

HISTOIRE DES TRANSPORTS EN COMMUN BRUXELLOIS

K. DESTOOP



LA CIRCULATION URBAINE A BRUXELLES

L'OMNIBUS

Avant 1830, il n'existait aucun moyen de transport en commun excepté les services de diligences vers les villes de province.

Un changement intervint après l'Indépendance, époque où Bruxelles fut choisie comme capitale et surtout après la construction de la première voie ferrée entre Bruxelles et Malines.

Les voitures de place ne pouvaient faire face au flot de voyageurs vers la gare de l'Allée Verte. L'omnibus offrit une solution : il s'agissait d'une voiture munie de banquettes, tirée par un ou plusieurs chevaux, et qui effectuait constamment le même trajet. Dès la mi-juin 1835 apparut la première entreprise de transport en commun.

Initialement, le nombre d'itinéraires était limité, mais, parallèlement à l'augmentation des voyageurs, les services d'omnibus connurent une forte croissance.

L'augmentation constante du nombre de lignes permit de relier progressivement le centre de la ville aux faubourgs.

Les charges financières des entreprises de transport en commun de l'époque s'avèrent très lourdes : le transport nécessitait un grand nombre de chevaux qui étaient très onéreux

tant à l'achat qu'à l'entretien. L'idée de faire circuler ces omnibus sur rails se mit alors à germer dans les esprits.

En 1854, Messieurs Boucquié, Lefèvre et Loubat formulèrent auprès des autorités communales de Bruxelles, une demande pour la construction d'un « chemin de fer à niveau de pavés » reliant la place du Samedi à l'église de Laeken. Ils ne reçurent l'autorisation qu'après une discussion serrée parmi les membres du Conseil. La ligne ne fut d'ailleurs ni achevée ni exploitée à la suite de l'opposition des autorités supérieures.

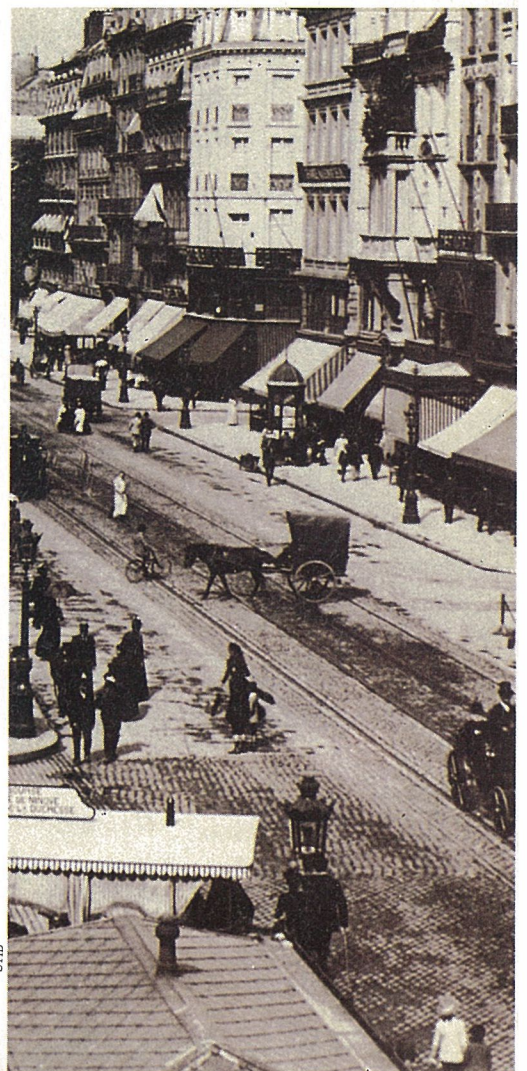
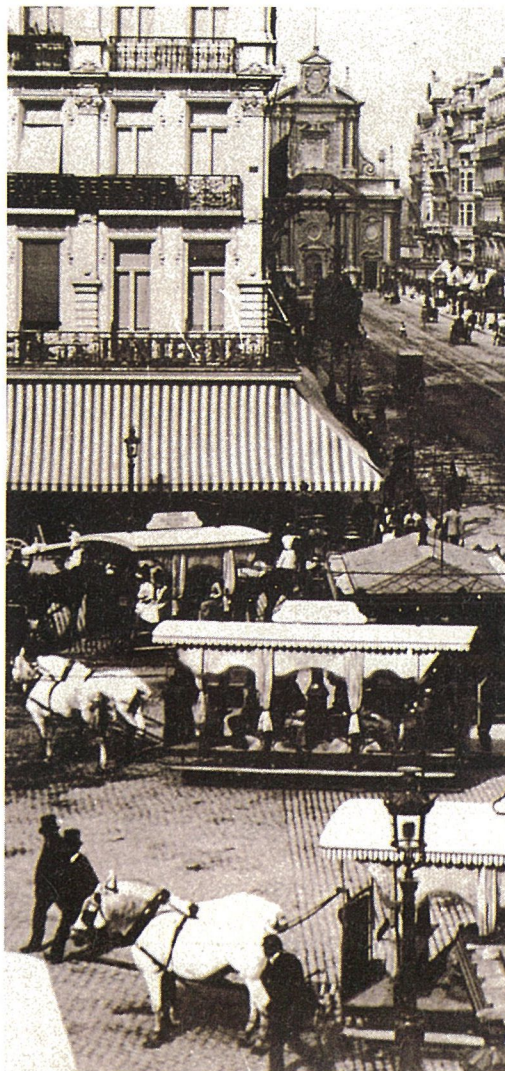
En 1857, Monsieur Chameau introduisit une demande d'exploitation d'un service d'omnibus entre les douze portes de la ville. Il dut renoncer car il ne put constituer le capital nécessaire. Une proposition similaire de la part de Messieurs Fontaine et Cluysenaert échoua également par manque de moyens financiers.

