Palais à la chaussée d'Anvers
31. Place Sainte Croix
32. Usine d'Electricité d'Ixelles, rue Volta
33. Hôpital St Jean
34. Hôpital St Pierre
35. Gare d'Etterbeek

Précisons qu'il peut s'agir, selon le cas, d'une simple voie de garage, d'une voie posée dans une rue latérale ou d'une voie pénétrant dans les emprises d'une usine ou d'un établissement. A quelques rares exceptions près, nous ignorons la position de ces raccordements, ainsi que les dates de construction, de désaffectation et de démontage.

Page 78
18 mai 1915, ligne 7, *ajouter*

Comme pour le 11, la traction se fait par caniveau de l'Eglise Sainte-Marie à la chaussée de Charleroi (rue Berckmans).

Page 78
6 juin 1915, ligne 32

Le service s'effectue par navette jusqu'à 13h30 environ, ensuite par trains directs depuis la Porte de Namur.

A Woluwe, quand le service se fait par navette, la motrice ne dépasse pas l'extrémité du boulevard du Souverain, seuls les trains effectuant le trajet complet empruntent la boucle.

Page 78
25 juin 1915, ligne 32

Supprimer la nouvelle plaque et remplacer par :

Sa plaque reste provisoirement inchangée, mais les chiffres sont peints en rouge. Le but n'est pas d'indiquer que le tarif suburbain est appliqué sur une partie de la ligne mais bien que les trams passent par la chaussée d'Ixelles, la couleur jaune de la plaque étant utilisée pour les lignes passant par la rue Malibrant.

Une partie des services restent cependant limités à une navette entre Woluwe et Boitsfort, où les voyageurs peuvent poursuivre leur trajet sur la ligne 30.

- Page 80
17 décembre 1917
- Ligne 10, *ajouter* :
Comme pour le 11, la traction se fait par caniveau de l'Eglise Sainte-Marie à la chaussée de Charleroi (rue Berckmans).
- Comme le 11 aussi, le 10 boucle à la place Danco par la droite. Il prend la voie extérieure du côté ouest, passe sur la voie unique, puis prend la voie intérieure du côté est.
- Ajouter*
- 5°) Les lignes **2** « Place Verboeckhoven - Bois » et **8** « Place Liedts – Avenue Longchamp » ne sont provisoirement plus exploitées. Leur itinéraire restant parcouru, sauf entre la rue Royale-place des Palais et la place Louise, respectivement par la ligne 1 et par les lignes 7, 10 et 11. Il n'y a plus de relation directe entre la rue de la Régence et Schaerbeek d'une part et Uccle d'autre part.
- Page 81
Ajouter
- Le **30 avril 1918**, il existe un document prouvant que des trams de la ligne **61** effectuent des services partiels entre la gare du Nord et la place Dailly. Les voitures effectuant ces services portent la plaque 61 et une plaque de butoir « PL. DAILLY ».
- Page 81
22 septembre 1919, ligne 8
- Supprimer ce paragraphe, la ligne 8 ne circulant déjà plus depuis le 17 décembre 1917.*
- Page 81
Ajouter
- Le **1^{er} décembre 1918**, les lignes **24, 26, 27, 28** et **29** se dirigeant vers la Bourse reprennent leur itinéraire normal par la rue de la Loi et la rue des Colonies. Vers faubourg, ces lignes restent déviées, vu l'état défectueux d'un pont en bois situé rue du Centre (rue Président Wilson) surplombant les travaux de la future Jonction Nord-Midi.
- Page 81
30 mars 1919
- Remplacer par :*
- Le **30 mars 1919**, les lignes **24, 26, 27, 28** et **29** se dirigeant vers les faubourgs retrouvent à leur tour leur itinéraire normal entre la Bourse et la rue de la Loi, par la rue des Colonies.
- Page 81
Ajouter
- Le **14 mars 1919**, la ligne « **Gare de Schaerbeek – Place Sainte-Croix** » bénéficie d'un terminus en boucle à la place Princesse Elisabeth. Cette boucle n'est cependant utilisée que par les convois avec remorque. Les motrices seules rebroussement à l'avenue Monplaisir.
 - Le **22 avril 1919**, la ligne **2** « Place Verboeckhoven – Bois », supprimée depuis le 17 décembre 1917 est remise en service.
 - Le **16 juin 1919**, la traction par caniveau est remplacée par le fil aérien de la place Stéphanie à la rue des Quatre-Bras (angle de la rue aux Laines), ainsi qu'à l'avenue de la Toison d'Or en direction de la porte de Namur.
- Les changements de traction ont donc lieu :
- lignes 1 et 3 :
Direction Schaerbeek : place Stéphanie et Porte de Namur
Direction Bois : place Louise et place Stéphanie
 - ligne 2 et ligne « Bourse – Bois » des CFE :
rue des Quatre-Bras et place Stéphanie dans les deux sens
 - ligne 7, 10 et 11 :
Direction Liedts et Jette : Porte de Namur
Direction Longchamp et Uccle : place Louise
- Au cours des **mois de mai et juin 1919**, est réalisé un raccordement vers la carrière à sable rue de la Vignette, à Auderghem. Une voie est posée dans cette rue, mais elle n'aurait pas ou peu été utilisée, un accès direct à la carrière au départ du boulevard du Souverain ayant par la suite été établi.
- Page 82
Ajouter
- Le **1^{er} décembre 1919**, à certaines heures, les services de la ligne 32 « Porte de Namur – Boitsfort – Woluwe » sont scindés à Boitsfort,
- Page 82
Fin 1919, lignes CFE : *ajouter*
- La traction se fait par caniveau de rue Auguste Orts à rue Paul Devaux (changement de traction à mi-longueur de ces deux rues).

Page 83 1 ^{er} mars 1920 Lignes 72-74	<i>Ajouter</i> Dès le 18 février, ces nouvelles voies sont parcourues en direction de la porte de Tervueren par les trams 72 et 74 rentrant au dépôt de Woluwe.
Page 83 1 ^{er} juillet 1920 Bourse – Place Cambier : <i>ajouter</i>	Afin de permettre aux voyageurs d'utiliser le terre-plein central pour l'embarquement et le débarquement, les trams circulent à gauche dans l'avenue Rogier, de la place des Bienfaiteurs à la place Ernest Cambier. La traversée se fait du côté ouest de la place des Bienfaiteurs, que les trams contournent par la gauche, tandis que les lignes 72 et 74 circulent toujours dans les deux sens par le chemin le plus court entre l'avenue Rogier et la Grande Rue du Bois.
Page 83 ajouter	● Le 24 août 1920 , un raccordement est mis en service entre les voies de la rue Van Lint et de la chaussée de Mons, permettant aux trams des lignes 22 , 46 et 56 de faire demi-tour sans manœuvrer les remorques lorsqu'ils sont empêchés pour une raison quelconque de circuler jusqu'à Anderlecht.
Page 83 décembre 1920, ligne 62	<i>Rectifier l'itinéraire retour :</i> ... rue Botanique, rue Verte, rue de la Prairie, rue de Brabant.
Page 85 10 mai 1921, Nord – Jette	<i>Ajouter :</i> Comme pour le service « Bourse – Jette », la circulation des trams se fait à gauche dans les avenues de Laeken et de Jette.
Page 85 1 ^{er} juin 1921, ligne BL \$\$\$	<i>Ajouter :</i> La traction se fait par caniveau de la Bourse à la rue des Quatre-Bras.
Pages 85-86 29 août 1921 Bourse – Cambier – Gueux – Bourse	<i>Ajouter :</i> La traction se fait par caniveau : - de la rue Auguste Orts à la rue du Fossé-aux-Loups (extrémité est); - de l'extrémité de la rue du Congrès (à hauteur de la rue du Nord) à la rue de la Collégiale (changement de traction à mi-longueur de celle-ci); - de la rue du Fossé-aux-Loups (extrémité est) à la rue des Augustins (avant la courbe vers la rue des Vanniers).
Bourse – Gueux – Cambier – Bourse	<i>Ajouter :</i> La traction se fait par caniveau : - place de la Bourse et rue de la Bourse (changement de traction dans la rue Auguste Orts et rue de la Bourse juste avant la courbe vers la rue de Tabora); - du bas de la rue Sainte-Gudule à l'extrémité de la rue du Congrès (à hauteur de la rue du Nord); - de la rue du Fossé-aux-Loups (extrémité est) à la rue des Augustins (avant la courbe vers la rue des Vanniers). Les trams en passage à la place des Gueux parcourent la boucle par la gauche, en empruntant les traversées à l'entrée et à la sortie de la place.
Page 86 <i>Ajouter</i>	● Le 21 novembre 1921 , la traction par caniveau est supprimée avenue de la Toison d'Or. Le changement de traction pour les lignes 1 , 3 , 7 , 10 et 11 se fait à la porte de Namur et plus à l'église des Carmes.
Page 86 1 ^{er} novembre 1921 Ligne BG	<i>Ajouter</i> Comme pour le 10 et le 11, le BG boucle à la place Danco par la droite. Il prend la voie extérieure du côté ouest, passe sur la voie unique, puis la voie intérieure du côté est.

Pages 87-88
1^{er} mai 1922
Ligne 12

Rectifier l'itinéraire : Place Communale de Laeken (act. place Emile Bockstael), rue Stéphanie, avenue de la Reine, pont de Laeken, ...

Ajouter : Un tel service existait déjà par l'utilisation combinée des plaques 10 vers Laeken et 7 vers la place Vanderkindere.
Comme pour le 11, la traction se fait par caniveau de l'Eglise Sainte-Marie à la porte de Namur.

Page 88
Ajouter

- Le **27 juin 1922**, le changement de traction avenue Louise, pour les lignes T.B. **1, 2 et 3**, ainsi que pour la ligne C.F.E. « **Bourse – Place Stéphanie – Bois** », se fait à hauteur de l'avenue Emile Demot pour les trams se dirigeant vers la ville. Dans l'autre sens il continue à se faire à l'entrée de la gare du Bois.

- Le **3 septembre 1922**, les trams des lignes **24, 26, 27, 28 et 29** se dirigeant vers les faubourgs empruntent la rue de la Madeleine et la rue Cantersteen, au lieu de la rue Président Wilson, dont le pont en bois a déjà causé de nombreuses interruptions de service.

- Le **29 septembre 1922**, une voie de dépassement est mise en service à la place Eugène Keym.

Page 88
6 novembre 1922
Service Vilvorde-Midi

Ce service spécial ne porte pas de numéro.
La circulation des trams se fait à gauche entre le square Chastel Andelot et la limite de Vilvorde (Usine Colorin).
La traction se fait par caniveau de la place Rogier à la place de la Constitution.

Page 89
2 janvier 1923, ligne 23 : *ajouter*

La traction se fait par caniveau du bas de la rue des Colonies au rond-point de la rue de la Loi (avenue d'Auderghem n° 55).

Page 89
Ajouter

- Le **21 avril 1923**, la plaque **55** devient « **Place Verboeckhoven – Midi** » et ne sera plus utilisée désormais que par les tramways de la ligne 56 effectuant un trajet limité à l'un de ces deux points.

Page 89
18 juin 1923
ligne CFE Bourse-Rue Steyls

Ajouter à l'itinéraire : place Arthur Van Gehuchten, avenue Ernest Masoin.
Le terminus est en triangle à hauteur de l'avenue Jean Joseph Crocq.
Le square Prince Léopold est contourné dans les deux sens entre les rues Emile Delva et Jean Laumans par le sud-ouest.

Page 89
Ajouter

- Le **31 juillet 1923**, la chaussée de Bruxelles, à Forest, parcourue par les trams des lignes **53 et 54** et partiellement à voie unique, est mise à double voie, avec des liaisons pour permettre le passage à contre-voie en cas d'encombrement de la chaussée. La circulation s'y effectue à droite dans le sens de la marche, alors qu'elle s'effectue à gauche dans l'avenue Van Volxem. Une traversée est donc établie à l'extrémité sud de cette dernière avenue.

Page 89
5 novembre 1923
Ligne 8

Lire « supprimée depuis le 17 décembre 1917 » *au lieu de* 22 septembre 1919.
Ajouter : La traction se fait par caniveau entre l'église Sainte-Marie et la rue des Quatre Bras.

Page 90
Ajouter

- Le **5 novembre 1923** également, le terminus à rebroussement de la ligne **53** à la gare de Forest devient un terminus en chapeau de curé. Venant de la ville, les trams tournent à gauche pour s'engager dans la rue de l'Eau puis refoulent vers la gare où ils stationnent.

Page 90
3 décembre 1923
Ligne 80
ajouter

La traction se fait par caniveau à la traversée de l'avenue Louise (changement de traction à l'extrémité des rues du Bailli et Lesbroussart).

La circulation des trams se fait à gauche dans l'avenue de la Chasse (traversées avenue Eudore Pirmez à proximité du carrefour de La Chasse et à la place Saint-Pierre).

Page 88
Ajouter

● Citons aussi en 1923, la modification de la plaque de la ligne **32**. Rappelons-nous qu'en 1915 son itinéraire avait été modifié pour passer par la chaussée d'Ixelles au lieu de la rue Malibran. Le rouge utilisé du côté droit de la plaque indiquant que les trams passent par la chaussée d'Ixelles, les chiffres redeviennent noirs.

BLANC	32	ROUGE	« Porte de Namur – Woluwe, via Auderghem »
-------	-----------	-------	--

Page 91
Ajouter

● Du **14 avril** au **5 juillet 1924**, en raison d'importants travaux, la circulation des tramways est interrompue au pont de Laeken. Les lignes **10, 11, 12, 46** et **49** sont arrêtées à celui-ci, avec des navettes jusqu'à la place Communale de Laeken et Jette, tandis que la ligne **81** est déviée entre la place Communale de Laeken et la place de Brouckère en empruntant l'itinéraire de la ligne 18.

● Le **1^{er} octobre 1924**, les trams de la ligne **12** empruntent, entre la place Communale de Laeken et le pont de Laeken (square Jules de Trooz), la rue Marie-Christine au lieu de la rue Stéphanie et avenue de la Reine.

Page 93
Ajouter

● Le **1^{er} janvier 1925**, un pré-accord de fusion négocié en décembre 1924 prend cours entre la Société Générale des Chemin de fer Economiques et la S.A. Les Tramways Bruxellois. Il sera entériné par un Arrêté Royal publié le 12 mai 1925. L'absorption du réseau C.F.E. par les T.B. se fera progressivement (services techniques, administratifs) et deviendra peu à peu visible par le public : peinture en jaune et renumérotation des motrices et remorques brunes en 1926-1927 et enfin, en 1928, fusion des réseaux avec numérotation des lignes.

Page 94
1^{er} janvier 1925 – 5°) ligne 42

Lire : « ~~Bientôt~~ elle sera remplacée par une plaque S de service spécial en 1934 ».

Page 94
Ajouter

● Le **2 avril 1925**, le sens de circulation des trams des lignes **53, 58** et du service spécial de Vilvorde est inversé de droite à gauche dans l'avenue de Vilvorde. Une traversée est établie à hauteur de la rue du Lion, et la traversée située à la limite de Vilvorde (usine Colorin) est supprimée. La circulation se fait donc à gauche depuis Vilvorde jusqu'au carrefour avenue de Vilvorde-rue du Lion.

● Le **15 juillet 1925**, le sens de circulation des trams des lignes **80, 81, 82** et **83** est inversé de gauche à droite dans l'avenue de la Chasse.

