

Un texte doit être écrit de façon que n'importe qui,
puisse le lire et le comprendre.

Galilée.

AVANT - PROPOS

L'édification d'un sujet doit être constituée d'éléments probants.

Mais pour développer un sujet, il faut qu'il y ait de l'intérêt, un point commun, le souci de savoir, un point d'interrogation.

Le point d'interrogation entre la Poste et les tramways, qui a piqué ma curiosité, c'est la période de novembre 1926 à avril 1929, où les plis EXPRES qui étaient traités par les bureaux postaux et télégraphiques des trois stations bruxelloises, étaient revêtus d'une marque « **TRAM** ».

En cherchant le pourquoi et le comment, beaucoup de questions se sont posées.

En solutionnant ces questions, j'ai soulevé un coin de voile sur l'Histoire de la vie quotidienne et de la Poste, méconnu ou oublié par le public et les philatélistes d'aujourd'hui. Moi compris.

C'est en voulant en savoir plus, sur cette association de la Poste et des tramways bruxellois, que mon intérêt s'est amplifié.

De mes recherches effectuées dans les documents officiels de la Poste et des Tramways, de la lecture des ouvrages philatéliques sur le sujet, de : Hanciau, Stibbe, Van Grunderbeek, Smets, Van Roye, Fontinoy, Janssens, Delmelle, de la compilation de pièces et des renseignements philatéliques prêtés par des personnes complaisantes, tels que : Messieurs, P. De Dobbeleer, E. Van den Panhuysen, K. Dewit, G. De Ram, G. Ludwig, A. Vatlet, H. Smets et O. Simons, que je remercie vivement, j'ai pu, grâce à l'aide précieuse de ces philatélistes érudits et renommés, rédiger cet ouvrage, où les tramways bruxellois ont joué un rôle important, de 1875 à 1940, dans l'Histoire de la Poste Belge.

DE BAST Jean
Avril 2007

LES TRAMWAYS BRUXELLOIS

AUXILLIAIRE DE LA POSTE - 1875 – 1940

Jean De Bast
Membre correspondant de la Société
de Marcophilie et d'Histoire Postale.

PROLOGUE

Avant que ne soit créé le tramway, il n'existait que la diligence pour se déplacer. Mais ces diligences n'étaient utilisées que par des hommes d'affaires.

Les personnes qui voyageaient, sans une impérieuse nécessité, étaient rares.

Les personnes aisées possédaient des véhicules privés. Quant aux autres, ils pouvaient louer une voiture, mais étant donné les prix coûteux de la location, la majorité de la population se déplaçait « *pédibus cum jambis* ».

En 1830, la population bruxelloise menait une vie de province. Autour de la ville de Bruxelles – avec ses 12.000 maisons et ses 98.000 citoyens, groupés sur un territoire de 440 hectares – les communes de banlieue faisaient figure de petits villages.

Lors de l'Indépendance Belge, Bruxelles fut choisie comme capital. Le train de vie allait évoluer et le pays se moderniser.

En 1831, un projet pour l'établissement d'un réseau de chemins de fer, reliant les villes importantes, avait été soumis au gouvernement.

Au cours des palabres politiques, l'idée faisait son chemin « de fer », et un emprunt fût voté pour la mise en place d'un premier tronçon d'une « route de fer », dont l'entreprise échut à l'Etat.

De la loi édicté par le Roi, le 1^{er} mai 1834, le Moniteur Belge annonçait, pour le dimanche 5 mai 1835, l'ouverture officielle d'un premier tronçon de la ligne de Chemin de fer, entre Bruxelles (Allée -Verte) (1) et Malines.

Depuis l'inauguration de la nouvelle Station du Chemin de fer, l'Allée-Verte était devenue la promenade dominicale des Bruxellois. Ce qui amena une foule de curieux. Pour se rendre à l'Allée-Verte, certains possédaient des voitures privées, mais d'autres devaient louer des véhicules (fiacres, voitures de place, etc...), ce qui était onéreux pour les petites bourses.

Cette solution ne répondait pas aux exigences nouvelles. Il fallait trouver autre chose.

Vint l'idée d'un service d'omnibus, comme il en existait déjà ailleurs.

(1)-« L'Allée-Verte » s'appelait précédemment « La Digue Verte », car cette allée bordée d'arbres, longeait la canal de Willevroeck.