La « Compagnie des Omnibus de Bruxelles » de Dewaet et Bossaert obtint en 1867, la concession d'un réseau couvrant toute l'agglomération. Après quelques mois, les coûts devinrent tellement vertigineux que l'entreprise fut déclarée en faillite.

Sept lignes furent reprises par la « Belgian Street Railway and Omnibus Compagny Limited », société fondée à Londres souvent appelée « Société Vaucamps ».

Polydor Vanderschueren fonda en 1893 le « Tram-Car nord-midi » qui fut immédiatement apprécié par le grand public.

Le premier tronçon de tramway fut inauguré le 1^{er} mai 1869 entre la porte de Namur et le bois de la Cambre, via l'avenue Louise.



P. 24-25
PLACE ROYALE
TRACTION ELECTRIQUE PAR
CANIVEAUX

PLACE DE LA BOURSE (POINT
CENTRAL). DANS LE FOND, L'EGLISE
DES AUGUSTINS (PLACE DE
BROUCKERE).

LE TRAM-CAR NORD-MIDI

A Bruxelles, la liaison entre les gares du Nord et du Midi était vitale. Elle fut réalisée en 1872. En 1890, cette situation ne donnait plus satisfaction et on se mit à la recherche de nouvelles solutions.

Entre alors en scène Polydore Vanderschueren qui, en 1893, fonda un service d'omnibus : le « Tram-car Nord-Midi ». Le tram-car circulait dans les deux directions, toutes les dix minutes entre six heures du matin et onze heures du soir. Le tram-car était très apprécié du public et fit d'excellentes affaires.

En 1905, Polydore Vanderschueren décida d'expérimenter les possibilités de l'autobus. Les comptes rendus de l'époque firent état de l'accueil enthousiaste réservé par le public. Durant la guerre, le tram-car et les autobus furent paralysés et lorsque, à la fin des hostilités, le tram-car réapparut, il n'était plus capable de concurrencer l'autobus. En 1922, il disparut du panorama bruxellois.

LES PREMIERS AUTOBUS – LE CENTRAL-CAR

L'histoire du Central-car ressemble à celle du tram-car ; d'un service d'omnibus, le Central-car évolua vers un service d'autobus.

Le 28 avril 1892, Monsieur Verhulst obtint la concession d'un service d'omnibus entre la place Saint-Roch et la place Madou. La société fit de mauvaises affaires et, malgré l'adaptation du trajet, elle resta constamment déficitaire ; la cause première du déficit résidait dans les frais élevés qu'occasionnait la traction hippomobile. Cet échec amena la société à demander à exploiter la ligne au

moyen d'autobus. Les premiers essais ne furent guère concluants, mais la société ne renonça pas à son projet.

