

« LES TRAMWAYS BRUXELLOIS » (T.B.)

En 1872, la ville de Bruxelles était disposée à prendre en considération, tout projet visant à réunir en une seule direction, les différentes sociétés d'exploitation de tramways.

Deux ans plus tard, après plusieurs discussions, un homme d'affaires, Simon Philippart, parvient à acquérir les avoirs des sociétés « MORRIS » et « VAUCAMP » (B.S.R.O.C.), et avise la ville de Bruxelles, de la constitution d'une S.A. « **LES TRAMWAYS BRUXELLOIS** », sous le couvert de la Banque Belge de Commerce et de l'Industrie (Moniteur Belge 12.01.1875).

La fusion de ces deux sociétés est signée le 02.03.1874, et son activité prenait cours le 1^{er} janvier 1875. Le siège était établi à Bruxelles, 47, rue du Vautour.

Cette nouvelle société était concessionnaire de cinq lignes de tramways. 1) Schaerbeek – Bois de la Cambre (Morris), 2) place Stéphanie – Uccle (Morris), 3) Place Liedts – St-Gilles (Vaucamp), (4) Laeken – Gare du Midi (Vaucamp), 5) Laeken – Anderlecht (Vaucamp).

Et six lignes d'omnibus de pavé. 1) Grand Place – Gare de l'Ouest (fini le 18.09.1896), 2) Grand Place – Place de la Duchesse (fini le 02.09.1892), 3) Grand Place – Uccle (en activité), 4) Grand Place – Schaerbeek (fini en 1878), 5) Grand Place – St-Josse-ten-Noode (fini en 1888), (6) Grand Place – Ixelles (en activité).

Le réseau de transport urbain devenant une organisation bien établie, le gouvernement pris des mesures pour garantir les intérêts du pays et du public.

Extraits des débats parlementaires de juin et juillet 1875 :

« Etant donné que le réseau des Chemins de Fer Belges est proportionnel à l'étendue de son territoire, le plus complet qui existe, il fallait néanmoins créer des services auxiliaires, dont l'importance n'exigerait pas le concours du Chemin de Fer, et dont le rôle serait dévolu à des transports en commun, tels que « LES TRAMWAYS ».

Déjà nombreux dans certaines villes, les tramways y avaient profondément améliorés la vie sociale et économique. »

Suite à ces débats, la loi du 9 juillet 1875, précisait à l'article 6 « Les actes de concessions déterminent les droits et obligations du concessionnaire. Ils réservent aux autorités compétentes : 1°... 2°...3° ...Les obligations que le gouvernement juge utile d'imposer aux concessionnaires, dans l'intérêt de certains services publics, tels que la POSTE et le TELEGRAPHE ».

Dès lors, les cahiers de charges des concessions stipulaient au chapitre :

« POSTES et TELEGRAPHES- Des boîtes mobiles, disposées pour recevoir, lettres, télégrammes et courrier de toute nature, pouvaient être adaptées à toutes les voitures. Le concessionnaire opérait gratuitement le placement et le transport de ces boîtes et leur contenu sur le parcours de toutes les lignes. L'Administration des Postes avait le droit de placer des boîtes aux lettres aux aubettes. L'Administration des Télégraphes avait le droit d'installer dans les aubettes, des postes téléphoniques et télégraphiques, pour l'usage du public.

LIGNE « TOUR DES BOULEVARDS » (Petite Ceinture)

Les frères « G. et J. BECQUET » obtenaient de la ville de Bruxelles, le 15.03.1872, une concession pour l'exploitation de la ligne de tramways, au moyen de véhicule « Chemin de fer américain ». Départ rue Belliard, rue Latérale, place des Palais, place Royale, rue aux Laines, rue de l'Artifice, puis les boulevards de la Petite Ceinture, via la gare du Midi, gare du Nord, rue Belliard.