OMNIBUS DE PAVE

L'omnibus de pavé ne date pas d'hier.

A Paris, au 17^e siècle (1662-1678), il existait déjà un transport urbain, sur le trajet de la Porte Saint-Antoine au Luxembourg (innové par Pascal).

Dans d'autres pays, certaines grandes villes étaient pourvues, au début du 19^e siècle, d'un système de transport de personnes. Notamment à Paris, en 1819, où Jacques Lafitte mis en service des voitures hippomobiles.

Il y avait également, un certain « Omnès » qui, en 1828, mis en service de semblables transports, qu'il baptisait « Omnibus ».

Le système fut repris par un carrossier anglais « Schillebeer », qui instaura un service de transport en commun, en juillet 1829, entre Paddington-Green et la Banque d'Angleterre.

A Bruxelles, ce n'était qu'à la mi-juin 1835, qu'une entreprise de transport de personnes vit le jour. Ce service d' « **OMNIBUS de PAVE** » était en concurrence avec les fiacres, pour véhiculer les curieux et les voyageurs jusqu'à l'Allée-Verte.

Pour contrer cette concurrence, les conducteurs de fiacres bradaient le prix de la course, jusqu'à 50% du prix habituel.

En 1836, deux services de transport étaient offerts au public :

- 1) Place Royale vers l'Allée-Verte.
- 2) Porte de Namur vers l'Allée-Verte.

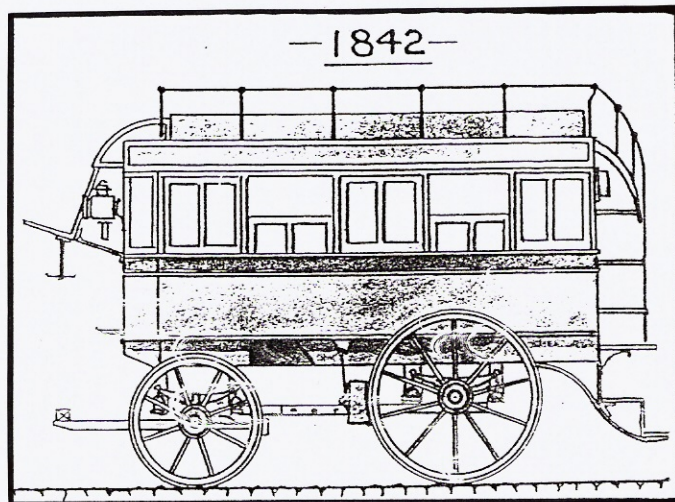
Terminus ; rue de l'Harmonie, où se situaient les guichets de la gare.

En 1836/1840, des omnibus-diligences mettaient le centre de Bruxelles, en communication avec les diverses localités en voie d'extension, situées dans l'agglomération de Bruxelles, comme Laeken, Jette, Uccle, etc...

Les Chemins de Fer prenant de l'extension, la ville se dotait de nouvelles gares. La « Station des Bogaerds » (place Rouppe), qui s'ouvrait le 18.5.1840. Plus tard, vers 1869, reconstruite près de la rue de Prusse (actuellement rue d'Argonne), et qui se faisait appeler « Station du Midi ».

La « Gare de Cologne » (car située près de la Porte de Cologne). La première pierre était posée le 27.9.1841, sur les terrains maraîchers (St-Josse). Plus tard, cette gare se nommait « Station du Nord ».

Quant à la « Gare du Luxembourg », appelée par la suite « Station du Quartier Léopold » (vers 1890), elle n'entra en fonction qu'en 1855.



La capitale, dont la vitalité était stimulée par le rail, requérait le plus rapidement possible, un réseau de transport en commun.

De 1842 à 1867, plusieurs demandes de concessions étaient introduites, mais non concrétisées, faute de capitaux.

En 1854, un groupe de français, dont l'ingénieur Loubat (1), sollicitait de la ville de Bruxelles, la réalisation d'un projet pour l'établissement d'une ligne d'Omnibus appelé « **Chemin de Fer américain** », rue de Laeken et chée d'Anvers.