A partir de 1907, les Tramways bruxellois introduisirent un service intercalaire d'autobus sur leur ligne entre Ixelles et la place de la Bourse. La « Compagnie générale des Autobus » exploitait également deux lignes. A la suite des nombreuses plaintes et pétitions des riverains, le service d'autobus dut être abandonné. A cette époque, l'autobus n'était pas encore « opérationnel », il avait encore grandement besoin de perfectionnements techniques.

LES CHEMINS DE FER AMERICAINS LES PREMIERES SOCIETES DE TRAMWAYS

Le premier « chemin de fer à niveau de pavé » fut celui de 1854, qui, d'ailleurs, ne devint jamais opérationnel.

Environ dix ans plus tard, l'administration communale reçut diverses demandes d'autorisation d'établir un chemin de fer américain sur les boulevards de ceinture de l'avenue Louise. Après avis favorable d'une commission d'enquête, le projet fut confié à William Morris, qui se trouvait à la tête de la Société des « Voies ferrées belges ». Le 1er mai 1869 fut inauguré le premier tronçon entre la porte de Namur et le bois de la Cambre via l'avenue Louise. Quelques temps après, celui reliant la porte de Namur à la porte de Schaerbeek était ouvert au trafic. La société disposait de deux dépôts : l'un situé au bois de la Cambre et l'autre à la chaussée de Haecht. Les affaires marchaient bien et Morris construisit une ligne entre Uccle-Globe et Ma Campagne.

Deux sociétés possédaient des trams « dérailables », sortes d'omnibus urbains auxquels une cinquième roue avait été ajoutée.

Le 23 décembre 1874 naissait la Compagnie des « Tramways bruxellois » dont la longueur totale du réseau s'élevait à 28 km.

PLACE ROGIER : GARE DU NORD.
DEVANT LA SORTIE, TERMINUS DU
TRAM-CAR NORD-MIDI (DEBUT DU XX^e
SIECLE).



Un tel succès amena la Société Vaucamps à demander, elle aussi, des concessions de lignes de tramways dans l'agglomération bruxelloise. Elle espérait par ce biais compenser les pertes de ses services d'omnibus. Elle reçut des concessions de quatre lignes totalisant dix-sept kilomètres. La société possédait, en plus de ses deux dépôts à Laeken et à la chaussée d'Anvers, une maréchalerie, une sellerie et des bâtiments administratifs.

Le 15 mars 1872, les frères Becquet obtinrent une concession leur permettant d'exploiter deux lignes de tramways, l'une via la rue de la Loi et l'autre via les grands boulevards de ceinture. Les difficultés d'exploitation les conduisirent à céder l'entreprise à la « Compagnie brésilienne des Tramways » qui, elle-même, rétrocéda la concession aux Tramways bruxellois. Les dépôts de la société se trouvaient à Anderlecht et rue Juste-Lipse.

En plus de leur première concession, les frères Becquet en obtinrent une seconde pour une ligne reliant le centre-ville aux faubourgs d'Ixelles et Etterbeek.

De sérieux problèmes surgirent immédiatement. Les lignes parcouraient des rues peu peuplées et le nombre de voyageurs était plutôt réduit. A cela s'ajoutèrent les coûts astronomiques de la traction hippomobile. Malgré un raccourcissement du trajet, la situation financière devint si lamentable que les frères Becquet se virent contraints de rétrocéder l'entreprise aux Tramways bruxellois, qui abandonnèrent la ligne dès 1882.

LE TRAM DERRAILLABLE

Ce tram dérailable fut bel et bien un cas à part dans l'histoire des transports en commun bruxellois. Il s'agissait d'un omnibus urbain auquel une cinquième roue avait été ajoutée, roue qui pouvait être relevée par le cocher. Lorsque cette cinquième roue était abaissée, elle glissait dans la gorge du rail et maintenait les autres roues sur la voie. Si la roue était relevée, le véhicule pouvait quitter les rails pour en croiser un autre. Dans les années 1880, ce système fut appliqué sur les parcours où l'installation d'un chemin de fer américain était rendue impossible par l'étroitesse des rues. Seules la « Société générale des chemins de fer économiques » et la « Société des vicinaux belges » utilisèrent ce système.

LES TRAMWAYS BRUXELLOIS

Dès 1872, la ville de Bruxelles entreprit de sérieux efforts pour regrouper les sociétés de transport en commun sous une seule direction. Simon Philippart entama l'opération en rachetant les sociétés de William Morris et d'Albert Vaucamps.

