

LA PARADE DU TRAM

BRUXELLES – MAI 2019



.brussels 

REVIVEZ L'HISTOIRE DU TRAM À BRUXELLES

En 1869, les premiers trams commençaient à arpenter les rues de Bruxelles. 150 ans plus tard, ils font toujours - et plus que jamais - partie du paysage bruxellois.

Une longue et belle histoire que vous pouvez revivre ce mercredi 1^{er} mai, en admirant la cavalcade d'anciens tramways.

Grâce à l'aide de plus d'une centaine de bénévoles du Musée du Tram, les trams défilèrent dès 14h le long de la rue Royale, pour le plus grand plaisir des petits et des grands.

Profitez-en pour découvrir ou redécouvrir une quarantaine de véhicules. Vous pourrez admirer pratiquement tous les types de trams issus de la riche histoire des transports en commun, depuis les hippomobiles des premières années jusqu'aux motrices 3000 et 4000 qui circulent aujourd'hui dans les rues de la ville.

Et dès 16h, les amateurs pourront également effectuer gratuitement un trajet à bord d'anciens tramways. L'embarquement se fera rue Royale, à hauteur du Parc de Bruxelles.

Vous pourrez également effectuer des trajets gratuits en trams anciens le dimanche 5 mai et parcourir ainsi le trajet historique réalisé par les trams en 1869.



© Photos: L. Koenot • J.M. Van Melderen • M.J. Russell • A. Vandecasteele • M. Reps

46



Le tram 46 ouvre le cortège. Ce véhicule de service est transformé par la STIB en 1971 à partir d'une motrice « standard » des années 1930. Cette transformation permet la progression continue à faible vitesse, ce qui pourrait nuire aux moteurs d'un tram normal de ce type. A faible vitesse le personnel à bord peut faire de l'entretien aux voies. Pendant la transformation, ce tram reçoit également une livrée jaune vif.

Vers 1978, les paravents du tram 46 sont repeints en blanc et rouge pour assurer une meilleure visibilité. A la fin des années 1980, il est mis hors service et rejoint la collection du Musée.



509

..... Cette baladeuse à sept bancs de 1888 est représentative des premières
..... hippomobiles ouvertes qui sont mises en service à Bruxelles.

..... Elle ressemble donc également aux premiers trams de 1869. Plus tard,
..... dès 1894, elle sert de remorque aux premières motrices électriques.

..... Il n'y a pas de couloir central, ce qui implique que le receveur doit se
..... tenir en équilibre sur les marchepieds pour effectuer son travail.

..... Cette situation ne perdure que jusqu'en 1903, pour des raisons de
..... sécurité évidentes.



2

Cet « omnibus de pavé » de 1891 circule à même les pavés sans être guidé par des rails. Il a relié les gares du Nord et du Midi pendant plus de 30 ans. Remarquez le logo « PV » qui fait référence au fondateur de la compagnie : Polydore Vanderschueren.

Vers 1900, plusieurs entreprises (privées) sont actives, souvent avec leur propre réseau. Après avoir donné naissance aux Taxis Verts et fusionné avec les ateliers Ragheno de Malines, cette compagnie existe encore de nos jours sous la dénomination sociale Beherman Group.

6



Encore un « omnibus de pavé », celui-ci de la « Société des Chemins de Fer Économiques », en brun et blanc, les couleurs de l'entreprise.

Cette hippomobile présente la particularité d'être guidée sur des rails par une cinquième roue « dérailable » en cas de franchissement d'obstacle ou de croisement difficile. De 1889 à 1909, il évolue en effet sur la ligne Bourse – Place Saint-Josse, empruntant des rues particulièrement étroites et sinueuses.





En 1900, ces motrices constituent la première grande série de tramways électriques mis en service à Bruxelles.

Elles sont commandées par les « Tramways Bruxellois », une entreprise qui jouera un rôle important pour les transports en commun dans la capitale.

Au début de leur carrière, elles circulent essentiellement sur les anciennes lignes de la compagnie Bruxelles-Ixelles-Boendael vers Ixelles, Boitsfort et Tervuren. Elles subissent par la suite de nombreuses transformations pour améliorer leur confort et leurs performances. La plupart disparaît vers 1935 mais certaines d'entre-elles fonctionnent encore comme remorques jusque dans les années 1950.

346



Lors de l'électrification de leur réseau desservant principalement le Nord-Ouest de l'agglomération, les « Chemins de Fer Économiques » commandent deux séries de 105 motrices. L'une de ces séries, dont la 346 fait partie en 1903, présente un compartiment ouvert et un compartiment fermé.

Elle est surnommée « California » en raison de sa ressemblance avec les fameux « cable-cars » de San Francisco. Le climat belge a toutefois raison de cette particularité et ces motrices sont finalement complètement fermées dans les années 1920.

Ce tram est définitivement mis hors service en 1928.

984
301



La motrice 984 de 1906 illustre parfaitement le tram bruxellois de la « Belle Époque ».