Malheureusement, les édiles de la ville de Bruxelles n'ont pas voulu prendre la responsabilité d'un tel engagement

Ce fut François Loubat qui inventa « **L'omnibus sur rails** » appelé « **Chemin de fer américain** ». Cet ingénieur réalisa, en 1852 à New-York, une ligne d'Omnibus à traction animale roulant sur rails. Il créa à Paris, en 1854, entre Sèvres, Boulogne et Le Louvre, une ligne avec le même système.

Le surnom de « Chemin de fer américain » venait du fait que ce système avait été expérimenté aux Etats-Unis.

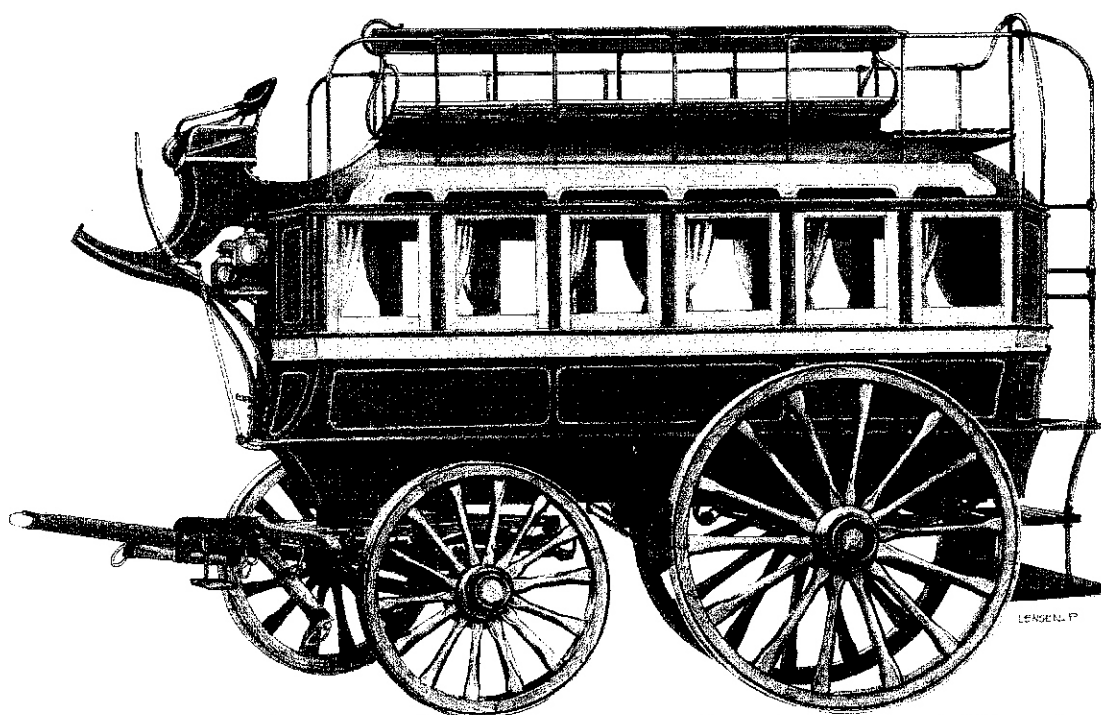
LA COMPAGNIE des OMNIBUS de BRUXELLES

En 1867, cette compagnie mettait en service un réseau couvrant pratiquement le territoire de Bruxelles et l'agglomération, au moyen de véhicules hippomobiles. L'autorisation, datée du 24.07.1867, était octroyée pour la mise en place de dix lignes, partant des faubourgs et qui aboutissaient ou traversaient le centre-ville.

Bureau central établi au café « Le Cygne », sur la Grand-Place.

Dès 1868, sept lignes, sur les dix annoncées, étaient mises en service. Le coût du trajet était de 20cts, et la correspondance de 30cts, avec 8 à 10 départs quotidiens, dans les deux sens.

Malheureusement, quelques mois plus tard, suite aux frais généraux élevés, cette compagnie devait déposer son bilan.



OMNIBUS (vers 1867) "Cie des OMNIBUS DE BRUXELLES"

Malgré les aléas financiers de la précédente compagnie, cela n'avait pas échaudé d'autres entreprises, pour se mettre en compétition pour l'obtention de concessions, en vue d'implanter des lignes de tramways.