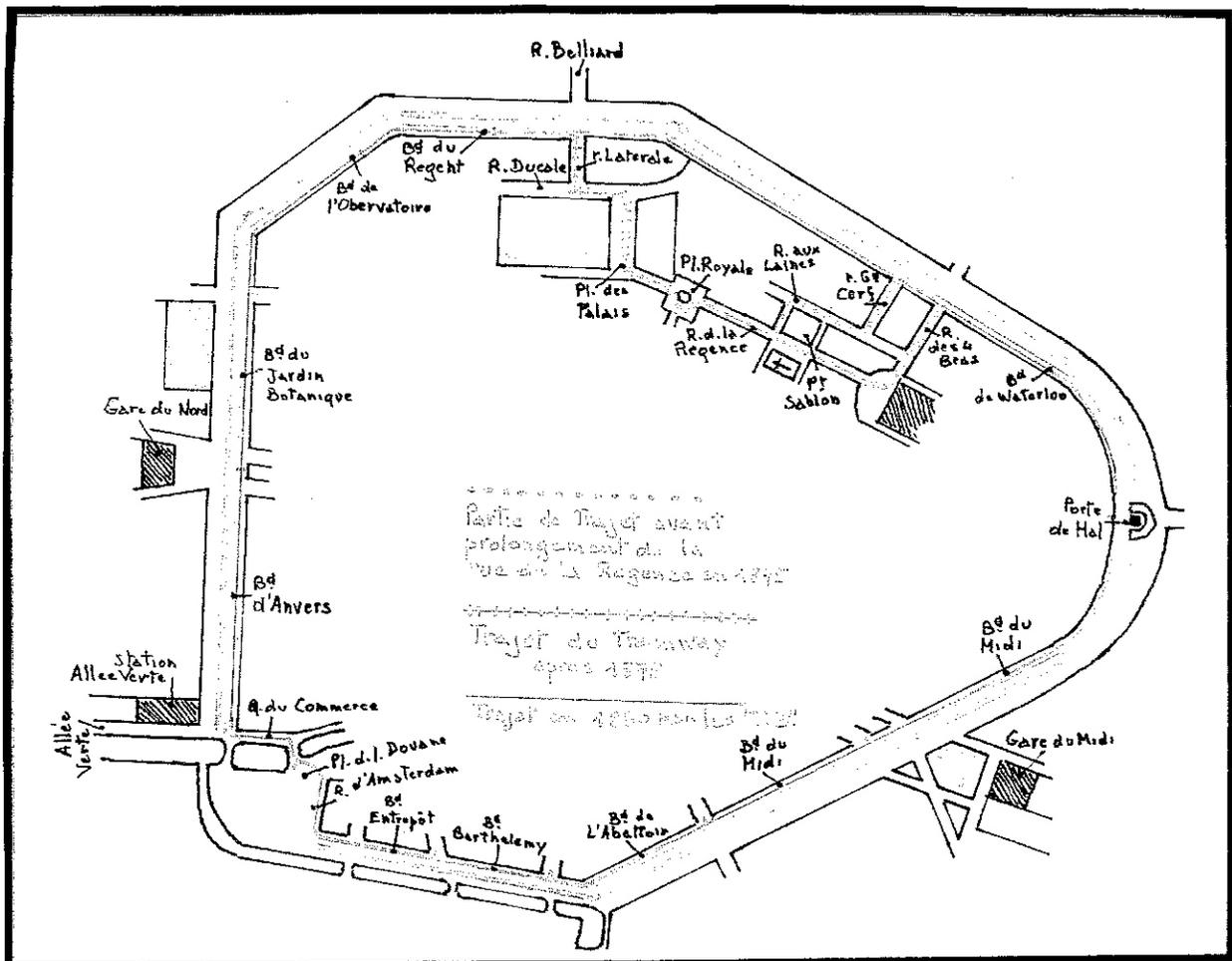
En septembre 1872, inauguration du tronçon, Belliard – gare du Midi. Deux mois plus tard, la gare du Nord est atteinte, et au printemps 1873, le trajet complet est terminé.

Les frais d'exploitation étant onéreux, les « Frères Becquet » revendaient la concession à la S.A. « Cie BRESILIENNE des TRAMWAYS », le 17.02.1874.

En 1875, le parcours suit la rue des la Régence prolongée jusqu'au Palais de Justice, puis la rue des 4 Bras et les boulevards de la Petite Ceinture (côté intérieur).

Cette société recédait la concession aux « T.B. », le 09.03.1880. Cette même année les « T.B. » modifiaient le parcours. De la rue Belliard, le trajet suivait directement les boulevards jusqu'à la Porte Louise, puis reprenait l'itinéraire normal.