Les Tramways bruxellois naquirent de cette fusion le 23 décembre 1874. La société mit tout en œuvre pour acquérir les autres compagnies. En 1879, elle réussit à reprendre les lignes des frères Becquet et, l'année suivante, celles de la « Compagnie brésilienne ».

La longueur totale du réseau des Tramways bruxellois s'élevait à vingt-huit kilomètres, celui des omnibus à ± quinze kilomètres. Dès le début, la société étendit et renouvela son réseau. Pour la seule année 1881, elle ajouta trois kilomètres et demi de ligne et en renouvela onze et demi.

En 1882 fut rédigé un cahier des charges réglant la question des tarifs et redevances. Une redevance annuelle forfaitaire devait être versée à la ville de Bruxelles et toutes les lignes furent divisées en sections. Le prix minimal du transport était de dix centimes en seconde classe et de quinze centimes en première classe.

Entre-temps, la société avait fait transformer son dépôt de la rue du Vautour en atelier où on construisit le nouveau matériel. Durant ces années, la société connut quelques déconvenues : l'insuccès du Grand concours international où une grande foule de visiteurs était attendue et l'épidémie de typhus qui, en 1892, décima les chevaux de la société.

LE TRAMWAY A VAPEUR

Outre les omnibus et les tramways à traction hippomobile, quelques sociétés exploitèrent de petites lignes de tramways à vapeur ; une telle ligne existait depuis 1880 entre la place Madou et le nouveau cimetière d'Evere. Le chemin de fer à voie étroite entre Ixelles et Boendael fonctionnait également selon ce mode.

Diverses sociétés bruxelloises de tramways expérimentèrent la vapeur pour remédier aux coûts croissants de la traction hippomobile. Ce fut le cas de la Société Vaucamps et des Tramways bruxellois ; ces deux sociétés abandonnèrent leurs essais après quelques mois.

LA TRACTION ELECTRIQUE

LES ACCUMULATEURS

Déjà en 1882, les Tramways bruxellois décidèrent d'utiliser la traction électrique. Edmond et Jules Julien proposèrent l'emploi d'accumulateurs qu'ils venaient d'inventer, ce qui aurait entraîné une économie de 35 à 50 %. Les Tramways bruxellois, d'abord hésitants, acceptèrent de tenter un essai sur la ligne Laeken – Anderlecht via les Halles centrales. Ce trajet fut choisi car il se trouvait en palier et à proximité de l'usine où les accumulateurs étaient fabriqués et chargés. Les essais furent effectués de nuit sur une voiture rachetée aux « Tramways à traction chevaline de Tourcoing ». Après une série de

problèmes et de mises au point, la société décida d'instaurer un service régulier entre le Quartier Léopold et la place Royale.

Le dépôt de la rue Juste-Lipse fut équipé d'une installation permettant la production d'électricité, le chargement et le déchargement des batteries. Les installations fixes consistaient en deux chaudières de soixante chevaux, chacune entraînant deux dynamos.

Le premier tram à accumulateurs entra en service le 17 avril 1887 sur la ligne de la rue Belliard. Ce parcours était trop accidenté et les voitures furent transférées rue de la Loi, avec un résultat peu probant.

Les voitures manquaient de puissance dans les rampes pourtant faibles et le conducteur n'était jamais certain d'atteindre le terminus. Enfin, les voyageurs étaient particulièrement incommodés par les émanations d'acide.

Quant aux frais d'entretien des accumulateurs, ils étaient à ce point élevés qu'ils excluaient toute exploitation rentable. Trois ans plus tard, le 1er mai 1890, les Tramways bruxellois abandonnèrent définitivement l'expérience; celle-ci avait coûté plus d'un demi-million de francs.

LES TRAMWAYS A TROLLEY

La dernière décennie du 19^e siècle fut d'une particulière importance pour les transports en commun bruxellois. Après les échecs de l'expérience de la traction à vapeur et à accumulateurs, les Tramways bruxellois introduisirent, en 1892, à l'exemple de la ville de Brême en Allemagne, la traction électrique par câble aérien : le tramway à trolley. La société reçut l'autorisation de remplacer la traction hippomobile sur deux lignes par la traction électrique avec fil de trolley aérien. En 1893, les lignes place Stéphanie – Uccle-Globe et Gare du Nord – Gare du Midi furent électrifiées.

Pour assurer le service, la société disposait de vingt-trois motrices fermées, équipées de cinq lampes à incandescence pour l'éclairage intérieur, l'éclairage extérieur fonctionnant encore toujours au pétrole.