Page 95
27 décembre 1925
Ligne 28, *ajouter*

Précisions quant au terminus de la place Saint-Lambert :

– Les trams avec remorque venant de la ville se dirigent directement (donc sans arrêt à la place Saint-Lambert) vers la rue Voot jusqu'au-delà de la rue Vanden Hoven, laissant cette rue entièrement dégagée pendant le temps de la descente des voyageurs et du demi-tour de la flèche. Ils refoulent ensuite dans la direction de l'église, puis stationnent à l'arrêt de la place Saint-Lambert.

– Pour les motrices seules, le point d'arrêt en venant de la ville est place Saint-Lambert immédiatement après avoir dépassé l'aiguillage de la double voie, donc sans aller jusqu'à la rue Voot.

Page 96
Ajouter

● Le **1^{er} avril 1926**, une voie de dépassement est mise en service au terminus de la place de la Paix à Evere (ligne **56**).

- Page 96
26 avril 1926
Lignes 33-98 : *ajouter*
- La traction se fait par caniveau de la place de la Chapelle (rue Blaes n° 14) à la place du Luxembourg.
- Pour l'anecdote, citons cet extrait du rapport des Voies et Travaux de 1926 :
« *les travaux du prolongement de Watermael à Boitsfort ont débuté le 14 décembre 1925 et se sont terminés le 24 mars 1926 pour un total de 3618 m de voie simple dont 3118 m en pavage et 500 m en siège spécial. L'avancement des travaux fut de 50 mètres courants par jour pour une équipe de 60 hommes.* »
- Page 96
Ajouter
- Dans le courant du mois d'**avril 1926**, la double boucle de la place Emile Danco, où les lignes **10, 11, 50, 58** et **BG** ont leur terminus, est remplacée par une simple boucle à sens unique, que tous les trams empruntent par la gauche.
- Page 97
1^{er} juillet 1926 : *ajouter*
- 5°) Le point de départ des lignes **34, 36, 41, 43, 45, 95** et **96** est reporté de la Porte de Namur à la rue du Champ de Mars.
- Page 97
Ajouter
- Extrait du Moniteur du 10 octobre 1926 : « *Par arrêté royal en date du 5 octobre 1926, la société anonyme Les Tramways Bruxellois est autorisée, sous conditions, à substituer la traction électrique aérienne à la traction électrique par caniveau sur certaines sections de lignes de son réseau.* »
 - Le **21 octobre 1926**, la traction à la traversée de l'avenue Louise par les lignes **80, 81, 82** et **83** se fait par fil aérien au lieu de caniveau.
- Page 98
13 novembre 1928
Navette 9, *ajouter* :
- Bien que le chiffre 9 de la plaque soit peint en rouge, il ne s'agit pas d'une section suburbaine. Les voyageurs de la ligne 9 peuvent, avec leur billet direct ou de correspondance, poursuivre leur trajet à bord de la navette et inversement.
- Page 98
7 décembre 1926, ligne 94
- A cette occasion, la boucle de la place Marie-José a été remplacée et est parcourue désormais par la droite.
- Page 99
Ajouter
- Le **18 novembre 1926**, la traction par caniveau de la voie de service traversant la place de la Bourse dans l'axe rue Jules Van Praet-rue Henri Maus est supprimée et se fait désormais par fil aérien. L'équipement souterrain continu est établi sur les boulevards du Centre à cet endroit.
 - Le **12 décembre 1926**, la traction par caniveau est supprimée aux endroits suivants, où elle se fait désormais par fil aérien :
 - de la Bourse à l'église du Sablon, à savoir : Plattesteen, boulevard Anspach (entre le Plattesteen et la Bourse), rue Henri Maus, rue du Midi, rue du Lombard, rue de l'Hôpital, rue Lebeau, place du Grand Sablon, rue des Sablons,
 - place de la Vieille Halle aux Blés.
 Cette modification concerne les lignes **BG** et « **Bourse – Place Stéphanie – Bois** » (pour ces deux lignes, il y a un changement de traction rue des Sablons à hauteur de l'église), ainsi que « **Bourse – Place Van Meenen** » (désormais totalement par fil aérien) ;
 - de la place de la Chapelle à la rue Bodenbroeck : pour les lignes **20, 21, 22, 33** et **98**, le changement de traction se fait au haut de la rue Bodenbroeck au lieu de la rue Blaes.
 - A la **fin de 1926** ou au **début de 1927**, la traction par caniveau est supprimée rue du Luxembourg et place du Luxembourg (lignes **20, 21, 22, 33, 94** et **98**).
- Page 104
Ajouter
- Le **23 janvier 1927**, la traction par caniveau est supprimée à la place du Trône où la traction se fait désormais par fil aérien pour les lignes **20, 21, 22, 33, 94** et **98**. Le changement de traction qui se faisait à l'arrêt de la rue du Luxembourg se fait désormais à l'arrêt de la place du Trône.
- Page 105
1^{er} mars 1927
- Remplacer le 3°) relatif à la ligne 26 par celui-ci :*
3°) La ligne **26** « Bourse – Casernes », faisant double emploi avec le nouveau service 23 barré, n'est pas supprimée mais ne circule plus qu'à raison de deux allers-retours par jour, en soirée.

Page 105
Ajouter

● Le **19 mars 1927**, la traction par caniveau est supprimée de la place Surllet de Chokier à la rue de la Collégiale. Les lignes ex-C.F.E. « **Place du Béguinage – Place Cambier – Place des Gueux – Bourse** » et la ligne « **Bourse – Place des Gueux** » se font entièrement en fil aérien.
N.B. On n'a pas d'informations quant à la date de suppression des caniveaux de la rue Fossé-aux-Loups à la rue des Augustins.

Page 106
18 avril 1927
Ajouter

A cette occasion, le nombre de voies de la rue Auguste Orts est ramené de trois à deux. Les trams « **Bourse – Anderlecht** » et « **Bourse – Scheut** » continuent à circuler en direction de la Bourse, les autres circulent désormais dans l'autre sens.

La traction par caniveau est supprimée au profit du fil aérien sur les boucles de la Bourse : de la rue Paul Devaux à la rue Auguste Orts et de la rue Auguste Orts à la rue Jules Van Praet.

Page 106
4 mai 1927
Ajouter

La traction par caniveau est supprimée avenue Louise entre le carrefour de l'avenue Emile Demot et l'entrée de la gare du Bois. En conséquence :
- il n'y a plus de changements de traction pour la ligne **24** ;
- le changement de traction se fait dans les deux sens à hauteur de l'avenue Emile Demot pour les lignes **1, 2, 3** et « **Bourse – Place Stéphanie – Bois** ».

Page 106
Ajouter

● Le **13 mai 1927**, la traction par caniveau est supprimée avenue Louise entre la place Stéphanie et le carrefour de l'avenue Emile Demot (lignes **1, 2, 3** et « **Bourse – Place Stéphanie – Bois** »).

Page 106
12 juin 1927
Ligne 47

Modifier l'itinéraire : ... chaussée de Vilvorde, rue Zilverberg (act av des Croix du Feu), rue de Heembeek...

Remplacer la phrase relative au terminus en triangle par celle-ci : Le terminus en triangle est situé à hauteur de la rue du Ramier dans laquelle les trams refoulent et stationnent devant l'entrée du Château Meudon.

Ajouter :

Une boucle partielle située devant le pont Van Praet permet de faire demi-tour en venant de la ville.

Les trams circulent également sur voie unique dans la rue de Laeken entre la rue du Béguinage et le Théâtre Flamand (tronçon commun avec la ligne 46).

Bien que l'itinéraire de la ligne 47 soit situé entièrement sur le territoire de la Ville de Bruxelles, cette ligne est considérée comme suburbaine. Pour attirer l'attention des voyageurs sur cette tarification spécifique appliquée sur la ligne entre le pont Van Praet et le Château Meudon, les chiffres de la plaque sont peints en rouge.

Page 107
Ajouter

● Le **4 juillet 1927**, le changement de traction pour les lignes **49** et **81** est reporté de la rue du Progrès n° 63 à la place Rogier.

● Le **14 juillet 1927**, le changement de traction pour les lignes **50, 53, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 72, 74** et **83** qui se faisait rue de Brabant n° 64 vers ville et n° 74 (lignes 50-53-56-58-72-74-83 vers Schaerbeek) ou à l'entrée de la rue du Chemin de Fer (lignes 59-60-61-62 vers Porte de Tervuren) est reporté à la place Rogier.

Page 107
28 juillet 1927 - Lignes 72-74

Ajouter :

A cette occasion, une voie de dépassement a été établie dans la rue des Tongres.

Page 107
Ajouter

● Le **27 août 1927**, la traction par caniveau est supprimée chaussée de Haecht et rue Royale entre l'église Sainte-Marie et la porte de Schaerbeek. Le changement de traction de l'église Saint-Servais (lignes **1, 2, 3** et **94**) et de l'église Sainte-Marie (lignes **7, 8, 11** et **12**) est reporté à la porte de Schaerbeek.

● Le **6 novembre 1927**, le sens de circulation des trams des lignes **53, 58** et du service spécial de Vilvorde est inversé de droite à gauche dans l'avenue de Vilvorde entre le pont Teichmann et le carrefour de la rue du Lion. La traversée située à hauteur de la rue du

	Lion est supprimée. La circulation se fait donc à gauche depuis Vilvorde jusqu'au pont Teichmann.
Page 110 Tableau anciennes lignes CFE	<i>Pour les lignes 4, 5 et 6, supprimer le renvoi (*) et la mention au bas du tableau : (*) Certaines sources d'informations citent le 14 février.</i>
6 février 1928, ligne 4	<i>Pour la ligne 5, lire le 14 février au lieu du 6 février.</i>
7 février 1928, ligne 6	<i>Supprimer « ou, selon les sources, le 14 février, ».</i>
Page 112 10 avril 1928, ligne 30, <i>ajouter</i>	Le changement de couleurs de la plaque se justifie par la confusion possible, au nouveau terminus, avec la ligne 40 dont la plaque est également « rouge-rouge ».
Page 112 8 mai 1928, 1°) ligne 14, <i>ajouter</i>	Le terminus de Jette se fait toujours en utilisant la boucle de la place communale (act. Place Cardinal Mercier). Rappelons que la circulation des trams se fait à gauche dans les avenues de Laeken et de Jette, les avenues du Parc, Wielemans-Ceuppens et Van Volxem, ainsi qu'à la boucle de la place Wielemans-Ceuppens.
Page 113 2°) ligne 87	<i>lire</i> : « dans les deux sens l'avenue de Laeken et l'avenue de Jette »
Page 114 4°) ligne 67 barré, <i>ajouter</i>	A la place Saint-Josse, le terminus est à rebroussement et situé sur la voie dans l'axe de la rue de la Pacification.
Page 114 <i>Ajouter</i>	● Le 20 juillet 1928 , le sens de circulation est inversé sur la boucle de la place de la Paix, à Evere, terminus de la ligne 56 . La boucle est désormais parcourue par la droite.
Page 115 9 août 1928 2°) Ligne 26	<i>Remplacer le 2°) par</i> 2°) La ligne 26 « Bourse – Casernes » est à nouveau exploitée en journée et est prolongée par le boulevard Saint-Michel jusqu'à hauteur de la rue de l'Escadron. Sa plaque devient : <i>Après la plaque, ajouter</i> Elle remplace la plaque 23 barré « Bourse – Boulevard Saint-Michel » qui est supprimée. <i>Après la phrase concernant le principe de l'exploitation en boucle avec le 23, ajouter</i> Cependant, pour maintenir l'offre en soirée, certains services 26 venant de la ville et arrivant rue de l'Escadron repartent, après changement de poste de conduite, sous la même plaque 26 vers les Casernes et la ville.
3°) 40 barré	<i>Lire</i> « supprimée depuis le 17 juillet. » <i>au lieu de</i> « supprimée depuis le 7 juillet.»
Page 115 11 septembre 1928 Ligne 31	<i>Rectifier l'itinéraire</i> : ..., boulevard du Souverain, rue Major Brück, place Bischoffsheim, place Léopold Wiener. Les trams stationnent à la place Léopold Wiener sur la voie vers Woluwe.
Page 116 <i>Ajouter</i>	● Le 27 octobre 1928 (vers ville) et le 30 octobre (vers faubourgs), en vue de la démolition de l'église de Molenbeek et de la construction de la nouvelle église Saint-Jean-Baptiste, les lignes 87, 88 et 89 empruntent un trajet rectiligne dans l'axe de la rue de l'Avenir par la rue du Presbytère (act. Parvis Saint-Jean-Baptiste) jusqu'à la rue de Ribaucourt dans laquelle ils tournent. Les voies de l'ancien tracé par la rue du Comte de Flandre (à droite, act. disparue), le parvis de l'église et les rues du Chœur (partie act. disparue) et des Jardiniers (act. rue Doyen Fierens) sont désaffectées.

- Page 116
29 octobre 1928
Ligne 65-66
- Remplacer le paragraphe par celui-ci :*
- Le **24 octobre 1928**, l'itinéraire vers les faubourgs des lignes **65** et **66** est modifié. Les trams rejoignent l'avenue Rogier par la rue Thiéfry au lieu de la rue Josaphat. La ligne 66 atteint son terminus de l'avenue Louis Bertrand par l'avenue Paul Deschanel et l'allée sud de l'avenue Louis Bertrand. Le retour vers la ville n'est pas modifié.
- Page 116
16 novembre 1928
Lignes 1, 3, 11 et 12
- Ajouter*
- La traction se faisant par fil aérien sur ce nouveau parcours, le changement de traction pour ces lignes est reporté de la porte de Namur à la place du Trône.
- Page 116
1^{er} décembre 1928
Ligne 66, *ajouter*
- Le terminus est en triangle à hauteur du cimetière de Schaerbeek. L'ancien terminus reste desservi par un service intercalaire **66 barré** « *Place du Béguinage – Avenue Louis Bertrand* », créé à la même date.
- Page 116
Ajouter
- Le **24 décembre 1928**, deux doubles raccordements sont mis en service permettant de relier la rue du Luxembourg à l'avenue Marnix d'une part et à l'avenue des Arts d'autre part, et vice-versa.
- Page 117
Ajouter
- Le **28 décembre 1928**, une grande boucle est mise en service autour de la place Princesse Elisabeth, avec voie de dépassement devant la gare de Schaerbeek.
- Page 118
3 avril 1929, ligne 86
- Ajouter*
- La voie est dédoublée et placée en siège indépendant dans toute l'avenue du Panthéon.
- Page 118
7 mai 1929, lignes 7 et 10
- Ajouter*
- Comme pour le 86, le terminus est en triangle à l'avenue Charles-Quint.
- Page 118
Ajouter
- Le **9 juillet 1929**, le sens de circulation des trams **14** et **87** est inversé de gauche à droite dans les avenues de Laeken et de Jette.
- Page 119
Ajouter
- Le **15 septembre 1929**, la voie de la ligne **46** est dédoublée dans la rue d'Anderlecht. Au boulevard du Midi, un nouveau dispositif de voies est mis en place pour l'accès à l'atelier de la rue de Cureghem d'une part et au dépôt de la rue Brogniez d'autre part.
 - Le **13 novembre 1929**, une boucle est mise en service à la place du Luxembourg (lignes **20, 22, 33, 94** et **98**).
 - Le **16 novembre 1929**, la traction par caniveau est supprimée à la boucle de la rue des Colonies, empruntée par les trams **24 barré, 25, 27 barré, 28 barré, 29 barré** et **31 barré**. Les charrettes sont relevées à la rue des Chancelleries et les trams bouclent en fil aérien jusqu'à l'arrêt de la rue des Colonies, à l'angle de la rue de la Chancellerie où s'effectue la descente des charrettes. A cet endroit également est reporté le changement de traction pour les lignes **23, 24, 26, 27, 28, 29** et **31** se dirigeant vers les faubourgs. Le changement de traction vers la ville reste inchangé au bas de la rue des Colonies.
- Page 119
Lignes 22 et 56, *ajouter*
- Le terminus de la ligne **76** est avancé à hauteur du monument de la place de la Vaillance.
- Page 122
Ajouter
- Le **17 avril 1930**, la circulation des trams de la ligne **65** est inversée de gauche à droite à la place des Bienfaiteurs et dans l'avenue Rogier jusqu'à la place Général Meiser. Les trams **72** et **74** se dirigeant vers la ville contournent désormais la place des Bienfaiteurs.
 - Le **7 mai 1930**, la traction par caniveau est supprimée à la rue des Quatre-Bras. Les trams **2, 4, 6** et **8** changent désormais de traction à la place Poelaert.