Le tour complet de la Petite Ceinture était scindé en 2 trajets : Ligne du bas (3 sections) : Gare du Midi, Porte de Ninove, Allée Verte – Gare du Nord. Ligne du haut (7 sections) : Gare du Midi, Porte de Hal, Porte Louise, Porte de Namur, rue Belliard, Porte de Louvain, Porte de Schaarbeek, Gare du Nord. Tarif : 10cts par section.



PREMIERES LIGNES ELECTRIFIEES

Aux fins de diminuer le coût de la traction chevaline, ce qui avait coûté la vie à plusieurs sociétés, des essais de 1875 à 1887, de la locomotion à vapeur et de la traction par accumulateurs avaient été effectués, mais sans succès.

En 1892, l'INVENTION de la perche et du système d'alimentation électrique par câble aérien, PAR LE BELGE CHARLES VAN DE POELE (établi aux USA), apportait enfin la solution.

Les « T.B. » après s'être informés, équipaient les voitures d'une de leurs lignes, de moteurs électriques, par l'intermédiaire de « L'Union Elektrizitäts Gesellschaft », détentrice du brevet, et le 20.04.1894, ces voitures étaient intercalées dans les services à traction chevaline, sur la ligne MIDI – NORD, via la Porte de Namur et Porte de Schaerbeek. Le 1^{er} mai 1894, la traction électrique remplaçait tous les tramways hippomobiles de cette ligne.

Après le succès de cette nouvelle installation, toutes les lignes des « T.B. » étaient au fur et à mesure, électrifiées.

COMMUNE d'ANDERLECHT.

TRAMWAYS

ENQUÊTE

Par requête du 7 Janvier 1893, adressée à M. le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, la société anonyme « LES TRAMWAYS BRUXELLOIS » sollicite l'autorisation d'établir dans la rue Brogniez et dans la rue Rossini, en cette commune, la station de force motrice électrique, pour servir de parcourant pour l'exploitation, par la traction électrique, de la ligne de tramway des boulevards circulaires hauts et de la ligne d'Ande à la Place Stéphanie.

Le plan et les notes de l'Hôtel communal de l'intéressé. Conformément à l'article 25 sur la demande faite sur l'utilité de la concession et le tarif.

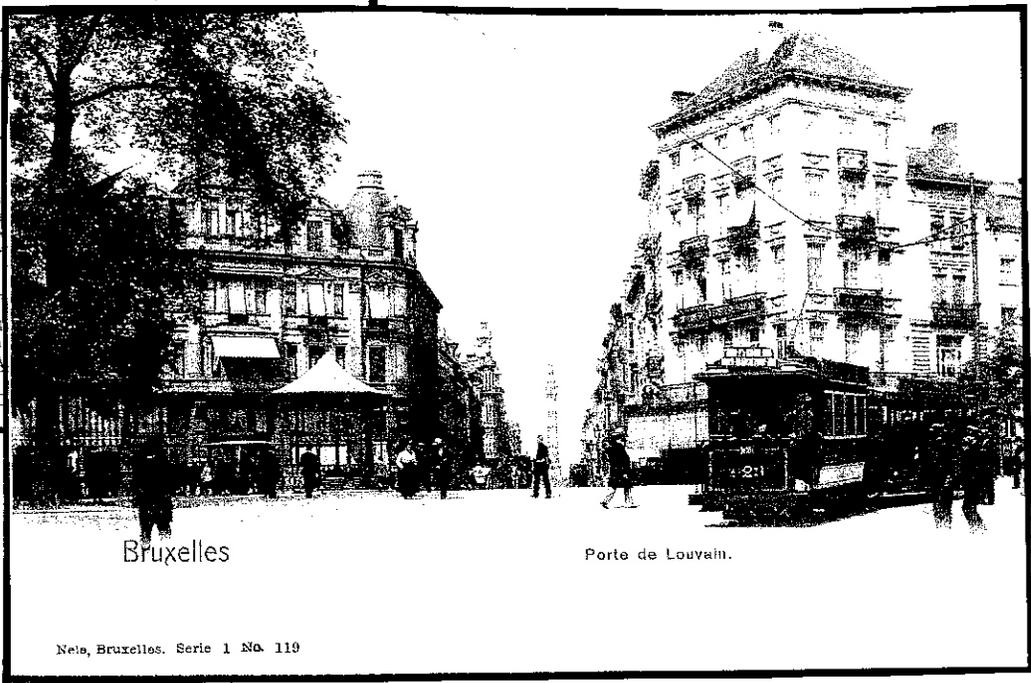
Le public pourra pendant un mois, délai qui prendra fin le 1^{er} février 1893.