« LA COMPAGNIE BECQUET »

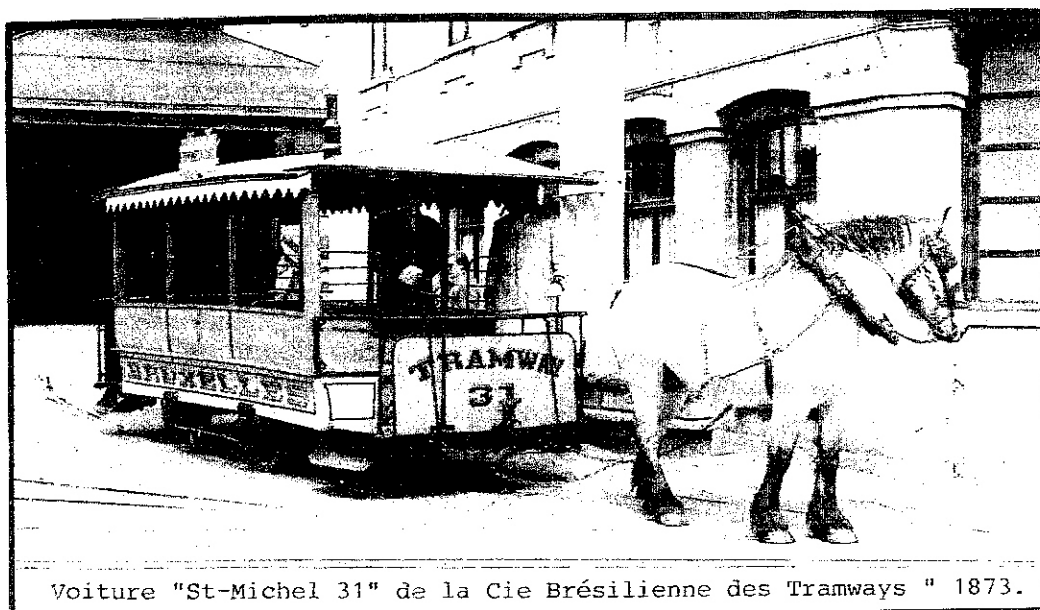
Cette société obtenait, en 1872, l'autorisation d'exploiter deux lignes : a) Impasse du Parc au Rond-Point de la Loi, par la rue de la Loi.

b) La gare du Midi à la gare du Nord, via les boulevards centraux.

Concessions reprises par la « Cie Brésilienne des Tramways » le 10 février 1874.

« LA COMPAGNIE BRÉSILIENNE DES TRAMWAYS »

Société constituée au Brésil. Le 17.02.1874, elle racheta les concessions de la « Cie Becquet ». Elle prolongea la 1^{re} ligne vers le Quartier Léopold et le Parc Léopold. En 1880, les concessions étaient reprises par les « Tramways Bruxellois ».



« Sté du TRAMWAYS des FAUBOURGS IXELLES-ETTERBEEK »

Les frères Becquet fondèrent cette société en 1872, mettant en service deux lignes ; depuis l'av. Marnix vers le Bois de la Cambre et le Rond-Point de la Loi. Concessions reprises par les « Tramways Bruxellois », en 1879.

« LA COMPAGNIE MORRIS & SHELDON »

Cette compagnie qui se substituait au groupe Nyst-Thibaut-Morel, le 01.05.1869, mettait deux lignes en exploitation : Du Bois de la Cambre vers Schaerbeek (mis en service par tronçons de 1869 à 1871), et une autre ligne depuis la place Stéphanie vers Ma Campagne, en 1874.

Cette société fusionna avec la société « Vaucamps » (Directeur Général) de la « B.S.R.O.C. », pour créer les « TRAMWAYS BRUXELLOIS », le 1^{er} janvier 1875.

« LA SOCIETE des VICINAUX BELGES »

Ne pas confondre avec la « S.N.C.V. ».