- Le **25 juin 1930**, pour les lignes passant par les boulevards centraux, le changement de traction qui s'effectue à l'entrée du boulevard Adolphe Max, côté nord, est reporté dans les deux sens à hauteur du Palace pour les services passant par la rue de Brabant et la rue Saint-Lazare. Il est maintenu provisoirement boulevard Adolphe Max pour les services passant par la rue du Progrès.

Page 123
1^{er} juillet 1930
3°) Ligne 49 barré, *ajouter*

Afin d'éviter la confusion entre le 49 barré (blanc-blanc) et le 49 (blanc-blanc) la plaque du 49 sera modifiée dans le courant du mois d'octobre et devient :

VERT	49	BLANC	« Place Emile Bockstael – Bois »
------	-----------	-------	----------------------------------

Page 123
Ajouter

- Le **25 juillet 1930**, deux modifications sont apportées à Saint-Josse aux lignes vicinales affermées, à écartement métrique :

1°) L'itinéraire de la ligne « **Place Saint-Josse – Cimetière de Bruxelles** » en direction de la place Saint-Josse :

De la place Dailly, les trams empruntent la chaussée de Louvain, puis rue de Pavie, rue de Gravelines, rue des Eburons, rue Willems, place Saint-Josse, rue Verbist.

L'autre sens de circulation, par les rues Verbist et Thomas Vinçotte, n'est pas modifié.

2°) Le sens de marche de la ligne « **Schaerbeek – Ixelles** » est inversé entre la place Houwaert et le square Gutenberg. La circulation des trams se fait donc désormais :

- vers Ixelles : par rue des Moissons, rue Braemt et rue Bonneels ;

- vers Schaerbeek : par rue Willems, place Saint-Josse, rue Saint-Josse et rue de la Commune.

- Le **28 août 1930**, le système de voies est modifié à Woluwe aux abords du dépôt. La grande boucle est supprimée et les manœuvres de demi-tour se font désormais dans un nouveau triangle de voies avenue Parmentier. Les travaux furent entamés le 7 juillet et terminés le 28 août.

La suppression de la boucle marque la fin des services de la ligne 32 « Porte de Namur – Boitsfort – Woluwe » qui circulaient encore les dimanches et jours fériés d'été (il existait encore 33 plaques dans l'inventaire au 1/3/30, plus aucune au 1/3/31).

- Dans le courant de **septembre 1930**, le petit tronçon de voie unique situé rue Edouard Stuckens à l'entrée du terminus de la place de la Paix est remplacé par une double voie.

Page 124
Ajouter :

- Le **8 octobre 1930**, le dépôt de la rue d'Enghien est doté d'un nouveau peigne de voies. Les travaux ont été effectués du 4 au 18 mai, puis du 1^{er} septembre au 8 octobre.

- Le **11 décembre 1930**, le sens de circulation des trams **49** est inversé de gauche à droite dans les avenues Albert et Longchamp (act. Winston Churchill), de même que sur la boucle terminus.

- Le **15 décembre 1930**, le terminus de la ligne **31** et **31 barré** est modifié à Boitsfort. Les trams du service 31 barré, après avoir débarqué les voyageurs à l'arrêt de la place Léopold Wiener, empruntant un nouveau raccordement, effectuent la boucle de la place Bischoffsheim et stationnent ensuite au départ sur la voie vers Woluwe.

Les motrices du service 31 ont leur terminus à rebroussement en face du n° 12 de la place Léopold Wiener, sur la voie de l'ancienne ligne 32 vers l'avenue Delleur ; au retour, elles empruntent la liaison de la place Léopold Wiener. Désormais seuls les trams 33 empruntent la rue Major Brück où ils stationnent.

Page 125
15 janvier 1931
lignes 5, 20, 22, 33, 48 et 98

Ajouter

La deuxième voie, dans chacune de ces deux rues, ne sera démontée qu'en 1939.

Page 125
Ajouter

- Le **3 mars 1931**, les trams des lignes **65** et **66** circulent dans la rue de la Limite sur la voie de gauche les jours pairs (en empruntant la liaison de la place Quetelet) et sur la voie de droite les jours impairs. Le soin de caler, au moyen de la pince, l'aiguille à gauche ou à droite incombe au conducteur du premier 66 partant de la place du Béguinage à 5 h 55.

- Page 125
5 mai 1931
Ligne 16, *ajouter*
- Afin de permettre aux voyageurs d'utiliser le terre-plein central pour l'embarquement et le débarquement, les trams circulent à **gauche** au boulevard de Smet de Naeyer, entre l'avenue Charles Woeste et la rue Ernest Salu.
- Page 126
8 septembre 1931, ligne 93
- Ajouter*
La traction se fait par caniveau de la porte de Schaerbeek à la place du Trône.
- Page 127
22 septembre 1931
Lignes 20 et 60, *ajouter*
- A cette occasion, des nouvelles voies d'accès au dépôt de la rue d'Enghien via la rue Nicolas Doyen sont mises en service. Des raccordements seront posés à l'angle des rues Nicolas Doyen et de Birmingham.
- Page 127
Ajouter
- Le **29 décembre 1931**, après les lignes 5 et 48 qui sont affectées depuis le 22 septembre au dépôt de la rue Brogniez, au lieu de la rue d'Enghien, les lignes 4 barré et 6 barré sont désormais desservies par le dépôt d'Ixelles, ce qui permet de ne plus utiliser la voie de service reliant la rue Jules Van Praet et la rue Henri Maus en traversant la place de la Bourse. La voie n'est cependant pas désaffectée.
- Page 128
« Au cours de l'hiver... »
Ajouter
- Les travaux de pose des voies de cette nouvelle gare, entamés le 25 janvier, sont achevés dès le 12 mars et la gare est mise en service pour la première réunion hippique de la saison, le **20 mars 1932**.
- Page 128
Ajouter
- Le **30 janvier 1932**, la portion de voie unique de la ligne **58**, située rue de Stalle, à la traversée de la chaussée d'Alsemberg, est remplacée par une double voie.
 - Le **24 février 1932**, un double raccordement est mis en service à la place Paul Janson, entre la rue de l'Aqueduc et la chaussée de Charleroi, direction Uccle, en vue de faciliter les rentrées et sorties du dépôt de l'avenue de l'Hippodrome pour les lignes empruntant l'axe de la chaussée de Charleroi.
- Page 128
Ajouter
- Le **8 avril 1932**, le dépôt de la rue Brogniez est doté d'un nouveau peigne de voies, en même temps que les bâtiments sont modifiés. Les travaux avaient débuté le 1^{er} février.
 - Le **27 mai 1932**, la manœuvre du chapeau de curé au terminus de la ligne **66** au cimetière de Schaerbeek est supprimée. Les trams empruntent la liaison vers la ville et stationnent sur la voie longeant le trottoir de la rue Guillaume Kennis. La voie formant le triangle est désaffectée.
 - Le **1^{er} juin 1932**, la manœuvre de chapeau de curé au terminus de la ligne **86** à la Basilique est supprimée. A leur arrivée à ce terminus, les trams empruntent la liaison vers ville et stationnent.
- Page 129
Ajouter
- Dans le courant du mois de **juillet 1932** est démontée la voie de service de la rue Froissart, hors service depuis le 4 mai 1908.
- Page 129
6 septembre 1932
lignes 93 et 94, *ajouter*
- Le but de ce changement de couleurs est d'éviter que les voyageurs ne confondent avec la ligne 83 (jaune-bleu) sur leur trajet commun, rues du Bailli et Lesbroussart, et place Sainte-Croix (act. place Eugène Flagey).
- Page 129
Ajouter
- Le **25 septembre 1932**, en vue de faciliter les manœuvres des trams entre le centre de la ville et le dépôt de la rue d'Enghien, un double raccordement est mis en service entre la chaussée de Mons, direction ville, et la rue Ropsy Chaudron.

- Le **18 octobre 1932**, en vue d'éviter les manœuvres à simple voie entre le boulevard Auguste Reyers et le dépôt de la chaussée de Louvain, la voie est dédoublée entre ces deux points.

Page 129-130
1^{er} novembre 1932
Ligne 64

Remplacer le dernier paragraphe par

Un jeu complexe de liaisons et de raccordements est établi au carrefour formé par la chaussée de Gand et l'axe rue de la Borne–rue de l'Ecole. Il permet, entre autres, aux trams 85 et 86 d'utiliser les nouvelles voies du 64 pour accéder au dépôt de la rue d'Enghien. En conséquence, la voie de service de la rue des Quatre-Vents est désaffectée.

Vous trouverez sur notre site web un plan des voies issu du rapport du service Voies et Travaux de 1932 en cliquant sur ce lien : <http://www.mupdofer.be/pub6img-184-5.jpg>

Page 130
8 novembre 1932

La plaque **40 barré** « Treurenberg – Woluwe » est supprimée, les services limités à Woluwe se font sous plaque 40 avec plaque de paravent « Dépôt Woluwe ».

Page 130
Ajouter

- Le **1^{er} décembre 1932**, l'Usine Centrale cesse de produire du courant électrique. Depuis plusieurs années déjà, son activité s'était réduite, la Société achetant une partie de son électricité à la régie. L'outil sera cependant maintenu en état de marche jusqu'au 9 septembre 1935. Après le démontage des chaudières et des machines, le bâtiment et le site de l'usine accueilleront le service des Voies et Travaux.

Page 134
Ajouter

- Le **13 février 1933** et pendant la durée des travaux du détournement de la Senne sous les voies en boucle square Saintelette, les trains **14 barré** et **16 barré** ont leur terminus reporté au carrefour des boulevards d'Anvers et Emile Jacqmain. Les voitures du service n° **49 barré** effectuent leurs manœuvres à la liaison au quai du Commerce à hauteur de la rue du Magasin. Les trams de ces trois services partiels retrouveront leur terminus normal à la place Saintelette le **2 juin 1933**,

- Le **9 mai 1933**, des nouvelles voies de service sont construites dans la rue Delaunoy, entre la rue Vanderstraeten et la chaussée de Ninove, en vue de pouvoir détourner les services **85**, **86** et **87** pendant l'exécution des travaux au nouveau pont de la porte de Flandre.

Page 135
Ajouter

- Dans le courant de **1933**, la ligne **42** « Porte de Tervueren – Woluwe » (jeu de plaques triple 41-39-42), considérée depuis le 1^{er} janvier 1925 comme un service de renfort, disparaît et sa plaque est remplacée par une plaque **S** [blanc-blanc] « Porte de Tervueren – Woluwe » (jeu de plaques quadruple 31-31b-29-S). Par contre on note l'apparition d'une nouvelle plaque **41 barré** « Porte de Tervueren – Stockel » (jeu de plaques triple 41-39-41b).

Page 136
Ajouter

- Le **17 janvier 1934**, le sens de circulation des trams **14**, **53**, **58** et **74** est inversé de gauche à droite avenue Van Volxem et place Wielemans-Ceuppens, avenues du Parc et Wielemans-Ceuppens ainsi qu'avenue du Pont de Luttre.

Page 136, 13 février 1934
Gare des Grands Palais

Lire : boucle comprenant trois voies à l'arrivée comme au départ

Page 136
1^{er} mai 1934
Ligne 88

Remplacer le 1^{er} paragraphe par :

- Le **1^{er} mai 1934**, la ligne **88** devient « **Bourse – Dieleghem** ». Elle est prolongée à la place de l'Ancienne Barrière via des voies nouvelles rue Bonaventure.

Page 137
Ajouter

- Le **18 juillet 1934**, le sens de circulation des trams **65** et **67** est inversé de gauche à droite sur la boucle de la place des Gueux.

- Le **22 août 1934**, le sens de circulation des trams **53**, **58** et service spécial de Vilvorde est inversé de gauche à droite dans l'avenue de Schaerbeek entre le square Chastel Andelot et la rue du Marais.

Page 137
17 septembre 1934
2°) lignes 88-89

Ajouter :

Pendant les heures de visites et de consultations à l'hôpital Brugmann, un service intercalaire circule entre le parvis Saint Jean Baptiste à Molenbeek et l'Hôpital Brugmann.

Page 138
Ajouter

- Le **25 septembre 1934**, le sens de circulation des trams **53**, **58** et service spécial de Vilvorde est inversé de gauche à droite dans l'avenue de Schaerbeek entre la rue du Marais et l'usine Colorin.

- Le **9 octobre 1934**, les voies des lignes **16** et **88** sont placées en ligne droite au rond-point de l'avenue Charles Woeste (act. place Philippe Werrie).

Page 138
Ligne 99

Rectifier l'itinéraire : ..., place Houwaert, rue des Moissons, rue Braemt, rue Bonneels, square Gutenberg,

Rectifier l'itinéraire retour : sauf entre le square Gutenberg et la place Houwaert, par rue Willems, place Saint-Josse, rue Saint-Josse et rue de la Commune.

Supprimer la phrase qui est erronée : Le terminus de Schaerbeek est situé au carrefour des rues Metsys et Général Eenens.

Ajouter :

La chronologie des travaux est la suivante :

1°) Les plans sont approuvés le 14 juillet 1934 et les travaux sont entamés le 23 du même mois à la place Saint Josse par la pose d'un troisième rail jusqu'à la rue Metsys, carrefour de la rue Eenens. En effet, les deux voies sont à trois files de rails (voies normale et métrique) entre ces deux points, afin de permettre aux Vicinaux de transférer du matériel entre les lignes de Haecht et de Louvain.

2°) Le 11 octobre 1934, les trams verts circulent à voie unique entre la gare de Schaerbeek et la place Verboeckhoven, avec le système du bâton pilote.

3°) Le 6 novembre 1934, les trams verts circulent à voie unique rue Metsys entre la place Verboeckhoven et la chaussée de Haecht, la signalisation étant réglée par un agent muni d'un drapeau.

4°) Le 22 novembre 1934, la ligne est exploitée par du matériel T.B. à écartement normal sous le n° 99 de la gare de Schaerbeek au square Gutenberg et par le tram vert du square Gutenberg à la place Sainte-Croix, avec passage à simple voie entre le square Gutenberg et la rue Joseph II (signalisation lumineuse). Provisoirement, les trams 99 empruntent l'avenue Princesse Elisabeth, vers gare de Schaerbeek uniquement, au lieu de la rue Portaels et l'avenue Monplaisir.