Les observations recueillies par le Collège communal doivent être adressées, avant à 4 heures de relevé l'enquête.

Fait à l'Hôtel communal le 10 Janvier 1893.

Par le Collège communal
Le Secrétaire communal
P. BIDDART
Saint-Gilles.

Depuis que les tramways bruxellois étaient dotés de ce nouveau système, il n'était pas rare que les bruxellois entendaient, aux carrefours des lignes, cette interpellation très locale, « Jef, de flèche is af », criait le conducteur au receveur. Ce dernier descendait du tram et s'escrimait à remettre la flèche sur le fil électrique aérien. Le courant rétabli, le tram reprenait sa route, sans oublier le receveur.



Nels, Bruxelles. Serie 1 No. 119

AUTRES LIGNES EN EXEMPLES

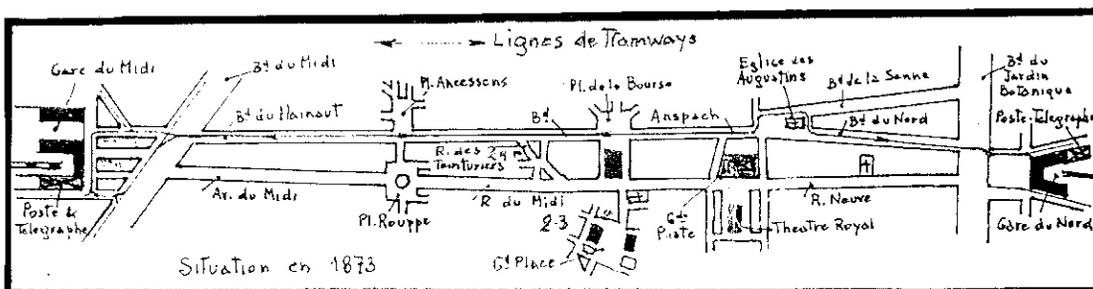
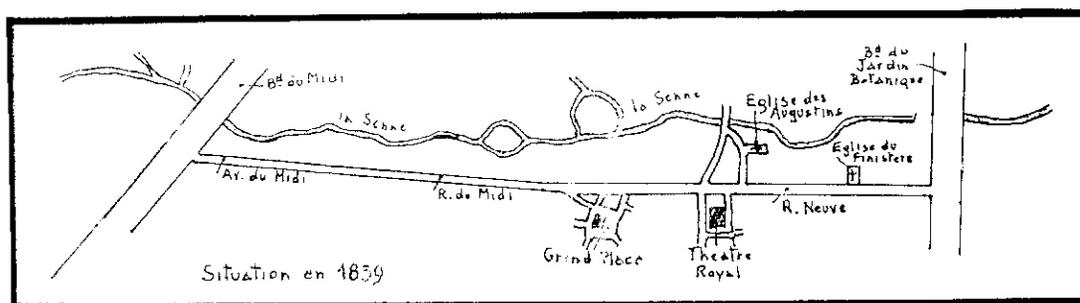
« Liaison nord-midi par les boulevards centraux »

La Senne coule à ciel ouvert tout au long de sa traversée de Bruxelles.

Une épidémie de choléra ayant sévit en 1866, le voûtement de cette rivière, qui n'était qu'un cours nauséabond, jouant le rôle de collecteur d'immondices et d'eaux usées, fut décidé.

Ce voûtement se limita à la partie urbaine, et après quelques difficultés, le vaste projet fût arrêté en 1866, et mis en œuvre le 16.09.1868. Le voûtement de la Senne rectifiée, fut inauguré le 30 novembre 1872.

La mise en état de la voirie des boulevards centraux, établis au-dessus du puits de la Senne, ayant été conduit avec célérité, la mise en service des tramways devant circuler sur ces boulevards démarra fin 1872.