Sur la ligne place Stéphanie – Uccle-Globe, le service avait une fréquence de quinze minutes et, sur la ligne gare du Nord – gare du Midi, une fréquence de quatre minutes et demie.

Le succès fut tel que la société employa bientôt des voitures de capacité accrue.

Le 25 octobre 1896, la ligne à traction électrique entre la gare du Midi et Uccle-Globe fut terminée.

Lors de l'exposition de 1897 au parc du Cinquantenaire, une nouvelle ligne relia le rond-point de la rue de la Loi au parc du Cinquantenaire. Quarante et une nouvelles motrices furent mises en service. L'année 1897 vit aussi l'achèvement de la ligne entre

Schaerbeek et le bois de la Cambre : sur une partie du trajet, la captation du courant était souterraine.

Les Tramways bruxellois poursuivirent, à cette époque, l'électrification de plusieurs lignes.

Alors que l'électrification du réseau des Tramways bruxellois progressait, des sociétés demandaient encore des concessions pour des lignes à traction chevaline. La société « Ixelles – Boendael » reçut ainsi un permis d'exploitation pour les lignes entre la porte de Namur et le parc du Cinquantenaire, entre la place Saint-Josse et Tervueren, et entre le Treurenberg et le parc du Cinquantenaire.

La société gérait ainsi vingt-six kilomètres de voies en pleine propriété et quarante-trois kilomètres de lignes vicinales affermées.

Les voitures-buffets sur la ligne de Tervueren constituaient la nouveauté; ces voitures avaient été conçues à l'intention des visiteurs du pavillon colonial de l'exposition de 1897.

La « Société générale des chemins de fers économiques » voulait créer une liaison entre la banlieue ouest de Bruxelles et le centre-ville. Polydore Vanderschueren s'y opposa car lui aussi était désireux d'exploiter une telle ligne avec le tram-car. Il renonça toutefois à son projet moyennant un dédommagement substantiel. Les « Economiques » acquérirent ainsi les lignes Bourse – Koekelberg et Bourse – Jette. L'électrification de leur réseau de trams n'eut lieu qu'en 1904.

NAPOLEON NAVEZ

En 1907, l'ingénieur Navez mit au point une nouvelle roue, la « roue Navez »; il s'agissait d'une roue motrice qui, par l'intermédiaire de galets, s'appuyait sur une autre roue et rendait l'usage des rails superflu.

La même année, il déposa, auprès de l'administration communale de Schaerbeek, une demande de concession d'une ligne de tramway électrique avec roues Navez. Il fonda, à cet effet, la société des « Tramways intercommunaux »; société qui, en un an et demi, fit dix-huit propositions aux autorités. Il devint clair que ces propositions étaient peu sérieuses; avant la pose de la première voie, alors que la construction des voitures était toujours en cours, la société fut reprise par les Tramways bruxellois le 31 décembre 1912.

LES TRAMWAYS BRUXELLOIS ET L'EXTENSION DU RESEAU A BRUXELLES

La durée de la concession des lignes du centre de Bruxelles devait en théorie prendre fin à la date du 30 avril 1909. Dès lors, « L'Entreprise » adressa à la ville, au gouvernement et à la députation permanente,

Le premier tram à accumulateurs circula le 17 avril 1887, sur la ligne de la rue Belliard.

diverses propositions, notamment une demande d'exploitation de sept lignes de tramways électriques. La société plaida aussi la construction d'un nouveau boulevard entre la Bourse et le Palais de justice, boulevard qu'emprunterait une nouvelle ligne de tramways.

Pour ajouter plus de poids à son projet, « L'Entreprise » édita diverses brochures, et offrit à la ville un montant de cinq millions de francs en guise de contribution à la construction du nouveau boulevard. La société promit aussi une redevance annuelle de deux mille francs par kilomètre de voie exploitée.

Afin de contrecarrer ces plans, les Tramways bruxellois et les « Economiques » lancèrent une contre-attaque combinée. Les deux sociétés demandèrent le renouvellement des concessions venant à expiration en 1909, et proposèrent deux millions pour le percement de l'impasse du Parc et de la rue du Lombard. Après une virulente polémique, les Tramways bruxellois finirent par s'imposer et purent ainsi poursuivre l'unification du réseau.