5°) Le 6 décembre 1934, les trams 99 circulent dans les deux sens par l'avenue Monplaisir et la rue Portaels.

6°) Le 10 janvier 1935, le transbordement se fait à hauteur de la rue Belliard. Les trams 99 circulent à simple voie de la rue Joseph II à la rue Belliard (bâton pilote) ; les trams verts circulent à simple voie de la rue Belliard à la place Jourdan (bâton pilote).

7°) Le 26 janvier 1935, le transbordement se fait à la place Jourdan. Les trams 99 circulent à simple voie de la rue Belliard à la place Jourdan (bâton pilote). La section place Jourdan – place Sainte-Croix n'est plus assurée que par une seule motrice verte qui circule à simple voie. Cette motrice va directement à son terminus de la rue Gray (act. rue des Cygnes) sans boucler par la rue de la Digue.

8°) Le 9 février 1935, le transbordement se fait rue Gray à hauteur de la rue du Brochet. Les trams 99 circulent à simple voie de la place Jourdan à la rue du Brochet (bâton pilote).

9°) Le 27 février 1935, les trams 99 atteignent la place Sainte-Croix, en circulant provisoirement à simple voie entre la rue du Brochet et la rue du Serpentin. La motrice navette de type vicinal qui circulait entre la place Sainte-Croix et la rue du Brochet est supprimée.

Page 139, lignes 8-11-46-49

Rectifier : déviées depuis le 11 avril 1933.

- Page 139, ligne 4 La date du changement de couleur de la plaque est le 31 octobre 1934.
- Page 140
Ajouter
- Le **1^{er} janvier 1935**, en vue du prochain prolongement de la ligne 20, la voie unique de la rue de l'Eglise Sainte-Anne, parcourue par les lignes **86** et **87**, est dédoublée.
 - Le **1^{er} février 1935**, le tarif suburbain est supprimé pour les lignes **35**, **39**, **41** et **47**. Les chiffres deviennent noirs sur les plaques.
 - Le **19 février 1935**, à l'occasion de la mise des voies dans l'axe de la rue Royale, la traction par caniveau est supprimée entre la porte de Schaerbeek et le Treurenberg. Les trams **2**, **3**, **8**, **11**, **12**, **93** et **94** changent de traction à hauteur du Treurenberg au lieu de la porte de Schaerbeek.
- Page 141-142, 19 mars 1935
3°) ligne 20
- Ajouter :*
Pour rappel, la traction se fait par caniveau de l'église du Sablon à la place du Trône.
- Page 142
Ajouter
- Le **29 mars 1935**, un raccordement est placé entre la rue du Méridien et la place Quetelet de manière à former un triangle qui servira de terminus à des services spéciaux venant de l'Exposition.
- Page 142
27 avril 1935
1°) ligne 52
- Corriger l'itinéraire :* Avenue de Meysse, avenue Nouvelle, rue de Heembeek, chaussée de Vilvorde, Pont Van Praet (où la boucle a été refermée), ...
- Ajouter :*
Les voies sont à 3 rails entre le terminus de l'avenue Astrid et la rue de Wand (partie commune avec la ligne vicinale de Londerzeel).
Un double raccordement à la ligne de Vilvorde permet d'organiser des services spéciaux pour l'Exposition entre l'avenue Astrid et Vilvorde.
La traction se fait par caniveau de la place Rogier à l'extrémité du boulevard Maurice Lemonnier.
- Page 144
Desserte de l'Exposition
- 3°) à l'avenue Astrid (entrée « **Astrid** ») : *compléter* :
- Ligne **3** « Gare de Schaerbeek – Bois », prolongée depuis la place Princesse Elisabeth par l'avenue Monplaisir et la ligne 52, le samedi et le dimanche (en soirée) du 29 juin au 28 septembre ainsi le 3 novembre.
- Page 145
1^{er} octobre 1935
Ligne 5
- Rectifier l'itinéraire :* ..., square Gutenberg, rue Willems, place Saint-Josse, rue Saint-Josse, rue de la Commune, place Houwaert, ...
Rectifier l'itinéraire retour : - entre la place Houwaert et le square Gutenberg, par rue des Moissons, rue Braemt et rue Bonneels.
- Page 146
12 octobre 1935, lignes 9-89
- Ajouter :* Le service intercalaire circulant depuis le début des travaux entre l'église de Molenbeek et l'Hôpital Brugmann est supprimé.
- Page 146
Ajouter :
- Le **14 octobre 1935**, une voie de dépassement est mise en service à la place de l'Altitude Cent, terminus des lignes **7** et **48**.
- Page 147
Ajouter :
- Dans le courant de **1935**, deux raccordements au rayon de 15 mètres ont été posés dans la rue de Belgrade afin de former un triangle de manœuvre à l'entrée de l'atelier.

- Page 150
Ajouter :
- Dans le courant de **février 1936**, les trois voies à l'écartement métrique du dépôt d'Ixelles (n° 10, 11 et 12) ont été converties à l'écartement normal.
 - Le **28 mars 1936**, la boucle dite « de la Petite Suisse » (act. rond-point de l'Etoile) est supprimée et remplacée par une double bifurcation. Ensuite, les voies boulevard Général Jacques seront placées dans l'axe du boulevard, les travaux dureront du 27 avril au 11 août.
- Page 150
17 avril 1936,
lignes 20-22-33-98
- Ajouter :*
Le changement de traction se fait désormais rue des Sablons à hauteur de l'église.
- Page 150, 12 mai 1936,
2°) ligne 34 et
3°) ligne 98
- Ajouter :*
La traction se fait par caniveau de l'église du Sablon à la place du Trône.
- Page 151
17 mai 1936
service 39 barré
- Remplacer le paragraphe par celui-ci :*
● Le **17 mai 1936**, on note l'apparition, à l'occasion de la kermesse de Stockel, d'un service de renfort en soirée sous plaque **39 barré** « *Porte de Tervueren – Stockel* ». Ce service ne circulera que pendant une semaine et on en perdra ensuite toute trace.
- Page 151
30 mai 1936
Ligne 9
- Ajouter :* Le terminus se fait en triangle. Le tram s'engage vers l'avenue Guillaume De Greef puis refoule vers l'avenue Ernest Masoin (côté est) et s'avance ensuite pour stationner face à l'entrée de l'hôpital.
- Page 152
30 juin 1936, ligne 4
- Ajouter :* A cette occasion, une voie de dépassement a été établie à la boucle de la place Marie-José.
- Page 152
Ajouter :
- Le **23 juillet 1936**, le terminus en triangle de la ligne **28**, à Woluwe-Saint-Lambert, est remplacé par une boucle avec voie de dépassement.
- Page 153
8 décembre 1936, ligne 27
- Ajouter :* Une boucle avec voie de dépassement a été construite à la place Verheyleweghen.
- Page 154
2 juillet 1937,
Ligne 77
- Compléter l'itinéraire de la boucle :* rue des Tournesols, avenue Nouvelle (act. avenue des Ménestrels) et rue de la Courtoisie, où les trams stationnent.
- Supprimer le paragraphe relatif aux motrices bidirectionnelles.*
- Page 154
6 juillet 1937, 67 barré
- La voie en impasse de la place Saint-Josse, vers la rue de la Pacification, est désaffectée et sera démontée en septembre 1938.
- Ajouter*
- Cette petite modification du réseau marque en fait une étape très importante car tous les services réguliers ont désormais leurs terminus en boucle ou en triangle, à l'exception de la navette de la ligne 9 vers l'avenue du Silence. Après la construction des standards, seules 13 anciennes motrices bidirectionnelles, numérotées 1966 à 1978, seront conservées et rendront encore de précieux services jusqu'au début des années soixante pour des navettes lors de travaux ou d'événements particuliers ainsi que pour les services du personnel et la navette de la ligne 9.
- Page 154
Ajouter :
- Le **15 septembre 1937**, la manœuvre de rebroussement au triangle d'Uccle Calevoet, terminus de la ligne **9**, est inversée. Les trams arrivant de la ville vont désormais tout droit jusqu'à la barrière du chemin de fer et refoulent ensuite vers le nouvel arrêt de départ, qui se situe devant le bâtiment de la gare.
- Page 155
10 octobre 1937, 41 barré
- Supprimer ce paragraphe. En effet, la plaque 41 barré est apparue dans le courant de 1933.*

- Page 155
ajouter :
- Le **20 octobre 1937**, les voies sont mises dans l'axe de l'avenue de la Couronne (lignes **33, 34, 96 et 98**). Les travaux avaient été entamés le 26 juillet.
- Page 156
Ligne 10b
- Ajouter :
- Le **15 janvier 1938**, la plaque **10 barré** devient « *Place de l'Yser – Fort Jaco* », elle sera utilisée de manière régulière à partir du 6 octobre.
Supprimer le paragraphe du 6 octobre.
- Page 156
Ajouter :
- Le **1^{er} août 1938**, afin de supprimer les manœuvres de refoulement entre la place Général Meiser et le dépôt de la chaussée de Louvain, pour les voitures ayant terminé leur service, une boucle a été construite dans le dépôt, sur un terrain adjacent disponible. L'intérieur de cette boucle est garni de voies de garage en impasse branchées sur une voie parallèle à la voie principale.
 - Dans le courant de **1938**, deux allées pavées avec voie centrale ont été aménagées dans le terrain de l'Usine Centrale, le long de la rue de Birmingham, en vue de l'emménagement des matériaux lourds du service des Voies et Travaux qui se trouvaient précédemment sur le terrain de la Grande Rue au Bois.
- Page 157
23 mai 1939, ligne 1
- Ajouter :*
- La traction se fait par caniveau de la rue Royale (Treurenberg) à la place du Trône.
- Page 158
Ajouter :
- Le **18 novembre 1939**, les voies de la Place Wielemans-Ceuppens sont modifiées de manière à permettre aux trams des lignes **52, 53, 58 et 74** de passer en ligne droite sans emprunter la boucle, celle-ci ne subsistant en partie que pour les manœuvres du **14**.
- Page 159
Ajouter :
- Le **26 mars 1940**, par suite de la construction d'un collecteur au boulevard du Midi, le changement de traction pour les lignes **18, 49, 52, 53, 56, 58, 59, 60, 74, 81 et 83** est reporté de la place de la Constitution au boulevard Maurice Lemonnier, à hauteur de la rue de Woeringen.
 - Le **1^{er} avril 1940**, par suite du renouvellement du pont de la rue Navez, les lignes **52, 53 et 58** sont déviées entre le pont Teichmann et la place du Pavillon par le boulevard Lambermont, l'avenue Princesse Elisabeth, la place Verboeckhoven et la rue Van Oost.
- Pages 159-160,
23 juin 1940, ligne 76
- Supprimer ce paragraphe.*
- Page 160
25 mai 1940, ligne 17
- Ajouter :* La traction se fait par caniveau de l'église du Sablon à la place du Trône.
- Page 160
Ajouter
- Le **6 juin 1940**, la ligne **22** est prolongée, à titre provisoire, du parc d'Anderlecht à la cité de La Roue.
- Itinéraire du prolongement:
Avenue du Roi Soldat, rue Claude Debussy, rue de la Promenade, place Bizet, rue Clément De Cléty, rue de la Mécanique, avenue de la Persévérance, avenue des Droits de l'Homme, place Ministre Wauters.
Au retour, les trams empruntent l'avenue Guillaume Melckmans et la place de la Roue et rejoignent l'itinéraire aller à hauteur de l'église Saint-Joseph.
- Le terminus est situé à l'entrée de l'avenue Guillaume Melckmans, à proximité de la place Ministre Wauters.
- Cette nouvelle section, constituée entièrement de voies nouvelles, est destinée au prolongement de la ligne 76, mais celle-ci ne circule plus depuis le 17 mai suite à la destruction du pont de la porte de Ninove.
- Le **23 juin 1940**, la ligne **76** est remise en service et prolongée du parc d'Anderlecht à la cité de La Roue. Elle devient « **Bourse – Place Ministre Wauters** », tandis que la ligne 22 retrouve son terminus au parc d'Anderlecht.

- Page 161-162
Ligne 13
Ajouter :
- Le terminus du square du Centenaire est constitué d'une boucle avec voie de dépassement. Une partie du nouveau tracé dans l'avenue de Jette est constitué de voies provisoires pour éviter une propriété qui reste à exproprier.
- Page 162, 23 octobre 1940
Lignes 59-60-61
- Rectifier en fin de paragraphe :*
... au lieu de la ~~rue de la Prairie~~ rue de la Rivière.
- Page 163
Ajouter
- Le **12 février 1941**, un raccordement de service vers la centrale Interbrabant est créé sur la ligne de Vilvorde en vue de l'approvisionnement des Voies et Travaux en cendrées.
 - Le **31 juillet 1941**, en vue des travaux de prolongement de la ligne 60 du Karreveld à la Basilique, une voie d'environ 400 mètres est construite au départ de l'avenue du Karreveld (act. avenue Brigade Piron), sur un terrain correspondant à l'actuel boulevard Edmond Machtens (côté ouest), pour le versage des terres.
- Page 164,
16 septembre 1941
2°) Ligne 78
- Ajouter en fin de paragraphe, concernant la boucle par rue Auguste Orts, rue Jules Van Praet et place Saint Géry :*
Elles seront encore utilisées au moins jusqu'en juin 1956 lors de manifestations en ville, pour permettre aux lignes 5 et 48 de boucler à la Bourse via la ligne 9 depuis la Porte de Hal. Nous ignorons la date exacte de leur désaffectation.
- Page 164-165
18 novembre 1941
Ligne 60 barré
Ajouter :
- Au terminus de la Basilique, le stationnement se fait dans l'avenue Charles-Quint après avoir effectué les manœuvres en triangle.
- Au terminus de la rue Léon Delacroix, les voitures venant de la rue Nicolas Doyen empruntent le raccordement vers la rue de Birmingham, puis refoulent dans la rue Léon Delacroix, où elles stationnent.
- Page 165
9 décembre 1941, Ligne 76
- Ajouter :*
A la même date est créé un service partiel **76 barré** « *Cimetière de Bruxelles – Bourse* ».
- Page 165
Ajouter :
- Le **7 juin 1942**, la traction par caniveau est supprimée dans la rue de la Régence entre l'église du Sablon et la place Poelaert. Les lignes **4** et **6** utilisent désormais totalement le fil aérien. Le changement de traction a lieu rue de la Régence à l'angle de la rue des Six Jeunes Hommes, au lieu de la place Poelaert pour les lignes **2** et **8**, et au lieu de la rue des Sablons pour les lignes **17, 20, 22, 33, 34** et **98**.
 - Le **17 novembre 1942**, la traction par caniveau est supprimée place Rogier, boulevard Adolphe Max, boulevard Emile Jacqmain, place de Brouckère, boulevard Anspach, place Fontainas et boulevard Maurice Lemonnier. Pour les lignes **18, 49, 52, 53, 56, 58, 59, 60, 74, 81** et **83**, la traction se fait donc entièrement en fil aérien.
 - Le **5 décembre 1942**, la traction par caniveau est supprimée rue des Colonies, rue de la Loi, rond-point de la rue de la Loi, avenue d'Auderghem et avenue de Cortenberg. Pour les lignes **23, 24, 25, 26, 27, 28** et **31**, la traction se fait donc entièrement en fil aérien.
 - Le **24 décembre 1942**, la traction par caniveau est supprimée rue Royale, place Royale, rue de la Régence, place des Palais et rue Ducale. Pour les lignes **1, 2, 3, 8, 11, 12, 17, 20, 22, 33, 34, 93, 94** et **98**, la traction se fait donc entièrement en fil aérien.
- La traction souterraine est donc supprimée sur l'entièreté du réseau.
- Page 166
22 juin 1943, ligne 33b
- Lire Le 1^{er} juillet 1943 au lieu de 22 juin.*
- Page 166
16 novembre 1943
Ligne 60
- Rectifier l'itinéraire retour :*
– entre la rue des Moissons et la place Rogier, par rue Vonck, rue du Cadran, place François Bossuet, rue Tiberghien, rue Gillon, rue Godefroid de Bouillon, rue Botanique, ~~rue de la Rivière~~, rue Verte, rue de la Prairie, rue de Brabant.