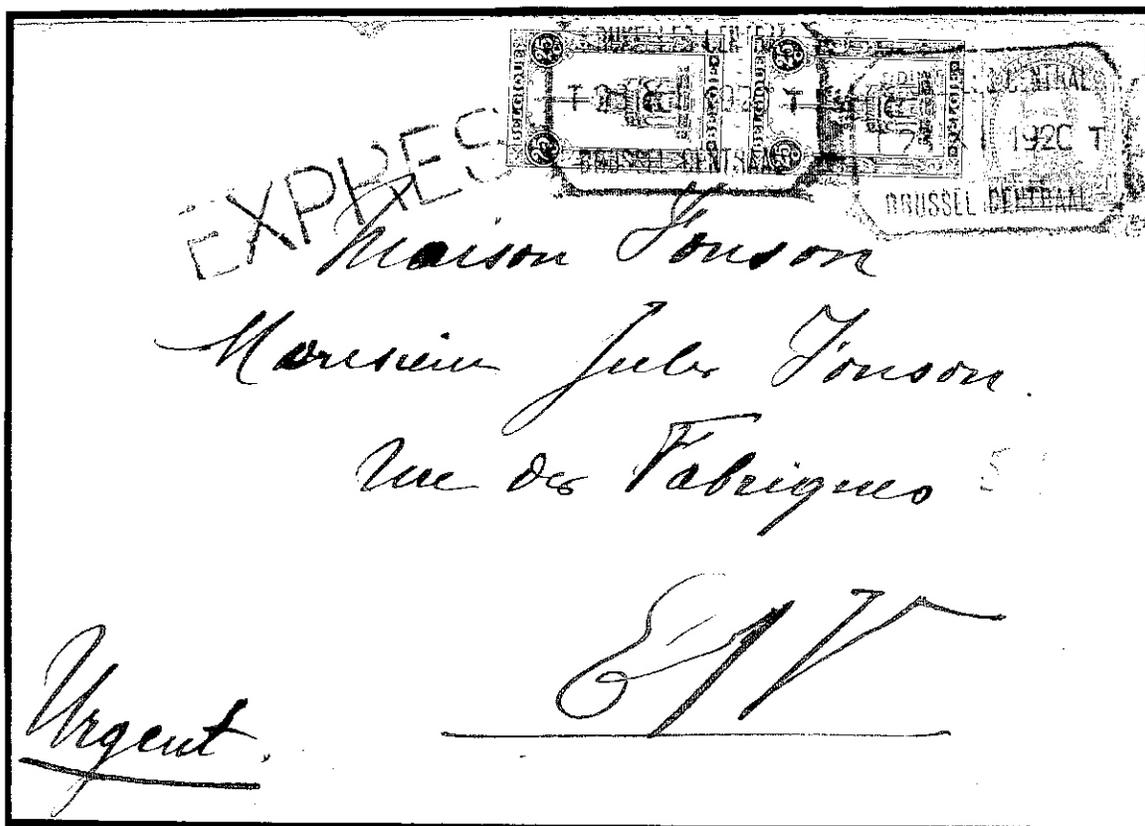
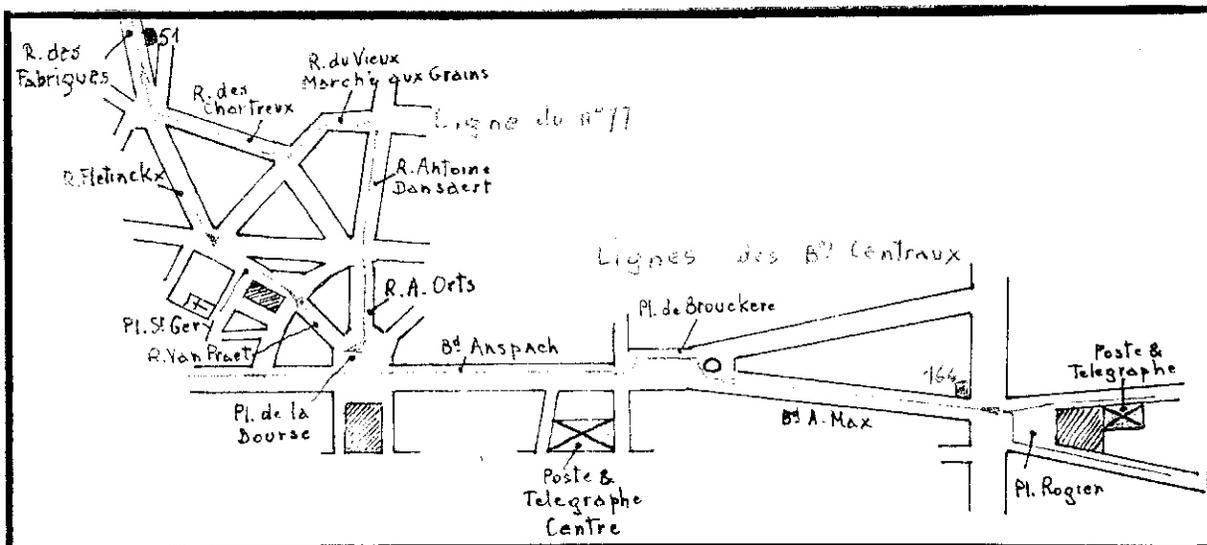


La nécessité de relier les deux gares était impérative. Les lignes traversant la ville devaient circuler par les boulevards centraux.