LA CONVENTION DE 1899

Le 26 avril 1899, les Tramways bruxellois et le gouvernement signèrent une convention ; celle-ci approuvait toutes les concessions reprises par la société et prolongeait leur validité jusqu'en 1945. La convention imposait aussi une série d'obligations financières dont certaines étaient d'une onéreuse rigueur auxquelles s'ajoutaient les charges relatives à la voie, au matériel, aux tarifs et aux horaires. Le réseau devait être complètement électrifié – certains tronçons devaient être équipés de caniveaux – et le service devait être assuré, en hiver, de sept heures trente à vingt-trois heures et, en été, de sept heures à minuit.

DE LA BELLE EPOQUE A LA PREMIERE GUERRE MONDIALE

Une fois la convention de 1899 conclue, la société se mit à investir de gros capitaux dans l'achat de matériel de voie et de voitures. En 1901 fut bâtie une nouvelle usine destinée à produire du courant à haute tension. L'inauguration eut lieu le 27 juin 1903 en présence de Léopold II. L'électrification des lignes des boulevards centraux fut achevée dès le lendemain de l'inauguration. En 1906, le réseau des Tramways bruxellois atteignit nonante kilomètres alors qu'il n'en comptait que trente-huit en 1899.

L'extension du parc resta une des préoccupations constantes de la société ; en 1907 et 1908, elle commanda respectivement deux cent vingt-six et nonante et une motrices.

A l'occasion de l'exposition universelle de 1910, de nouvelles voies furent posées. Une gare de tramways fut aménagée à proximité de l'entrée principale de l'exposition. Fin 1913, la direction décida de faire peindre ses trams et autobus en jaune « primerose », couleur toujours en vigueur à l'heure actuelle. Dès juillet 1914, la situation politique devint très instable. La mobilisation générale réduisit les effectifs de la société. Cette diminution du personnel, accompagnée de la réquisition des chevaux, contraignit la société à adapter ses services aux exigences du moment et à raccourcir ou abandonner quantité de lignes.

LES ANNEES DE GUERRE

Le 21 août 1914, les troupes allemandes pénétraient dans Bruxelles. L'administration allemande s'installa dans les bâtiments ministériels de la rue de la Loi et interdit aussitôt toute circulation devant lesdits bâtiments.

Suite à l'interdiction de toute forme de transport privé, y compris le vélo, les transports en commun restaient la seule possibilité de déplacement. Dans les services de tramways, le nombre de modifications et d'amputations du réseau était si élevé que les communes périphériques se trouvèrent isolées.

Afin de préserver leur personnel des réquisitions éventuelles, les Tramways bruxellois et les « Economiques » firent exécuter une série de travaux comme les réparations du matériel roulant et des voies, la pose de voies de service et de manœuvre. D'autres difficultés entravèrent l'exploitation du réseau telles, entre autres, les graves inondations durant les hivers de 1916 et 1917. Malgré ces conditions difficiles, les Tramways bruxellois rendirent d'innombrables services à la population civile.

Dès le début du mois d'août 1914, la société fit aménager une quinzaine de voitures pour le transport des blessés. Mais ce fut surtout dans le domaine de la distribution de vivres que la société se montra très active. Vingt-quatre motrices et quarante remorques ouvertes furent converties pour le transport de farine de Tervueren vers la ville. Dès 1917, la société assura le transport d'autres denrées telles que le lard, la graisse, le riz, les féculents, les pommes de terre, les légumes et le lait (à l'initiative d'œuvres s'occupant du bien-être de l'enfance).

Dès 1916, des cures de plein air furent organisées pour les enfants à la périphérie de Bruxelles. Là encore les Tramways bruxellois firent œuvre utile en se chargeant du transport.

Ce fut précisément durant ces quatre années d'adversité que le tram s'avéra irremplaçable dans la capitale. Les divers services qu'il rendit démontrèrent sa polyvalence. □

A EGLISE SAINTE-MARIE, SCHAERBEEK.

B PREMIER OMNIBUS AUTOMOBILE, SEPTEMBRE 1907.

C LA GARE DU MIDI. REMARQUEZ SUR LE TOIT, UNE HERSE DE DISPERSION DESTINEE AUX RACCORDEMENTS DES FILS AERIENS DU TELEPHONE DE L'ETAT.

Source

« Histoire des transports publics à Bruxelles »
Tome I, « La Belle Epoque ».
Edité sous les auspices de la
Société des Transports
intercommunaux de Bruxelles.