Page 167
8 mai 1844
Ajouter :

3°) La ligne **46** est limitée le 9 mai à l'atelier de peinture de la chaussée d'Anvers en venant de la Bourse. Le lendemain elle sera déviée depuis la Porte d'Anvers par la ligne 18 jusqu'à la place Emile Bockstael.

4°) Les lignes **49** et **81** sont déviées de la place de Brouckère à la place Emile Bockstael par la ligne 18.

Page 167
Ajouter :

- Le **19 mai 1944**, suite à un bombardement survenu au Pont de Luttre quelques jours plus tôt, la ligne 58 est déviée entre la place Wielemans Ceuppens et la maison communale de Forest par l'itinéraire de la ligne 53.

- Le **30 juin 1944** la lettre S de la plaque du service Vilvorde-Nord est supprimée.

- Le **18 juillet 1944**, une navette est mise en service entre la Bourse et l'atelier de peinture de la chaussée d'Anvers, par la ligne 47, sous plaques spéciales.

Page 168
Ajouter :

- Le **30 juillet 1944**, les lignes **49** et **81** reprennent leur itinéraire normal entre la place de Brouckère à la place Emile Bockstael, cependant la ligne 81 reste déviée par la rue Stéphanie au lieu de la rue Marie-Christine.

- Le **13 août 1944**, la ligne **46** reprend son itinéraire normal entre la Porte d'Anvers et la place Emile Bockstael, et le service navette mis en place le 18 juillet est supprimé.

- Le **25 septembre 1944**, la ligne **58** reprend vers Forest son itinéraire normal par l'avenue du Pont de Luttre et la rue Saint-Denis, mais ce sera seulement le **15 novembre** que le sens vers ville sera rétabli.

- Le **10 octobre 1944**, suite au changement d'appellation du rond-point Saint-Michel en square Montgomery, les plaques indicatrices de la ligne **45 barré** sont modifiées en conséquence.

- Le **6 décembre 1944**, le régime de la classe unique est appliqué à l'ensemble des lignes du réseau. Terminés donc la première classe, son tarif et ses privilèges.

Page 170
26 février 1945, 76 barré

Supprimer ce paragraphe : ce service a été créé le 8 décembre 1941.

Page 170
Ajouter :

- Le **12 mars 1945**, suite au changement de dénomination de l'avenue Longchamp en avenue Winston Churchill, les plaques indicatrices des lignes **8** et **12** sont modifiées en conséquence.

- Le **12 mai 1945**, on procède à la désoccultation des voitures, des disques avant des motrices et les chapelles éclairant les plaques indicatrices sont remises en service.

- Le **23 juin 1945**, sur la plaque indicatrice de la ligne **26**, la mention du terminus « B.S. Michel » est remplacée « B.L. Schmidt ».

- Le **10 juillet 1945**, la ligne 8 est prolongée sous plaque de paravent à Uccle-Centre sauf de 9 heures à 12 heures en semaine et du début de service à 13 h 30 le dimanche où elle reste maintenue au rond-point Winston Churchill.

- Le **21 juillet 1945**, tous les services de renfort pour les courses sont rétablis normalement et circulent à nouveau sous plaques spéciales "S" ce qui avait été interdit par l'occupant depuis le 13 mai 1944.

- Le **31 octobre 1945**, suite aux travaux de la Jonction Nord-Midi, les lignes **72** et **90** passent sous le nouveau pont de la rue des Plantes au lieu d'emprunter la rue Linné.

Page 170
17 novembre 1945
Lignes 59-60-61

Remplacer le paragraphe par celui-ci :

- Le **17 novembre 1945**, les lignes **59, 60 et 61** voient leur itinéraire vers faubourg modifié. La voie montante vers la rue Saint-Lazare est supprimée au-delà de la rue des Plantes. La rue Botanique est dorénavant atteinte par les rues des Plantes et de la Rivière.

L'autre sens de parcours ne subit aucune modification. Les modifications successives dans ce secteur ont été occasionnées par les travaux de la Jonction Nord-Midi, travaux qui entraîneront la disparition partielle des rues Saint-Lazare, Linné et du Chemin de Fer.

Page 171
Ajouter :

- Le **2 avril 1946**, les motrices du type 5000 sont mises en service sur les lignes **39, 40, 41 et 45** ; la ligne **15** étant dorénavant desservie par des convois « motrice type 4000 + remorque ».

- Le **11 juin 1946**, le prolongement à Uccle-Centre de certains services **8** est supprimé.

Page 171
9 août 1946, gare du Midi
Ajouter :

Vers la place Royale, les lignes **20, 22 et 33** sont raccordées à la sortie du boulevard à la voie empruntée jusqu'à ce jour par la ligna 59 venant du centre.

Les services **20 barré** et **22 barré** stationnent comme le **45** devant l'hôtel de l'Espérance au lieu de boucler à la place de la Constitution.

Provisoirement, les services **18 barré, 56 barré, 59 et 74 barré** refoulent à l'aubette de Midi-Station vers le boulevard Jamar tandis que le service **45 barré** manœuvre en chapeau de curé à l'angle des avenue Fonsny et de la Porte de Hal.

Page 171
Ajouter :

- Le **27 août 1946**, une boucle terminus avec voie de dépassement est établie à la gare du Midi, au-delà de l'aubette du Midi, les tramways devant boucler à cet endroit, soit les lignes **18 barré, 56 barré, 59, 74 barré et 83 barré**, regagnent le boulevard Jamar par la rue de l'Argonne.

- Le **30 septembre 1946**, les travaux de la Jonction Nord-Midi nécessitent la déviation des trams **63, 76 et 77** entre le parvis Sainte-Gudule et le carrefour rue Montagne aux Herbes Potagères-rue d'Assaut, par la rue Sainte-Gudule (où une 2^e voie a été posée), la rue d'Aremberg et la rue Montagne aux Herbes Potagères. Les rues de la Collégiale et d'Assaut ne sont donc provisoirement plus parcourues.

- Le **5 octobre 1946**, s'ouvre au Heysel le premier salon de l'Alimentation de l'après-guerre. A cette occasion, la rampe et une partie des voies de la gare des Grands Palais sont remises en état. Vu la pénurie des matières, tous les raccordements, liaisons et aiguillages du peigne reliant les voies de garage aux voies de sortie avaient été démontés pour être utilisés sur le réseau. Pour l'instant, seule une double boucle est réparée.

Page 171
26 novembre 1946, ligne 7
Ajouter :

Il est à noter qu'à Uccle Calevoet, les voyageurs de la ligne 7 ne bénéficient pas d'un « billet pour voyage scindé » permettant d'emprunter la navette de la ligne 9 vers l'avenue du Silence.

Page 173
Ajouter :

- Le **25 février 1947**, quatre départs quotidiens de la gare des Grands Palais sont rétablis les jours ouvrables sur la ligne **16**.

- Le **11 avril 1947**, une première voiture standard, la motrice n°1298, équipée de portes pneumatiques et d'un siège receveur, est mise à l'essai sur la ligne 88.

- Le **23 avril 1947**, à l'occasion du match de football « Diables Rouges – Armée Britannique », la troisième boucle et quatre voies de garage sont remises en service à la gare des Grands Palais. Cinq voies de garage supplémentaires seront disponibles le 18 mai et l'ensemble des onze voies de garage le 21 septembre.

Page 173
27 juin 1947, Ligne 52

Lire **Le 7 juin 1947**

Ajouter : La ligne devient suburbaine à partir de l'arrêt de la rue Keyenbempt.

Page 173
Ajouter :

- Le **22 juillet 1947**, certains services de la ligne **77** sont prolongés de la place des Gueux au cimetière de Bruxelles, en semaine aux heures d'affluence du midi et du soir et le dimanche à partir de 13 h 00. Les voitures prolongées portent une plaque de paravent.

Page 173
Ajouter :

- Le **16 septembre 1947**, les services **76** et **77** sont mariés et les voitures sont désormais équipées d'un jeu de plaques triple 76-77-76b. Dès lors, les trams **77** prolongés au cimetière de Bruxelles circulent sous plaque **76** dès la place de la Duchesse. Vers Scheut, ils circulent sous plaque **76** barré jusqu'à la place des Gueux ensuite sous plaque **77**.

- Le **13 octobre 1947**, la plaque indicatrice de la ligne **61** barré « Nord – Place Dailly », inutilisée depuis très longtemps, est supprimée du jeu de plaques des lignes **59**, **60** et **61**.

Page 174
30 mars 1948, 1°) ligne 22
Ajouter :

Le terminus, commun avec la ligne **76**, est situé à l'entrée de l'avenue Guillaume Melckmans, à proximité de la place Ministre Wauters. A cette occasion, une voie de dépassement est mise en service à ce terminus.

Page 174
Ajouter :

- Le **14 avril 1948**, les lignes **63**, **76** et **77** se dirigeant vers la ville retrouvent leur itinéraire par les rues de la Collégiale et d'Assaut, le passage dans ce sens par la rue Sainte-Gudule est supprimé.

Page 174
16 avril 1948
Lignes 63-67-77

Remplacer le paragraphe par celui-ci :

- Le **16 avril 1948**, toujours pour les travaux de la Jonction, les trams des lignes **63**, **76** et **77** venant de la Bourse empruntent le boulevard de l'Impératrice et rue de la Collégiale (où une 2^e voie a été posée) au lieu de la rue Sainte-Gudule.

Pages 175-176
2 octobre 1948, ligne 7

Ajouter :

La ligne devient suburbaine à partir de l'arrêt de la rue des Fleuristes.

Page 176
Ajouter :

- Le **7 octobre 1948**, le sens de circulation est inversé de gauche à droite sur la boucle de la place Emile Danco, avec un remaniement des voies de raccordement sur l'avenue Brugmann, en vue de faciliter le stationnement des trams de la ligne **58**.

- Le **10 novembre 1948**, le boucle terminus de la ligne **96**, au square des Archiducs, est refermée, ce qui permet de garer sur la boucle huit trains motrice+remorque, pour renforts lors des matches de football du Racing Club de Bruxelles au stade des Trois-Tilleuls, le **96** régulier faisant alors son terminus en triangle à l'entrée de la boucle.

- Le **19 novembre 1948**, par suite des travaux d'électrification de la ligne de chemin de fer Bruxelles-Charleroi, la motrice **1977** assurant la navette « Uccle-Calevoet - Avenue du Silence » de la ligne **9** reste isolée du réseau au-delà du passage à niveau. La voie franchissant le passage à niveau sera démontée le 26 novembre.

Page 176
Ajouter :

- Le **1^{er} mars 1949**, les sections suburbaines des lignes **7** vers Grand-Bigard et **52** vers Drogenbosch sont supprimées, le tarif urbain devenant d'application sur la totalité de ces deux lignes. Dans les jours qui suivent, les plaques indicatrices de ces deux services seront progressivement corrigées, le numéro de ligne étant repeint en noir.

- Le **5 mars 1949**, la voie de la rue de Flandre (lignes **85**, **86** et **87**), entre la rue Léon Lepage et la place Sainte-Catherine, est placée le long du trottoir de droite.

Page 176
5 et 8 avril 1949
Lignes 77 et 76 barré

Remplacer ces deux paragraphes par celui-ci :

- Le **5 avril 1949** :

1°) La ligne **77** est raccourcie et devient « **Square Marguerite – Scheut** ». La courte section de la place des Gueux au square Marguerite reste parcourue par les trams **63** et **76**. Ce nouveau terminus a nécessité la création d'une boucle autour du sq. Marguerite.

2°) Le service partiel **76 barré** devient « *Place Général Meiser – Bourse* ».

3°) La boucle de la place des Gueux, ancien terminus à la ligne **77**, sera supprimée et

remplacée par des voies de passage en ligne droite, mises en service le 8 avril vers faubourgs et le 13 vers ville.

Page 176
Ajouter :

- Le **7 août 1949**, la motrice 5018, transformée selon le type de carrosserie étudié pour les futures PCC et équipée de bogies Brilliner à roues élastiques et d'un controller ACEC TCM1 à 32 crans est mise en service à l'essai sur la ligne 40.

- Le **13 août 1949**, un raccordement de service est établi à Woluwe, entre le boulevard du Souverain (voie venant d'Auderghem) et l'avenue de Tervuren (voie vers Tervuren), en vue de faciliter les manœuvres de rentrée au dépôt.

Page 177
Ajouter :

- Le **17 mars 1950**, la configuration du terminus à rebroussement d'Uccle-Calevoet est modifiée. La voie venant de la ville s'achève dorénavant parallèlement à la voie de chemin de fer. Ces travaux sont compris dans ceux du futur prolongement du 9 à l'avenue du Silence.

- Le **15 mai 1950**, les voies des lignes **22, 45, 46** et **56** sont placées dans l'axe rectifié de la chaussée de Mons à l'actuel square Albert I^{er} au lieu de faire le détour par le côté nord du square.

- Le **26 septembre 1950**, la voie de service située rue Josaphat entre l'avenue Rogier et la rue Thieffry est supprimée. Elle n'était plus utilisée en service régulier depuis le 3 février 1931.

Page 177
Ajouter :

- Le **24 octobre 1950**, la ligne **53** ne circule plus qu'aux heures de pointe; en-dehors de ces périodes, un service 53 barré circule entre la place Verboeckhoven et la place St-Denis ou la gare de Forest-Midi, selon le cas.

Page 178
Ajouter :

- Le **24 mars 1951**, les voies sont mises dans l'axe de la rue de la Loi entre l'avenue des Arts et le rond-point. Il en découle une grande amélioration pour la circulation générale, dans l'ancienne situation, la voie vers faubourgs était dans la moitié de la chaussée vers ville. Ce qui est original, c'est que cette voie, remplacée en 1950, reste en place mais est désormais utilisée dans le sens vers ville.

- Le **25 avril 1951**, un système mécanique permettant d'actionner les six aiguillages de la Barrière de St-Gilles est mis en service. Les leviers de commande sont centralisés sur le trottoir entre la chaussée de Waterloo et l'avenue Paul de Jaer. Les jours ouvrables de 6h30 à 20h00, un aiguilleur à poste fixe est chargé d'actionner l'aiguillage permettant à chaque tram de quitter la boucle.

- Le **8 mai 1951**, des perches à frotteur au lieu de roulette sont mises à l'essai en service régulier sur les tramways de la ligne 89.

- Le **29 mai 1951**, un nouveau dispositif de voies est mis en service au boulevard Jamar et à la place de la Constitution pour permettre la poursuite des travaux de l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi. A cette occasion le sens de circulation des lignes 20, 22, 33 et 45 barré est inversé autour de la place de la Constitution entre le boulevard Jamar et le pont du chemin de fer.