En 1872, la société « Vaucamp » (Directeur Général) représentant la société « B.R.S.O.C. », obtenait l'autorisation d'exploiter une liaison entre les gares du Nord et du Midi, depuis la place des Nations (act. Rogier), bd du Nord (act. A. Max), l'église des Augustins (pl. de Brouckère), la Bourse, bd du Hainaut, (act. Lemonnier), et la place de la Constitution (devant la gare du Midi) avec terminus à l'angle de la rue de Prusse (act. d'Argonne).

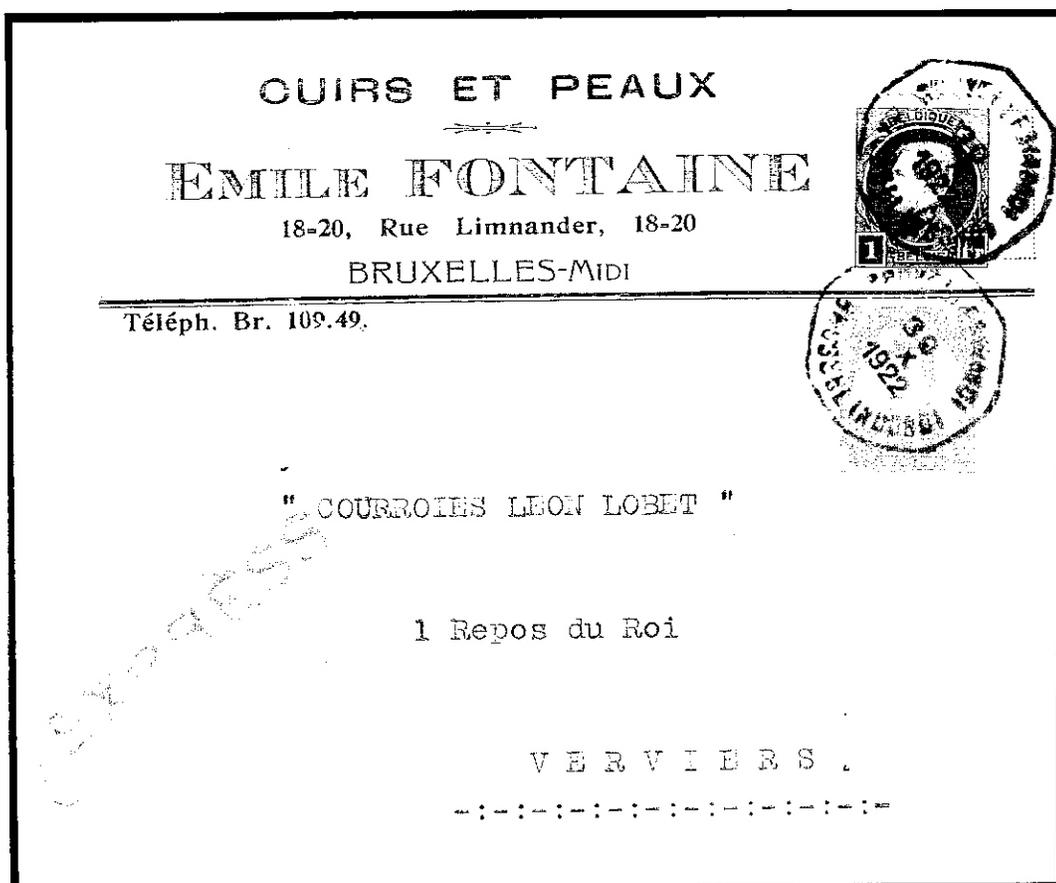
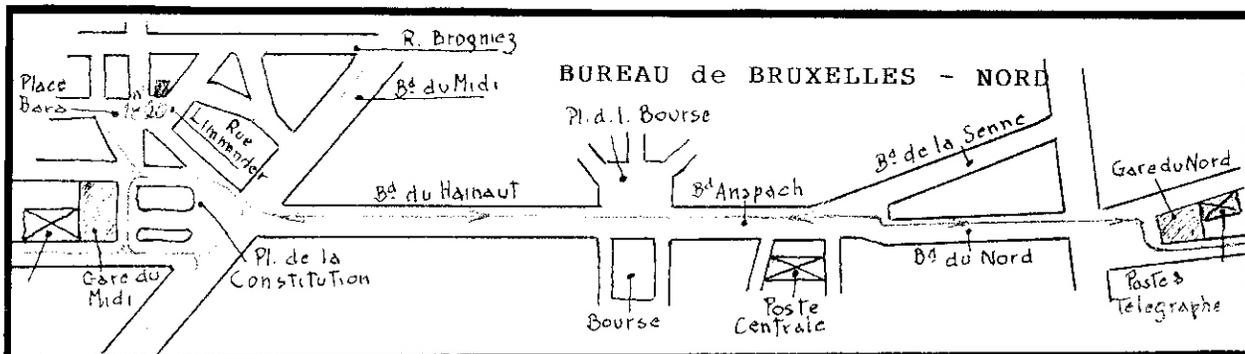
En 1890, cette liaison Nord-Midi, par les boulevards centraux, ne donnant pas satisfaction au public, la ville de Bruxelles, accorda au sieur Polydore Vanderschueren, l'autorisation d'exploiter un omnibus hippomobile « TRAM-CAR » de la gare du Nord à la gare du Midi, par la rue Neuve, pl. de la Monnaie, rue et avenue du Midi.