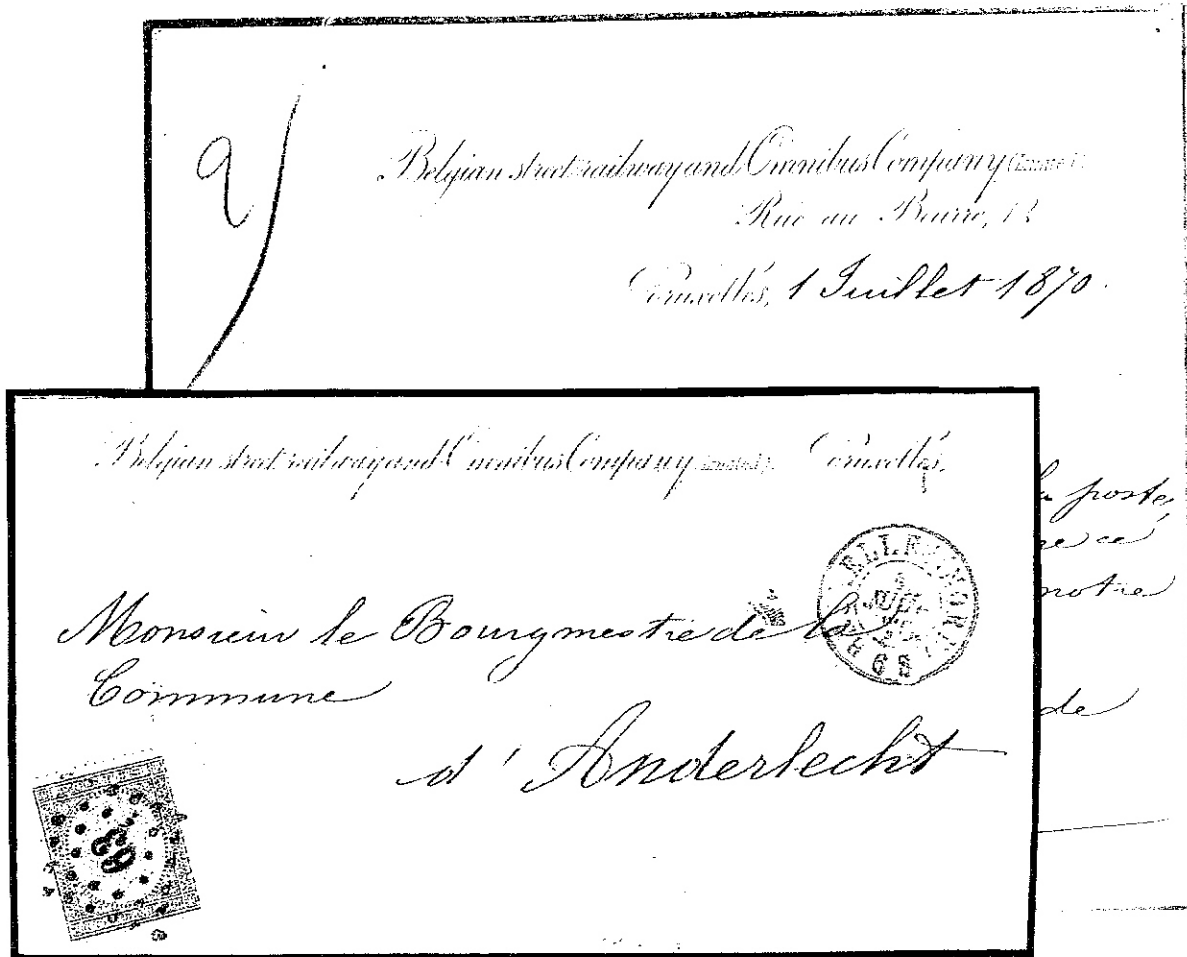
Cette société obtenait par A.R. du 20.08.1890, le droit d'exploiter une ligne de tramways déraillables, depuis la Porte de Ninove vers la Porte de Schaerbeek, via la rue Fossé-aux-Loups.

Le 13.07.1891, la ligne était prolongée jusqu'à la «Station Rogier», (av. Rogier à Schaerbeek). Le 23.07.1900, cette société était reprise par la C.F.E. « Chemins de Fer Economiques ».

Déraillables ; type de véhicule qui possédait, au milieu du véhicule, une 5^e roue, qui descendait dans la gorge d'un rail, pour maintenir le véhicule. Lorsque 2 véhicules devaient se croiser, l'un d'eux guidait les chevaux sur le côté, après avoir remonté la 5^e roue. Après le dépassement, le véhicule reprenait sa position initiale et replaçait la 5^e roue dans le rail central.

**« LA COMPAGNIE VAUCAMP » ou
« BELGIAN STREET RAILWAY an OMNIBUS COMPANY LTD »**

Société anglaise (B.S.R.O.C.) créée à Londres les 03 et 04.08.1869, représentée en Belgique par le Directeur Général Vaucamp, qui reprenait le 01.05.1869, les concessions de la société déficitaire « LA Cie des OMNIBUS de BRUXELLES ».