Pages 178-179
17 juillet 1951, ligne 90
Ajouter :

Un service spécial du dimanche est prévu entre la place de l'Yser et le Bois, via la Bourse et le Midi, sous plaque S. Ce service utilise l'ancienne boucle de la ligne 49, à l'extrémité Est de l'avenue Winston Churchill.

Page 179
9 octobre 1951, ligne 34
Ajouter :

Au rond-point Winston Churchill, côté Est, une voie de dépassement a été construite pour permettre le stationnement des trams 34. Cette voie de dépassement est utilisée par les lignes 8 et 12 en provenance de la rue Marianne; les tramways 34 parcourent donc deux fois la boucle terminus, une première fois à l'arrivée, une seconde fois au départ. Les voies des avenues Lloyd George et du Congo ne sont plus utilisées en service régulier.

Page 179
15 octobre 1951, ligne 76,

ajouter :

Un terminus avec voie de dépassement unique en son genre sur le réseau bruxellois, avec aiguillages symétriques de type rhénan, est établi dans l'avenue Emile Gryson.

Page 179
Ajouter :

- Le **25 novembre 1951**, l'interdiction de fumer dans les tramways est étendue à l'ensemble des véhicules fermés par des portes automatiques.

- Le **27 décembre 1951**, une première motrice PCC, la 7002, est mise en exploitation sur la ligne **15**. A titre d'essai, cette voiture est équipée d'un nouveau type de film indicateur de parcours à caractères bleus sur fond blanc. Le 15 janvier 1952, les trois motrices existant à ce jour seront transférées sur la ligne 53 barré, avec cette fois des films à textes blancs sur fond bleu et numéro de la ligne bleu sur fond blanc.

Page 180
Ajouter :

- Le **8 mars 1952**, dans le cadre des travaux entrepris pour modifier l'itinéraire de la ligne 28, un nouveau complexe de voies est mis en service au square des Vaillants (act. Square de Meudon). Vers faubourgs, les trams 22, 27 et 28 ne contournent plus la place, la boucle terminus étant réservée exclusivement au terminus de la ligne 83.

- Du **20 mars au 12 juin 1952**, en raison des travaux de voûtement de la Senne effectués à la rue de France, la ligne 18 est provisoirement limitée à la gare du Midi. Durant cette période le terminus de la Petite Ile n'est pas desservi.

Page 180
Ajouter :

- Le **18 novembre 1952**, le triangle de refoulement de la Basilique situé à l'entrée de l'avenue Charles-Quint et utilisé par les lignes **20** et **60** est désaffecté.

Les raccordements existants entre les avenues du Panthéon et de l'Hôpital Français constituent désormais le triangle de refoulement. Dans l'avenue du Panthéon, une nouvelle voie de dépassement, pourvue d'une liaison, est utilisée pour le stationnement des trams de ces deux lignes.

Cette modification permet aussi à la SNCV de remplacer sa voie unique à l'entrée de l'avenue Charles-Quint par une double voie.

Page 183
Ajouter :

- Le **26 mars 1953**, pour les services de la ligne **77** prolongés au Cimetière de Bruxelles, le régime en vigueur depuis le 16 septembre 1947 pour les plaques indicatrices est modifié. Dorénavant, dès le terminus de départ, le plaque indiquant la destination est utilisée. On peut ainsi voir des 76 au départ de Scheut et des 77 au départ du Cimetière de Bruxelles.

- Du **9 mai au 6 octobre 1953**, en raison des travaux du collecteur de la Woluwe, la circulation des lignes 31, 33 et 98 au terminus de Boitsfort est provisoirement modifiée. La ligne 31 boucle autour de la place Bisschofsheim et stationne à l'entrée du boulevard du Souverain. Les lignes 33 et 98 empruntent la rue Major Bruck où elles stationnent et se dirigent directement vers la ville par la rue des Trois Tilleuls.

- Le **30 mai 1953**, un renfort sans numéro « Nord – Bois – Midi - Place de l'Yser » est mis en service le dimanche par l'itinéraire nord de la ligne 90.

Ce service n'est pas à confondre avec l'autre renfort dominical sur la ligne 90 qui circule les dimanches d'été depuis le 17 juillet 1951 depuis la place de l'Yser vers le Bois via le centre (itinéraire sud).

Page 183
4 juillet 1953, lignes 8-12

Ajouter : Au rond-point Winston Churchill, les lignes 8 et 12 stationnent du côté de la voie de dépassement et la ligne 34 désormais du côté opposé.

Page 183
Ajouter :

- Le **31 août 1953**, une voie de dépassement est mise en service au terminus de la place Dumon, à Stockel. Les lignes **39** et **41** disposent désormais chacune d'une voie de stationnement distincte.

Page 183
7 septembre 1953, ligne 40

Ajouter : A cette occasion, une voie de dépassement a été posée à la place Saintelette.

Page 184
17 novembre 1953
3°) Lignes 65-66

Compléter l'itinéraire :

~~Jusqu'au square Henri Frick~~ Jusqu'à l'entrée de la rue de la Limite, l'itinéraire des deux lignes est désormais le suivant:

Rue du Marché-aux-Poulets, ... place Madou, avenue de l'Astronomie. ~~square Henri Frick.~~

Au retour,

- au sortir de la rue du Méridien, les trams empruntent la voie de la place Quetelet puis tournent à gauche vers la place Madou en utilisant les nouvelles voies des lignes de la Petite Ceinture (voir 5°) ;

- depuis le parvis Sainte-Gudule, ...

Ajouter

5°) Les voies du boulevard Bischoffsheim (lignes 7, 10, 13, 14, 15, 16, 39 et 40) sont déplacées en site-propre sur le trottoir du square Henri Frick pour faciliter la circulation générale. La nouvelle voie de l'avenue de l'Astronomie des lignes 65 et 66, entre la rue de Bériot et la place Quetelet est raccordée de manière telle que les tramways peuvent s'en servir pour boucler en venant de n'importe quelle direction.

Page 184

Ajouter :

- Le **21 novembre 1953**, pour faciliter les rentrées au dépôt de Woluwe des tramways des lignes 59 et 60, la voie de la rue des Ménapiens est raccordée à la voie vers Woluwe de l'avenue de Tervueren.

Page 185

Ajouter :

- Le **19 janvier 1954**, la voie de service vers le déversoir de l'avenue Brigade Piron est désaffectée pour permettre la création du boulevard Edmond Machtens.

Pages 185-186

24 août 1954, ligne 89

Dans la déviation de la ligne 89, remplacer deux fois « rue de l'Intendant » par « rue Vanderstichelen »

Ajouter : Les trams portent une plaque de paravent « AV. CHARLES WOESTE ».

Pour la navette 89 barré, ajouter : Le rebroussement s'effectue avenue Jean Dubrucq peu avant le pont du chemin de fer.

Page 186

Ajouter :

- Le **30 novembre 1954**, tous les raccordements existant au carrefour de la chaussée de Gand et de l'axe rue de la Borne-rue de l'Ecole sont supprimés. Ces raccordements, mis en place en 1932 lors de la création de la ligne 64 avaient été intensément utilisés en 1940 lors de la destruction des ponts du canal.

Page 189

Au cours du mois de juin...

Remplacer la 1^{ère} phrase par :

- Le **15 juin 1955** les voies de service de la rue Brogniez sont désaffectées entre la rue de Fiennes et la remise Rossini.

Ajouter :

- Dans le courant du mois de **juin 1955** également, la voie conduisant à l'ancienne sablonnière du boulevard du Souverain est désaffectée. Cette voie se situait entre la rue de la Vignette et l'actuel centre commercial.

Page 189

Ajouter :

- Le **8 août 1955**, la voie de service dans la boucle située à proximité du pont Van Praet est supprimée. Il s'agit de la partie de la boucle permettant de faire demi-tour en venant de la ville. Le reste de la boucle, empruntée par les lignes **1, 47 et 52**, sera supprimé et remplacé par des voies en passage le **19 août**.

Page 189

Ajouter :

- Le **25 novembre 1955**, les voies des avenues Lloyd George et du Congo sont désaffectées.

- Le **28 novembre 1955**, les plaques des lignes 61 et 72, supprimées respectivement depuis le 21 novembre 1950 et le 28 mars 1950, sont enlevées des jeux de plaques.

Page 190
Ajouter :

- Le **3 janvier 1956**, les voies sont mises en site propre dans la rue du Progrès le long du talus du chemin de fer entre la rue Destouvelles et la rue de Quatrecht suivant le même profil que celui adopté en 1955 entre l'avenue de la Reine et la rue Destouvelles.

- Le **17 mai 1956**, le sens de circulation des trams 16 et 88 est inversé de gauche à droite au boulevard de Smet de Naeyer entre l'avenue Charles Woeste et la rue Ernest Salu. Les voies sont ripées vers le centre du boulevard (arbres enlevés) et placées en site propre. Les raccordements au carrefour rue Ernest Salu-boulevard de Smet de Naeyer sont simplifiés.

Page 191
18 septembre 1956
Ligne 46

Rectifier l'itinéraire du prolongement (les trams ne vont pas à la place Van Gehuchten) :
Rue Eugène Hubert, rue de Laubespain, ..., place Emile Bockstael.

Le terminus se fait se fait en triangle. Les trams venant de la ville par la rue Eugène Hubert virent à droite dans l'avenue Ernest Masoin et refoulent ensuite pour stationner avant le carrefour. Ils repartent en tournant à droite dans l'avenue Eugène Hubert.

Page 191
Ajouter :

- Le **3 octobre 1956**, en prévision de l'Expo 58, la grande boucle autour de la place Princesse Elisabeth (gare de Schaerbeek) avec un seul évitement est remplacée par une petite boucle devant la gare, avec quatre voies affectées chacune à une ligne.

- Le **12 novembre 1956**, une boucle avec voie de dépassement est mise en service à la place Philippe Werrie. Cette boucle n'est cependant utilisée par aucun service régulier.

- Le **8 décembre 1956**, dans le but de libérer un terrain (où s'érigera plus tard la Tour des Pensions), les voies sont supprimées dans la partie de la rue de France comprise entre la rue de l'Argonne et l'entrée de la gare du Midi. La boucle terminus des lignes 59 et 74 barré est modifiée. Les trams 20 barré, 22 barré, 33 barré et 45 barré venant par la rue d'Angleterre pour stationner au Midi empruntent la voie située à l'extrême droite dans la rue Couverte.

Page 192
Ajouter :

- Le **26 février 1957**, par suite des travaux effectués avenue de Meise, en vue de l'Expo 58, le terminus des lignes **1** et **52** est provisoirement reporté à proximité du Gros Tilleul. A l'extrémité de l'avenue des Croix du Feu, les trams empruntent la rue De Wand, l'avenue des Pagodes et l'avenue du Mutsaert dans laquelle est établi l'arrêt d'arrivée. Les trams refoulent ensuite dans l'avenue de la Croix Rouge où est situé le stationnement et l'arrêt de départ.

- Le **29 mars 1957**, le terminus des lignes **1** et **52** est rétabli à l'avenue de Meise, à hauteur de l'avenue Astrid.

- Le **9 juillet 1957**, le sens de circulation des trams **53** et **58** est inversé de gauche à droite avenue de Vilvorde, entre le Pont Teichmann et la limite de Vilvorde (usine Colorin).

Pages 192-193
18 septembre 1957
Lignes 90-91

Lire le 24 septembre au lieu du 18 septembre.

Remplacer le paragraphe « Au Bois, à hauteur de l'avenue Louise ... » par celui-ci :
Au Bois, à hauteur de l'avenue Louise, les trams 90/91 venant de la place Rogier via la place Meiser changent de plaque en 91 pour continuer vers la gare du Nord via le Midi; seuls des services d'heure de pointe viennent de la place Rogier sous plaque 90 et font demi-tour à la gare du Bois.

Dans l'autre sens, tous les trams venant de la gare du Nord via le Midi circulent sous plaque 91/90 et deviennent 90 pour poursuivre leur trajet vers la place Rogier via la place Meiser. La plaque 91 n'est pas utilisée en direction du Bois.

Page 194
17 décembre 1957

Pour l'usage des quatre trémies, rectifier :
- « rue Couverte » : *supprimer la ligne 15.*

Page 199
Ajouter :

- Le **15 décembre 1959**, le square des Vaillants est renommé square de Meudon. Les mentions « Cim. Etterbeek » des lignes 28 et 83 seront remplacées par « Sq. de Meudon ».

Page 199
21 décembre 1959, ligne 85

*Lire le 22 décembre au lieu du 21 décembre.
Pour mémoire, la date de suppression d'une ligne est le jour où la ligne n'a plus été exploitée, alors qu'elle aurait dû l'être, et non pas le dernier jour de circulation.*

Page 201
Ajouter

● Le **26 février 1960**, la ligne 5 est déviée de la rue Metsys par la rue des Ailes (où elle rejoint les lignes 1 et 2) et l'avenue Maréchal Foch (avec les lignes 1 et 2). Ceci a nécessité le placement d'une double voie provisoire dans la rue des Ailes entre la rue Goossens et la rue de Jérusalem.

Les voies STIB de la rue Metsys sont désaffectées ainsi que la voie SNCV vers Saint-Josse. La voie SNCV vers Verboeckhoven, qui est raccordée aux voies de la rue Eenens, reste entièrement disponible, à la rue de Jérusalem, un aiguillage a été posé afin d'en assurer la continuité. Elle sera encore utilisée après le 17 avril 1960, date de conversion en autobus de la ligne SNCV Bruxelles-Haecht, pour transférer le matériel roulant de cette ligne vers celle de Louvain. Ces transferts de la rue Eenens vers la place Saint-Josse ont donc été faits entièrement à contre-voie, en l'absence de circulation du tram 5, donc la nuit.

Rappelons que lors de la mise à l'écartement normal de la ligne « Schaerbeek – Ixelles » (devenue ligne 99 puis 5), la SNCV avait souhaité conserver des voies métriques entre la rue Eenens et la place Saint-Josse afin de pouvoir effectuer des transferts de matériel roulant entre les lignes de Haecht et de Louvain.

Page 201
26 juin 1960, ligne 46

Lire le 28 juin au lieu du 26 juin.

Page 203
26 novembre 1960, ligne 5

Supprimer ce paragraphe.

Page 205
Ajouter :

● Le **1^{er} juillet 1961**, la boucle située à l'angle de l'avenue Winston Churchill et de la chaussée de Waterloo, ayant servi de terminus à la ligne **49** jusqu'au 17 juillet 1951 et conservée ensuite pour un usage occasionnel ou par des services spéciaux, est désaffectée.

Page 206
1^{er} janvier 1962, ligne 22

Lire le 2 janvier au lieu du 1^{er} janvier.

Page 207
Ajouter

● Le **20 janvier 1963**, les lignes **23** « Bourse – Bd Saint-Michel » et **26** « Bourse – Bd Louis Schmidt » ne sont plus exploitées en soirée et le dimanche.

● Le **18 mai 1963**, la ligne **2** « Gare de Schaerbeek – Bois » n'est plus exploitée en soirée.

Page 208
25 mai 1963

5°) ligne 81, ajouter :

Provisoirement, jusqu'au début septembre, les trams circulent avec les anciens films ou plaques et une plaque de paravent « PL. ST-LAMBERT » dans un sens et « SQ. MEUDON » dans l'autre.

Ajouter un paragraphe :

9°) La ligne **8** « Centenaire – Rond-Point Churchill » n'est plus exploitée aux heures creuses ainsi que le dimanche.