Au fur et à mesure de la mise en exploitation d'autres lignes, on pouvait constater l'accroissement de différentes lignes qui défilaient sur les boulevards centraux. En 1910, huit lignes y circulaient. En 1914, quatorze lignes différentes, et en 1925, seize lignes. Il est vrai que la Bourse, était le point commercial de la ville.



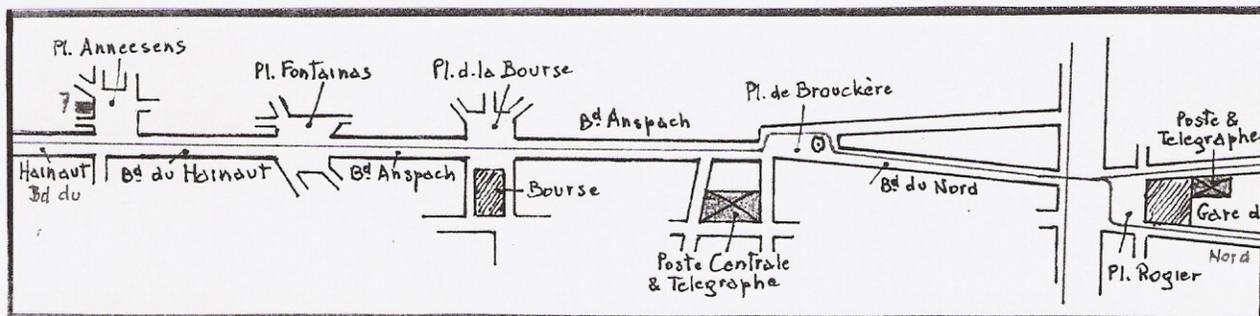
Lettre EXPRES émanant du 164, bd A. Max (coin du bd extérieur) affranchie à 0,70frs (tarif du 01.11.1920 : port 0,20 + exprès 0,50) déposée dans une boîte d'un tramway circulant sur les bds centraux, venant de la pl. Rogier et passant par le bd A. Max, pl. de Brouckère, où un petit télégraphiste extrait l'expres de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUXELLES CENTRAL / T 28.XI.1920 T / BRUSSEL CENTRAAL, qui appose la griffe EXPRES. Un porteur du télégraphe se charge de la distribution au 51, rue des Fabriques.