Photocopie réduite à 50%. Acte signé à Londres le 13.10.1870, concernant la passation de pouvoir entre l'ancien directeur VALENTINE de la B.S.R.O.C., qui désirait résilier son poste en faveur d'Albert VAUCAMP. (Traduction conforme par traducteur juré).


Timbre de dimension de 90cts sur l'acte de Londres (feuille) et de 45cts sur la traduction (1/2 feuille). La loi du 21.03.1839, révisé les tarifs de 1824, qui décrète l'émission de nouveaux timbres en rapport avec le système monétaire adopté en 1832.

Les officiels et fonctionnaires se servaient du papier timbré à l'ordinaire. Tarif : 1/2 feuille de petit papier porté de 15cts à 45cts et la feuille de petit papier porté de 30cts à 90cts.

N^o 994



Resolution passed by the Shareholders of the "Belgian Street Railway and Omnibus Company Limited" at their general meeting held the 14th October 1869




Mr Valentine after having stated that he wished to resign his post as Managing Director proposed "That Mr Albert Vaucamps be elected Managing Director in his place" which was seconded and carried.

London 12 October 1870.

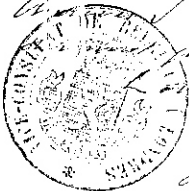
In fidem
Thomas S. Girardier
Not. Pub.

Je soussigné, notaire
à la résidence de Bruxelles
Girardier, notaire
à la résidence de Bruxelles le 13 Octobre 1870
Le Notaire
Jean-Baptiste Woch

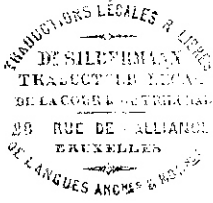
N^o 994




Acte de M. Valentine
N^o 994, à Bruxelles le 10 Octobre 1870



N^o 994

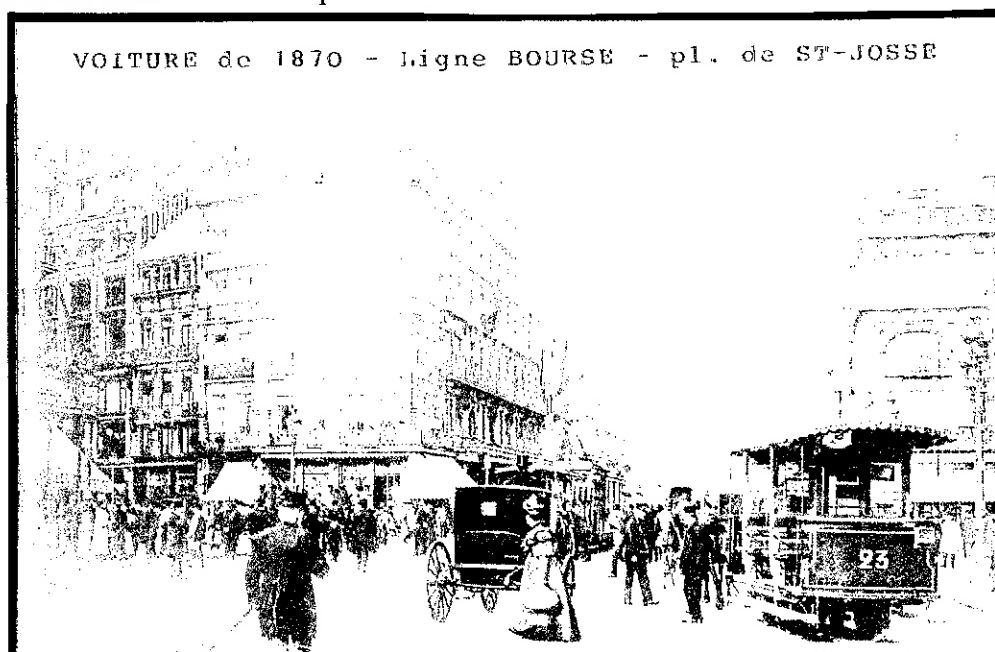


Decision prise par les Actionnaires de la "Belgian Street Railway and Omnibus Company Limited" dans leur Assemblée, tenue le 14 Octobre 1869.