Page 203
23 juin 1963, ligne 31

Remplacer tout le 1°) par :

1°) La ligne **31** « Bourse – Woluwe – Boitsfort » est supprimée.

Son itinéraire est repris entre la Bourse et Woluwe par la ligne 39, tandis que la section Woluwe – Boitsfort est reprise par l'autobus 42 « Joli Bois – Boitsfort ».

A cette occasion un point de transit gratuit est instauré au Pont de Woluwe entre les lignes 39-40-41-42-45.

Que deviennent les voies du boulevard du Souverain ?

- les voies depuis le carrefour de l'avenue Herrmann-Debroux jusqu'à la place Léopold Wiener sont immédiatement désaffectées ;
- entre le rond-point du Souverain et le carrefour de l'avenue Herrmann-Debroux, les voies restent utilisées par les lignes 25 et 35 ;
- entre Woluwe et le rond-point du Souverain, elles ne sont plus parcourues par des tramways en service régulier mais seront encore utilisées temporairement pour permettre l'accès au dépôt de Woluwe depuis Auderghem (lignes 25 et 35). Elles seront désaffectées le 7 ou le 10 septembre 1963 après mise en service d'un double raccordement au carrefour des Casernes permettant l'accès au dépôt d'Ixelles depuis Auderghem.

Page 209
Ajouter :

● Le **28 décembre 1963**, à l'occasion du démontage des voies du boulevard du Souverain, la troisième voie de l'avenue de Tervuren, face au dépôt de Woluwe, est supprimée et le dispositif des voies est simplifié.

Page 211
5 septembre 1964
3°) Ligne 26, *ajouter :*

Les voies du square Montgomery sont modifiées afin de permettre le stationnement et le dépassement des trams ainsi que le bouclage de la ligne 26. Cette boucle terminale est complétée par un raccordement permettant aux trams de rentrer au dépôt de Woluwe en venant du boulevard Brand Whitlock.

Page 211
Ajouter :

● Le **16 septembre 1964**, la boucle des Quatre-Bras, sur la ligne de Tervuren, est désaffectée pour permettre le réaménagement du carrefour et les travaux d'élargissement de la route de Malines à Mont-Saint-Jean.

● Le **1^{er} décembre 1964**, un nouveau raccordement est mis en service place de la Reine, permettant aux tramways sortant du dépôt de Schaerbeek de se diriger vers la rue des Palais. La voie de service située chaussée de Haecht et rue du Méridien, entre la place de la Reine et la place Quetelet, est mise hors service.

Page 212
7 avril 1965
Lignes 63-76

Ajouter : Une voie de raccordement entre la rue Scailquin et la chaussée de Louvain permet à d'éventuels services partiels de faire demi-tour à la place Madou en venant de la place Saint-Josse.

Page 212
Ajouter :

● Le **24 mai 1965**, la boucle autour du square Henri Frick est désaffectée. Depuis la suppression des tramways de la ligne 64, elle servait encore occasionnellement à des manœuvres de demi-tour en cas d'événements spéciaux.

Page 212
8 décembre 1965

Supprimer le paragraphe « A l'occasion du remaniement... »

Page 213
Ajouter

● Le **23 août 1966**, la construction d'une trémie d'accès au futur pré-métro dans l'avenue de la Renaissance a nécessité le ripage des voies dans cette artère et la modification des raccordements à l'avenue de Cortenbergh.

● Le **30 septembre 1966**, la fouille à ciel ouvert, préalable à la construction de la station « Schuman » du futur pré-métro a entraîné la déviation de la rue de la Loi entre le rond-point et le boulevard Charlemagne.

● Pendant **l'été 1966**, les voies du boulevard Général Jacques ont été placées en site propre entre l'avenue de la Couronne et la chaussée de Wavre. D'autre part, l'aménagement du boulevard Louis Schmidt, entre la chaussée de Wavre et l'avenue Hansen-Soulié a permis de poursuivre ce travail jusqu'au square Montgomery.

Page 214
Ajouter

● Le **16 mars 1967**, les services barrés des lignes **23, 24, 25, 26, 28** et **39** utilisent désormais un nouveau raccordement permettant de tourner vers la rue Ducale en venant des faubourgs par la rue de la Loi. Les plaques indicatrices ne sont provisoirement pas modifiées., est supprimée.

La boucle de la rue des Colonies, par les rues de la Chancellerie et Montagne du Parc sera désaffectée le **21 mars 1967**.

Page 214
21 mars 1967

Supprimer le 4^e paragraphe.

Page 214
Ajouter

● Le **24 mars 1967**, les voies de l'avenue de Tervuren entre les avenues Marquis de Villalobar et Madoux sont mises en site propre.

Page 215-216
31 octobre 1967, *ajouter* :

3°) La ligne **24** « Bourse – Bois » n'est plus exploitée les samedis, dimanches et jours fériés.

Page 218
15 décembre 1967, *ajouter* :

La ligne **41** « Porte de Namur – Stockel » n'est plus exploitée le samedi.

Page 219
3 janvier 1968, ligne 75

Rectifier la date : Le **4 janvier 1968** ...

Page 226
Ajouter :

● Le **30 avril 1968**, certains services de la ligne **102** circulent sous film ou plaque **102 barré** « *Midi – Porte de Namur – Place Rogier – Place de la Duchesse* » entre la gare du Midi (avenue Paul-Henri Spaak) et la rue De Bonne.

Venant de la place de la Duchesse de Brabant, les trams bouclent par la chaussée de Ninove, la rue De Bonne (où ils stationnent) et la rue d'Enghien.
La voie de la rue De Bonne est une ancienne voie de service reliant jadis le dépôt de la rue d'Enghien à son annexe.

Au Midi, les trams bouclent par les rues Bara, de l'Instruction et de France et l'avenue Paul Henri Spaak où ils stationnent.

Page 227
Ajouter :

● Au cours de l'année 1968, à l'occasion de divers travaux routiers, les voies ont été placées :
- en site propre dans l'avenue de Tervuren entre l'avenue Madoux et Auderghem Forêt;
- dans l'axe de l'avenue Brugmann entre Ma Campagne et la place Vanderkindere;
- dans l'axe de l'avenue Adolphe Buyl entre l'avenue Brillat-Savarin et le square du Solbosch.

Page 231
Ajouter

● Le **18 avril 1969**, les trams de la ligne **58** partant de Vilvoorde empruntent la Portaelsstraat entre la Lange Molenstraat et la Nowelaan.

Page 232
Ajouter

● Dans le courant de **1969**, les voies des avenues Albert et Winston Churchill ont été placées en site propre entre les arbres du terre-plein central.

Page 231
25 novembre 1969
ligne 28

Remplacer le 2^e paragraphe par :

Les voies des avenues de Cortenbergh et de Roodebeek, ainsi que celles entre le square de Meudon et la place Saint-Lambert ne sont plus utilisées et seront désaffectées à la date du 2 février 1970.

Page 231
20 décembre 1969

Remplacer le 1^{er} paragraphe par celui-ci :

● Le **17 décembre 1969**, le premier tunnel du pré-métro est officiellement inauguré entre la place Sainte-Catherine et le rond-point Robert Schuman, au-delà duquel il se scinde en deux branches, l'une débouchant au début de l'avenue de la Renaissance, l'autre dans l'avenue de la Joyeuse Entrée. Des circulations gratuites ont lieu entre Sainte-Catherine et Schuman dès la fin de l'inauguration et les deux jours suivants. Le **20 décembre**, le tunnel est parcouru par les trams **23**, **39** et **44**.

Page 233
10 janvier 1970

Supprimer le paragraphe relatif à la désaffectation des voies.

Page 233
Ajouter

- **Le 2 février 1970**, les voies de surface sont désaffectées aux endroits suivants
 - rue des Halles;
 - rue des Colonies (entre la rue de la Chancellerie et la rue Royale), rue de la Loi, rue Ducale (de la rue de la Loi à la rue Lambermont), rue Lambermont, rue Belliard, rue Breydel, rond-point Robert Schuman;
 - avenue d'Auderghem (entre le rond-point Robert Schuman et l'avenue de la Joyeuse Entrée);
 - avenue de Cortenbergh, avenue de Roodebeek;
 - avenue de la Renaissance jusqu'à la trémie;
 - rue Montagne des Cerisiers, Tomberg, rue Voot et place Saint-Lambert.

Les voies et la ligne aérienne de la ligne 28 situées rue Montagne des Cerisiers, Tomberg, rue Voot et place Saint-Lambert seront maintenues en place pour permettre l'alimentation électrique du square de Meudon et de l'avenue Georges Henri et ce jusqu'au 15 février 1975, date de suppression du tram 81 sur ce tronçon. En effet, l'alimentation et le retour du courant se fait par câbles souterrains depuis la sous-station électrique de Woluwe, située avenue Parmentier, jusqu'à la place Saint-Lambert-rue Voot, ensuite par la ligne aérienne et les rails du tram 28 jusqu'au square de Meudon.

La date de désaffectation des voies suivantes n'est pas connue :

- rue Le Corrège, square Marguerite (côté sud), square Ambiorix (côté sud), rue Michel-Ange, rue Charles Martel, rue Stévin, avenue Livingstone, rue Joseph II (anciennes voies de la ligne 40 maintenues en service pour permettre la déviation des trams pendant le chantier du métro dans la rue de la Loi).

Page 234
7 août 1970
81 barré

Remplacer le paragraphe par celui-ci :

- **Le 7 août 1970**, le double raccordement entre l'avenue de Tervuren et le boulevard Brand Whitlock, situé au milieu du square Montgomery, est supprimé. Les trams **23** et **81** rejoignent le boulevard Brand Whitlock par une nouvelle voie implantée rue de la Duchesse. Dans l'autre sens, les trams empruntent l'allée latérale du square Montgomery où stationne le 81 barré.

Page 235
22 décembre 1970

Lire 21 décembre 1970 au lieu de 22 décembre

Page 236
Ajouter :

- **Le 2 avril 1971**, entre la place Rogier et la rue du Marché, les trams de la STIB et de la SNCV passent sous la structure du futur hôtel "Sheraton" alors en construction.

Page 237
Ajouter :

- Au début de **janvier 1972**, entre la place Rogier et la rue du Marché, les trams de la STIB et de la SNCV circulent à nouveau sur l'avenue du Boulevard.
- **Le 12 avril 1972**, la voie terminus de Drogenbos est placée en site-propre dans la pelouse du château à la demande de la commune.

Page 237
11 novembre 1972

Modifier le paragraphe 1°) :

1°) Le nom de la station de pré-métro « Arts » devient « Arts-Loi », bien que des plans de réseau antérieurs mentionnent déjà cette nouvelle appellation.

Page 238
Ajouter :

- A une date non connue située entre le 6 mars et le 10 septembre 1973, la voie de garage de la Vieille rue du Moulin, entre le terminus de Fort-Jaco et la chaussée de Waterloo, est désaffectée.

Page 243
26 mai 1975

Modifier la date :

- **Le 15 décembre 1975**, les anciennes voies de la ligne 76...

Page 243
Ajouter :

- Le **7 août 1975** en direction de la place Rogier, le lendemain en direction de la gare du Midi, les trams des lignes **52, 55, 58, 62 et 81** parcourent à nouveau l'entièreté du boulevard Adolphe Max. Le crochet par la rue Saint-Michel et le boulevard Emile Jacqmain, nécessité par les travaux de construction du pré-métro, est abandonné et les voies en sont désaffectées. Les voies de la place de Brouckère sont désormais situées dans l'axe du boulevard Anspach.
- Le **29 novembre 1975**, le raccordement de service en ligne droite sur l'avenue Brugmann, à hauteur de la place Danco, est désaffecté.
- Le **1^{er} décembre 1975**, le raccordement de service entre l'avenue de la Chevalerie (en venant de l'avenue de l'Yser) et la rue Gérard est désaffecté.

Page 243
Ajouter :

- Le **20 septembre 1976**, l'axe de métro **M1** est mis en service. Il se compose de deux lignes « **De Brouckère – Beaulieu** » et « **De Brouckère – Tomberg** ».

Itinéraire **M1** De Brouckère – Beaulieu :

De Brouckère, Gare Centrale, Parc, Arts-Loi, Maelbeek, Schuman, Mérode, Thiéffry, Pétilion, Hankar, Delta, Beaulieu

Itinéraire **M1** De Brouckère – Tomberg :

De Brouckère, Gare Centrale, Parc, Arts-Loi, Maelbeek, Schuman, Mérode, Montgomery, Joséphine-Charlotte, Gribaumont, Tomberg
--

Le tronc commun « De Brouckère – Mérode » est composé jusqu'à Schuman des anciennes stations de pré-métro.

Page 246
4 octobre 1976

Dans le paragraphe « Les voies de surface suivantes sont désaffectées » supprimer : rue Saint-Michel et boulevard Emile Jacqmain.

Page 248
Ajouter :

- Le **7 février 1977**, les voies des rues Eugène Hubert et de Laubespain sont désaffectées. Ces voies de service n'étaient plus parcourues par un service régulier de tramway depuis le 26 juin 1960.
- Le **4 avril 1977**, devenue inutile, la voie montante des rues Jean Laumans et Ernest Salu est à son tour désaffectée, à l'exception d'une portion de voie dans la rue Jean Laumans, à proximité du square Prince Léopold, qui reste utilisée pour garer un tram en panne.
- Le **13 avril 1977**, la ligne de métro **M1** devient « **Sainte-Catherine – Beaulieu** » et « **Sainte-Catherine – Tomberg** » par prolongement depuis la station De Brouckère. Elle dessert la nouvelle station

Sainte-Catherine

Page 248
Ajouter :

- Le **17 juin 1977**, la branche sud de la ligne de métro **M1** devient « **Sainte-Catherine – Demey** » par prolongement depuis la station Beaulieu. Elle dessert la nouvelle station

Demey

Page 249
Ajouter :

- Le **20 mars 1978**. un arrêté royal fixe les conditions de reprise par l'Etat des intérêts privés dans les sociétés mixtes de transport en commun urbains. Les Tramways Bruxellois se voient racheter leur part dans la S.T.I.B. pour une somme forfaitaire de 1.6 milliards, payable en trois ans. Les redevances de gestion, un dividende assuré de 4.5 %, cessent d'être versées aux Tramways Bruxellois. Le 3 juillet 1978. la société fusionnera avec Electrobél s.a.
- Le **31 juillet 1978**, le dernier tram vicinal emprunte tunnel vicinal du Heysel entre la place Saint-Lambert et le Gros-Tilleul. Il servira durant quelque temps au remisage de matériel déclassé et sera ensuite laissé à l'abandon. Le tunnel sera réutilisé par la STIB à partir du 1^{er} septembre 1994.

Page 250
Ajouter :

- Le **30 mars 1979**, suite aux travaux du métro, la boucle de la place Emile Bockstael est supprimée et remplacée par une double voie en passage, sans possibilité de terminus. La voie vers faubourgs est mise en service le 30 mars, celle vers ville le lendemain.

Page 251
Ajouter :

- Le **9 août 1980**, la boucle de la place Wielemans-Ceuppens, qui servait de terminus aux services **19 barré**, est désaffectée.