Un EXPRES émanant du 18-20, rue Limandier, à moins de 200m du bureau télégraphique de la gare du Midi. Malgré cette proximité, l'express est confié au tramway pour la gare du Nord

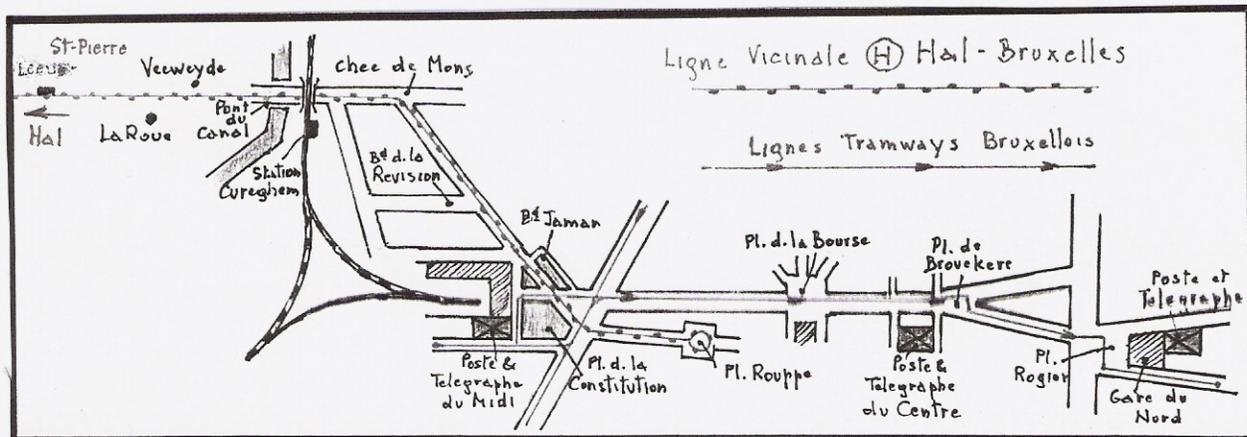


Lettre EXPRES, affranchie à 1,20frs (tarif du 01.11.1920 : port 0,20 + expès 1,00 du 01.03.1921), déposée dans une boîte du tramway circulant sur les bds centraux, vers la gare du Nord, où un petit télégraphiste lève la boîte-tram et dépose l'express au bureau télégraphique de BRUXELLES (NORD) / 30.X.1922 / BRUSSEL (NOORD). Expès pris en charge par la ligne des Ch.d.Fer Bruxelles (Nord) à Verviers, via Waremme et Liège. Cachet télégraphique d'arrivée au dos (bleu) * VERVIERS C * 30.X.22

Lettre émanant du 7, place Anneessens, Bruxelles, affranchie à 1,80frs (tarif du 01.11.1926 : port 0,50 + exprès 1,00 + surtaxe tram 0,30) déposée dans la boîte d'un tram circulant sur les bds centraux vers la place Rogier, où un petit télégraphiste extrait l'exprès de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de Bruxelles (Nord) qui appose la griffe **TRAM**. Remise de l'exprès au bureau postal de BRUXELLES (Nd) / BRUSSEL (Nd) 30.XI.1926, qui appose le timbre bilingue EXPRES. Envoi véhiculé par la ligne de Ch.d.Fer, Bruxelles (Nd), Waremme, Liège, Verviers. Cachet d'arrivée télégraphique * VERVIERS C * (noir).
 Les exprès destinés hors de Bruxelles et agglomération étaient traités par le service postal.



Entier-postal émanant de Leeuw-St-Pierre, affranchi à 1,30frs (tarif du 01.11.1926 : port 0,30 + exprès du 15.05.1926) déposé dans la boîte du tram vicinal de la ligne HAL – BRUXELLES (bd Jamar) où un petit télégraphiste extrait l'express de la boîte du vicinal et le transborde dans une boîte d'un tram bruxellois circulant sur les bds centraux vers la place Rogier, où un petit télégraphiste extrait l'express de la boîte-tram et le remet au bureau télégraphique de BRUXELLES NORD / T 15.11.1927 T / qui applique le timbre TRAM (caoutchouc sans cadre), ainsi que le « T » et « 0,30 » pour la surtaxe Tram. Taxe (représentée en timbres-poste sur la feuille n°77) que doit acquitter le destinataire.



Comme vous l'avez certainement remarqué, dans toutes les présentations, l'acheminement pour la distribution ou pour l'expédition d'un exprès, entrepris par les petits télégraphistes, avait toujours été effectué en tenant compte de la destination, et dans le souci de célérité, sans tenir compte d'un bureau télégraphique situé à proximité du point de dépôt.