En septembre 1869, cette nouvelle société remettait en exploitation six lignes sur les sept qui était en place, mais avec quelques variantes d'itinéraire. Le Point Central était situé à la Grand Place : (1)

Vers Uccle Globe – Vers la place Communale d'Ixelles (act. F. Cocq) – Vers la Gare de l'Ouest – Vers la place de la Duchesse – vers Schaerbeek, avec comme terminus, Chée d'Haecht et rue Seutin – Vers la place de St-Josse-Ten-Noode.



Dès 1870, le succès remporté par le « **Chemin de fer américain** » incite la société (B.S.R.O.C.) à solliciter, et obtenir des autorisations (de 1870 à 1873) pour l'exploitation de lignes de tramways (2), au moyen du « Chemin de fer américain », sur les communes d'Anderlecht, Laeken, Schaerbeek, St-Josse, Molenbeek St-Jean, Bruxelles et St-Gilles.

De Laeken vers la gare du Midi – De la pl. Liedts vers St-Gilles – De Laeken vers Anderlecht – De la gare du Nord vers la gare du Midi.



Ces lignes étant tributaires de la liaison Nord – Midi, la pose des rails entre ces deux points, serait effectuée dès la mise en état de la voirie des boulevards centraux, établie au-dessus de la Senne (3).

La société B.S.R.O.C. était, avec ses 69 tramways et omnibus, la plus importante société de transport en commun. Elle fusionna avec la Cie Morris, le 1^{er} janvier 1875, pour créer « **Les Tramways Bruxellois** ».

- 1) A cause des jours de marché, le Point Central était déplacé à côté de l'église St-Nicolas. En 1872, il était situé au carrefour de la rue du Marché-aux-Poulets et du boulevard, et plus tard place de la Bourse.
- 2) L'anglais John Curr, aurait été le premier, en 1774, à installer une voie se composant de rails en fonte, fixées sur des traverses en bois, sur laquelle circulait des chariots à charbon. Le mot « Tramway » viendrait de chariots circulant sur des rails.
- 3) La Senne coulait à ciel ouvert tout au long de sa traversée de la cité bruxelloise. Une épidémie de choléra sévit en 1866. Le voûtement de cette rivière, qui n'était qu'un cours d'eau insalubre, était décidé. Suite à la loi sur l'expropriation, les travaux commencèrent assez rapidement, le 13.02.1867, et le 30.11.1871 fut inauguré les nouveaux boulevards au-dessus du cours rectifié de la Senne.

Etant donné le succès remporté par les lignes ferrées, la « Cie Vaucamp » (nom du Directeur gérant), obtint dès mars 1872, les concessions pour la construction des lignes proposées ;

- NORD – LAEKEN (par les boulevards et l’avenue de la Reine)
- PLACE LIEDTS - RUE DE MERODE
- EGLISE DE LAEKEN - ANDERLECHT (par la chée d’Anvers).

Belgian Street Railway and Omnibus C^o Limited.

LAEKEN A LA PLACE DES NATIONS
et vice-versa.

SERVICE A PARTIR DU 28 JANVIER.

De la Place des Nations à Laeken.								De Laeken à la Place des Nations.										
Matin	8.20	10.	11.40	1.40	5.20	5.	6.40	8.20		Matin	8.	9.40	11.20	1.20	5.	4.40	6.20	8.
	8.40	10.20	12.	2.	5.40	5.20	7.	8.40			8.20	10.	11.40	1.40	5.20	5.	6.40	8.20
	9.	10.40	12.20	2.20	4.	5.40	7.20	9.			8.40	10.20	12.	2.	5.40	5.20	7.	8.40
	9.20	11.	1.	2.40	4.20	6.	7.40	9.20			9.	10.40	12.40	2.20	4.	5.40	7.20	9.
	9.40	11.20	1.20	5.	4.40	6.20	8.	9.40			9.20	11.	1.	2.40	4.20	6.	7.40	9.20

LAEKEN A LA PLACE DES NATIONS : Départ toutes les vingt minutes depuis 8 heures du matin jusques et y compris 9.20 du soir (12.20 excepté).

PLACE DES NATIONS A LAEKEN : Départ toutes les vingt minutes depuis 8 h. 20 du matin jusques et y compris 9.40 du soir (12.40 excepté).