Page 252
Ajouter :

- Le **8 mai 1981**, la ligne de métro **M1** devient « **Beekkant – Demey** » et « **Beekkant – Tomberg** » par prolongement depuis la station Sainte-Catherine. Elle dessert les nouvelles stations

Beekkant, Etangs Noirs, Comte de Flandre
--

Page 253
Ajouter :

- Le **7 mai 1982**, la branche est de la ligne de métro **M1** devient « **Beekkant – Alma** » par prolongement depuis la station Tomberg. Elle dessert les nouvelles stations

Roodebeek, Vandervelde, Alma

Page 253
28 août 1982
Ligne 22

Rectifier la date : 30 août 1982

La date officielle de suppression est le lundi 30 août mais, la ligne n'étant pas exploitée le dimanche, le dernier tram a circulé le samedi 28 août.

Page 253
Ajouter :

- Le **5 octobre 1982**, deux extensions de la ligne de métro **M1** sont mises en service à l'ouest de la capitale. Pour éviter la confusion, la ligne est renumérotée **M1A** et **M1B**.

1°) La ligne **M1A** devient « **Bockstael – Demey** » par prolongement depuis la station Beekkant. Elle dessert les nouvelles stations

Bockstael, Pannenhuis, Belgica, Simonis, Osseghem

2°) La ligne **M1B** devient « **Saint-Guidon – Alma** » par prolongement depuis la station Beekkant. Elle dessert les nouvelles stations

Saint-Guidon, Aumale, Jacques Brel, Gare de l'Ouest

Bien que prévue dès le lendemain, soit le 6 octobre 1982, la restructuration du réseau de surface n'aura lieu que le 26 octobre, en raison... des élections communales. En effet, devant le mécontentement massif prévisible des habitants d'Anderlecht durement affectés par cette restructuration, le bourgmestre, soucieux de sa réélection, a obtenu un sursis de trois semaines auprès du Ministère des Communications.

Page 254
Ajouter :

- Le **8 décembre 1982** (vers la gare du Midi) et le **22 décembre** (vers la place Louise), les trams des lignes **2**, **55**, **101** et **103** empruntent les voies nouvellement posées à la Porte de Hal, au travers de l'ancien parc, au lieu de contourner celui-ci par l'avenue de la Porte de Hal.

Page 254
Ajouter :

- Le **13 janvier 1983** (vers la ville) et le **14 janvier** (vers la place Simonis), les trams des lignes **19** et **103** empruntent les voies nouvellement posées à gauche du boulevard Leopold II (en regardant la Basilique) entre le boulevard du Jubilé et la chaussée de Jette.

Page 254
Ajouter :

- Le **29 mars 1983**, le dispositif des voies de service de la place Flagey est simplifié : les raccordements entre les voies de l'avenue des Eperons d'Or et celles de la place Flagey côté ville sont désaffectés, rendant impossibles les rentrées et sorties dépôt de et vers les rues Malibran et de la Brasserie.

Pour la ligne 81, les rentrées et sorties de et vers le square Montgomery se font désormais par le boulevard Général Jacques et les voies de service de la chaussée de Wavre entre les Casernes et La Chasse. Pour la ligne 93, les rentrées et sorties de et vers la gare de Schaerbeek s'effectuent par la ligne 23.

● Le **4 juin 1983** (vers la place de l'Yser) et le **9 juin** (vers la station Rogier), les trams des lignes **18, 19, 32, 101** et **103** empruntent les voies nouvellement posées au boulevard Baudouin entre la place de l'Yser et la porte d'Anvers. Les voies du boulevard d'Anvers sont désaffectées.

● Le **13 juin 1983** (vers Jette) et le **24 juin** (vers la ville), les trams de la ligne 103 empruntent les voies nouvellement posées avenue de Jette entre les avenues des Gloires Nationales et Carton de Wiart.

● Le **19 septembre 1983**, le raccordement de service du Pont Teichmann unissant la voie venant de Vilvoorde à la voie allant à l'avenue de Meise devient inutilisable suite à des travaux routiers.

● Le **29 septembre 1983**, sur la boucle de place Arthur Van Gehuchten, la partie située face à l'avenue De Greef est désaffectée. Il n'est donc plus possible de boucler en venant de l'avenue Houba.

Page 255

Ajouter :

● Le **4 octobre 1983**, le nouveau pont de la place Saintelette au-dessus du canal est mis en service. Les trams **18, 19, 32** et **103** utilisent dans les deux sens, entre le boulevard Léopold II et le boulevard Baudouin, les nouvelles voies posées du côté nord du square Saintelette.

● Le **19 octobre 1983**, les voies de l'avenue Fonsny entre la rue de Russie et rue de l'Argonne (jusque sous le pont de la Jonction), sont remises en service en tant que voies de garage. Deux liaisons ont été placées et le raccordement rue de l'Argonne vers rue de Russie a été supprimé.

● Le **7 novembre 1983**, le raccordement situé place Ministre Wauters entre l'avenue des Droits de l'Homme et l'avenue Guillaume Melckmans est supprimé. Il avait été utilisé pour le terminus du tram 22 jusqu'au... 1^{er} janvier 1962.

Page 258

Ajouter :

● Le **12 octobre 1984**, les trams **18, 19, 32** et **103** utilisent dans les 2 sens les nouvelles voies posées au boulevard Léopold II du côté nord entre le boulevard du Jubilé et la rue de Ribaucourt.

Page 259

Ajouter :

● Le **23 mars 1985** (dès 15h), la ligne de métro **M1A** devient « **Bockstael – Herrmann-Debroux** » par prolongement depuis la station Demey. Elle dessert la nouvelle station

Herrmann-Debroux

● Le **10 mai 1985**, la ligne de métro **M1A** devient « **Heysel – Herrmann-Debroux** » par prolongement depuis la station Bockstael. Elle dessert les nouvelles stations

Heysel, Houba-Brugmann, Stuyvenbergh

● Le **5 juillet 1985**, la ligne de métro **M1B** devient « **Veeweyde – Alma** » par prolongement depuis la station Saint-Guidon. Elle dessert la nouvelle station

Veeweyde

Page 263

Ajouter :

● Le **30 octobre 1986**, la boucle de la place Dumon est refermée par la pose d'un raccordement de service côté avenue Orban.

● Le **1^{er} décembre 1986** un double raccordement est mis en service au square Marlow permettant de desservir toutes les directions (Fort-Jaco, place Danco, avenue Brugmann).

Page 265

Ajouter :

● Le **22 juin 1987**, les voies de manœuvres en chapeau de curé au carrefour avenue du Panthéon–avenue de l'Hôpital Français sont désaffectées, excepté la voie vers faubourgs de l'avenue du Panthéon, conservée comme voie de garage.

- Le **1^{er} septembre 1987**, dans le cadre des travaux de prolongement de la ligne 39 vers Ban-Eik, la voie de dépassement de la place Dumon est supprimée. Les trams devant être dépassés effectuent un tour complet de la place.
- Page 266
Ajouter :
- Le **3 octobre 1987**, le complexe des voies de la Gare du Nord est remanié afin de faciliter le garage des trams de la ligne 81 limités à cet endroit depuis le 1^{er} octobre.
- Page 267
1^{er} septembre 1988, ligne 39
Ajouter :
- Modifier la date :*
Le **31 août 1988** dès 15h30
- Le **31 août 1988**, la ligne de métro **M 1B** devient « **Veeweyde – Stockel** » par prolongement depuis la station Alma. Elle dessert les nouvelles stations
- | |
|-------------------|
| Kraainem, Stockel |
|-------------------|
- Page 270
Ajouter :
- Le **2 octobre 1988**, la ligne de métro **M 2** « **Simonis – Midi** » est mise en service et dessert les stations
- | |
|---|
| Simonis, Ribaucourt, Yser, Rogier, Botanique, Madou, Arts-Loi, Luxembourg, Porte de Namur, Louise, Hôtel des Monnaies, Porte de Hal, Gare du Midi |
|---|
- Le tronçon Rogier – Hôtel des Monnaies est constitué des anciens tunnels du pré-métro, complété au nord par les nouvelles stations Simonis, Ribaucourt et Yser, et au sud par les nouvelles stations Porte de Hal et Gare du Midi.
- Page 272
1^{er} juillet 1990, *ajouter*
- L'accès au dépôt par ces lignes se fait à nouveau via la place Flagey, où le double raccordement supprimé le 29 mars 1983 a été remis en service.
- Page 272
Ajouter :
- Le **18 septembre 1990**, dans le cadre des travaux de réaménagement du boulevard Leopold II suite à la service du métro et des tunnels routiers, la nouvelle voie sud de la ligne 18 est mise en service entre le quai du Commerce et un raccordement provisoire à hauteur de la rue du Chœur. La voie nord sera mise en service le **6 novembre 1990** entre ces deux points.
- Page 275
Ajouter :
- Le **10 janvier 1992**, la ligne de métro **M 1B** devient « **Bizet – Stockel** » par prolongement depuis la station Veeweyde. Elle dessert la nouvelle station
- | |
|-------|
| Bizet |
|-------|
- Page 276
Ajouter :
- Le **21 janvier 1993**, la station de métro « Luxembourg » est renommée « Trône – Luxembourg »
- Le **29 juin 1993**, la ligne de métro **M 2** devient « **Simonis – Clémenceau** » par prolongement depuis la station Gare du Midi. Elle dessert la nouvelle station
- | |
|------------|
| Clémenceau |
|------------|
- Page 280
4 décembre 1993, 4^e) ligne 90
Ajouter :
- Le terminus de la ligne **90** est à rebroussement à la liaison de la trémie Poincaré et les trams stationnent dans le tunnel Constitution. Les voies de l'ancien terminus à l'avenue Paul-Henri Spaak sont conservées comme voies de services et ne seront désaffectées que le **8 août 1997**.
- Page 283
Ajouter :
- Le **3 juin 1994**, les voies de la ligne **19** sont modifiées à l'avenue du Panthéon. La 3^{ème} voie est supprimée au profit d'un embarcadère. La liaison existante est inversée.

Page 285
Ajouter :

- Le **20 mai 1997**, le terminus de la ligne **55** se fait en soirée face au corps de garde du dépôt de Haren au lieu de Bordet B, pour des raisons de sécurité.
- Du **30 juin** au **31 août 1998** inclus, la remise haute du dépôt de Schaerbeek est fermée afin de permettre la réalisation d'importants travaux de rénovation. L'ensemble des services est assuré par le dépôt d'Ixelles.
- Le **17 août 1998**, la voie de service de la place Liedts, permettant aux trams venant de la rue des Palais de virer vers la rue Gallait, est mise hors service.
- Le **25 août 1998**, la ligne de métro  **1A** devient « **Roi Baudouin – Herrmann-Debroux** » par prolongement depuis la station Heysel. Elle dessert la nouvelle station

Roi Baudouin

Page 287
Ajouter :

- Le **6 février 1999**, le terminus de la ligne **55** se fait face au corps de garde du dépôt de Haren les week-ends en jours fériés au lieu de Bordet B. Cette mesure était déjà d'application tous les soirs depuis le 20 mai 1997.
- Le **22 avril 1999**, un nouveau terminus, constitué d'une voie centrale, est mis en service rue des Quatre Bras pour la ligne **91** et les partiels **92** et **94** limités à Louise.

Page 288
Ajouter :

Les chantiers de 1999.

- Renouvellement des voies avenue du Roi Albert.
Du 28 mai 1999 au 12 décembre 2000 inclus :
 - 19 venant de De Wand limité à Schweitzer.
 - T-bus 19 entre Schweitzer et Groot-Bijgaarden.
- Remplacement des voies avenue de Tervuren entre rue des Tongres et rue de la Duchesse.
Du 22 juillet au 20 août inclus :
 - 81 et 82 venant de la ville limités à la liaison avenue des Celtes.

Page 289
21 mars 2000, ligne 83
Ajouter :

- La ligne est exploitée :
- entre Berchem Station et le Midi :
 - du lundi au vendredi pendant les heures de pointe et toute la soirée ;
 - les samedis, dimanches et jours fériés en permanence.
 - entre la place Jef Mennekens et le Midi :
 - du lundi au vendredi de 8h30 à 16h00.

Page 289
Ajouter :

- A partir du **9 juin 2000**, lors de manifestations au Stade Roi Baudouin, la ligne **94** peut être prolongée depuis le carrefour du Cimetière de Jette jusqu'à Houba de Strooper par l'itinéraire de la ligne 18.
- Le **30 juin 2000**, le double raccordement de service entre l'avenue Josse Goffin et la chaussée de Gand vers Berchem Station est supprimé.
- Le **31 juillet 2000**, pour faciliter les rentrées et sorties dépôt du tram **19**, de nouveaux raccordements de service à la place Schweitzer permettent aux trams venant de Groot-Bijgaarden de virer dans la chaussée de Gand vers Karreveld et inversement. Rappelons que la circulation des trams 19 est toujours suspendue entre la place Schweitzer et Groot-Bijgaarden (voir chantiers 1999).
- Le **26 août 2000** vers la gare du Midi et le **28 septembre** vers faubourgs, les trams **18**, **52**, **81** et **82** empruntent des nouvelles voies dans l'axe de l'avenue Fonsny entre les rues d'Angleterre et Joseph Claes.

Page 290
Ajouter :

- Le **23 octobre 2000** et les jours suivants, ainsi qu'au début de l'année 2001, à titre d'essai, deux motrices accouplées, les 7713 et 7786 circulent sur la ligne 3 « Nord – Churchill ». Cet essai restera sans lendemain.

- Au début de **novembre 2000**, le peigne de voies de la plaine Vandermeeren est désaffecté. Ce peigne, accessible depuis la rue Nicolas Doyen, était à l'origine destiné à garer les véhicules de service des Voies et Travaux. Depuis le début des années 1990, il accueillait du matériel déclassé.

Page 290
Ajouter :

Les chantiers de 2000

- Travaux dans le tunnel Constitution, la rampe Jamar est mise temporairement hors service.

Du 17 janvier au 18 mars inclus :

- Les 82 barré limités au Midi (via Clémenceau) effectuent une boucle par rue de l'Argonne, avenue Fonsny, rue de l'Imprimerie, rue de Belgrade, avenue du Roi, avenue Fonsny, rue de l'Argonne. Arrêts provisoires avenue Fonsny à proximité de la rue Couverte.

- Travaux au début de l'avenue Fonsny

Du 10 avril au 5 mai inclus :

- Les 83 effectuent une boucle par rampe Jamar, tunnel Constitution, rue Couverte, avenue Fonsny, rue de l'Imprimerie, rue de Belgrade, avenue du Roi, avenue Fonsny, rue Couverte, tunnel Constitution, rampe Jamar.

- Travaux de voies au carrefour Fonsny/Théodore Verhaegen (1^{ère} phase).

Du 17 octobre 2000 au 19 mars 2001 inclus :

- 18 dévié par ligne 52 entre Verhaegen et place Wielemans-Ceuppens.
- 81 et 82 déviés entre Verhaegen et Barrière par avenues Fonsny, Van Volxem, Wielemans-Ceuppens et du Parc.
- bus navette entre Verhaegen et Barrière.

Ceci clôture l'addendum à notre livre publié en 2002 « Historique des lignes des tramways bruxellois ».

A ce propos, et vous l'aurez remarqué en lisant la fin de l'addendum, nous allons dorénavant ajouter à la fin de chaque année une nouvelle rubrique « les chantiers ». En effet, la durée des interruptions de services et déviations consécutives aux chantiers ne cesse de s'accroître et justifie donc une rubrique spécifique, mais dans un style très dépouillé. Sauf exceptions, nous y mentionnerons uniquement les chantiers ayant duré 1 mois et plus.