PRIX DES PLACES :

De Laeken à la Place des Nations et vice-versa	25 cent.
De Laeken à la rue Rogier et vice-versa	20 "
De la rue Rogier à la Place des Nations et vice-versa	10 "
De Laeken à la Place des Nations et correspondance pour le Point central et vice-versa	55 "
De la rue Rogier à la Place des Nations et correspondance pour le Point central et vice-versa	20 "

Bruxelles. — Imprimerie Gouweloos frères et sœur.

Photocopie réduite, de l’affiche avisant la population d’un service à partir du 28.01.(1873) de Laeken à la place des Nations et vice-versa, avec prix des places. TIMBRE D’AFFICHE 5.C. et Timbre à l’extraordinaire/Brabant.

Les annonces (circulaires, prix courants, affiches, notices, catalogues, prospectus en général, journaux, ouvrages périodiques et les avis) quelque soit l’objet, qui se criaient et distribuèrent, dans les lieux publics, ou que l’on faisaient circuler par la poste ou par toutes autres voies, étaient passibles du droit du timbre. (R.A. 176 du 20.10.1852).

LOI et ARRETE (Développement)

Conscient de l'évolution et du développement futurs des voies de communications secondaires (tramways urbains à partir de 1867, et tramways vicinaux dès 1885), le gouvernement après délibérations à la Chambre des Représentants et au Sénat, faisait édicter par une loi, des mesures pour garantir les intérêts du pays.

Loi du 9 juillet 1875 : Les Chambres ont adoptés et nous sanctionnons :

Art. 1- Les tramways sont concédés, lorsqu'ils s'étendent, A- sur une seule commune, par les Conseils Communaux. B- sur plus d'une commune dans une même province, par les Députations Permanentes. C- sur la voie provinciale, par les Conseils Provinciaux. D- sur une grande voirie, par le Gouvernement.

Art. 3- Toute concession n'est accordée que par voie d'adjudication publique.

Art. 6- Ils réservent aux autorités compétentes : 1°...2°...3° Ils stipulent les obligations que le gouvernement juge utile d'imposer aux concessionnaires dans l'intérêt de certains services publics, tels que la Poste et le Télégraphe.

Arrêté du 10 septembre 1875 : « Toute demande de concession doit être accompagnée d'un mémoire descriptif sur le but de l'entreprise.

D'une estimation sur les dépenses. Des tarifs des droits de péages et des revenus probables. D'un projet complet du cahier des charges. Propositions déposées à la Maison Communale et publiées par voie d'affiches officielles. »

Dès lors, il était spécifié dans chaque cahier de charges, lors des demandes de concessions de lignes de tramways, au chapitre « POSTES et TELEGRAPHES » : « Des boîtes mobiles, disposées pour recevoir les correspondances de toute nature et des télégrammes, pourront être adaptées à toutes les voitures. Le concessionnaire opérera gratuitement le placement et le transport de ces boîtes, et leur contenu, sur le parcours de toutes les lignes. Le dépôt du courrier dans ces boîtes, par le public, ne pourra se faire qu'aux points d'arrêts fixes des tramways » (1)

De plus, les « Indicateurs Postaux » de janvier 1875 et novembre 1879, ainsi que le « Règlement sur le Service des Exprès » (RA 62/20.11.1887), l'O.S. 19/08.06.1889 et les « Instructions sur le Service des Postes » de 1900, 1909, 1914, et 1926, mentionnent :

« Le public a la faculté de déposer des correspondances EXPRES ordinaires dans les boîtes aux lettres des villes et communes, dans les boîtes aux lettres des bureaux de Poste et du Télégraphe, dans les boîtes attachées aux bureaux ambulants, aux malles-poste, aux voitures des Ch.d.Fer Vicinaux, et aux voitures des tramways circulants dans les grands centres ».

(1)-Le système des boîtes adaptées aux véhicules des tramways avait été utilisé 5 ans plus tôt. En juin 1870, l'Administration des Télégraphes fait adapté des boîtes aux omnibus sur rails, pour le dépôt des télégrammes, entre le Bois de la Cambre et la Porte de Namur, avec correspondance avec l'omnibus de pavé IXELLES-BOURSE, pour le bureau télégraphique de Bruxelles. Système adopté, par la suite, sur toutes les lignes de tramways urbains, jusqu'à la 2me guerre mondiale.