Le conducteur est protégé par un paravent vitré mais les plates-formes restent ouvertes à tous vents. Le compartiment intérieur, dans lequel on s'assied encore dos aux fenêtres, est divisé en deux parties égales séparées par une cloison. Les coussins en velours indiquent la 1ère classe et sont amovibles car l'emplacement de celle-ci varie selon la ligne desservie. En 1914, la peinture extérieure vert foncé est remplacée par une livrée jaune plus visible qui perdure, avec des variantes, jusqu'à l'aube des années 2000.

Des remorques ouvertes ou « baladeuses », comme la 301, enchantent les déplacements des Bruxellois six mois par an jusqu'au début des années 1930. Produites à près de 400 exemplaires par différents constructeurs, toutes ces remorques répondent à un schéma relativement standardisé : un châssis surbaissé pour faciliter l'accès, deux petites plates-formes et un compartiment unique comprenant cinq ou sept banquettes selon le modèle. On notera qu'il y a deux classes dans le compartiment, la première étant située au centre du véhicule sans doute jugé plus stable que les extrémités.



1305 671



Destinée à renforcer la desserte de l'Exposition universelle de 1910 qui se tient au Solbosch, sur le site actuellement occupé par l'Université Libre de Bruxelles, la série de motrices à laquelle appartient la 1305 est globalement représentative de tous les tramways livrés

aux « Tramways Bruxellois » entre 1906 et 1914 : plates-formes ouvertes protégées par un paravent vitré, compartiment divisé en deux parties symétriques, la 1ère classe étant repérable grâce à l'emplacement des coussins en velours. En 2e classe il s'agit de bancs en bois. On notera néanmoins une spécificité : l'imposant châssis doté de remarquables longerons construits en acier embouti.

Cette série de remorques est également commandée en vue de renforcer la desserte de l'Exposition Universelle de 1910. Retirées du service en 1932, elles ne sont pas immédiatement démolies ce qui leur permet de réapparaître sur le réseau à deux reprises : une première fois pour assurer des services de renfort pour l'Expo de 1935 au Heysel, et une seconde fois durant la seconde guerre mondiale où tous les tramways disponibles sont bien nécessaires pour assurer les déplacements des bruxellois privés de tout autre moyen de transport.



1750

Ces motrices de 1914 sont les premiers tramways bruxellois pourvus de sièges transversaux, permettant aux voyageurs d'admirer le paysage plutôt que de tourner le dos aux fenêtres. Elles sont mises en service sur les lignes dites « de promenade » vers Tervuren et Boitsfort.

Au début des années 1930, elles subissent de nombreuses transformations qui modifient profondément leur aspect général. Ces « nouvelles » 1700 circulent jusqu'en 1957. La motrice 1750 a été restaurée dans son état « Grande Guerre », avec lanternes à pétrole transformées pour fonctionner à l'électricité.

428



Cette motrice, la 428 de 1903, fait partie de la deuxième série commandée par la Société des Chemins de Fer Économiques lors de l'électrification de leur réseau (voir motrice 346).

La caisse est complètement fermée, contrairement aux voitures semi-ouvertes de la première série. A l'origine, les plates-formes ne sont pas protégées par des paravents vitrés et l'éclairage extérieur est assuré par de simples lanternes à pétrole.

1348 29



Construite à l'aube de la Grande Guerre, cette petite série de motrices est une des premières à recevoir d'origine la livrée jaune « primerose » bien connue des Bruxellois. Pour le reste, elle a gardé toutes les caractéristiques des tramways de la « Belle Epoque » : plates-formes

- ouvertes, banquettes longitudinales, deux compartiments symétriques dont
- un avec des coussins en velours pour identifier la 1^{ère} classe.
- On remarquera le compresseur mécanique monté au bout d'un essieu pour produire l'air nécessaire au freinage. Contrairement à la plupart de ses contemporaines, la motrice 1348 échappe à la démolition dans les années 1930 : étant bidirectionnelle, elle est ponctuellement affectée à des services de navettes ou de renforts jusqu'à la fin des années 1950. Entre 2017 et 2018, cette motrice a subi une profonde rénovation.
- La remorque 29 (1910) appartient à la toute dernière série de baladeuses livrées aux « Tramways Bruxellois » peu avant la Grande Guerre. Les plus récentes réapparaissent encore ponctuellement pendant la Seconde Guerre mondiale pour transporter les civils blessés vers les grands hôpitaux de la capitale, ou sont réquisitionnées par les Allemands pour être envoyées en renfort aux réseaux de Magdebourg et Hanovre.



5025

Ces motrices sont construites en vue de l'Expo de 1935. Elles sont commandées par les « Tramways Bruxellois », le seul opérateur de tramways depuis la reprise de leur dernier concurrent en 1928.

Ces trams introduisent une nouveauté à Bruxelles. Leur longueur de près de 15 mètres n'autorise en effet plus une disposition de roues basée sur deux essieux fixes. La caisse repose donc sur deux bogies montés sur pivot, chacun d'entre eux disposant de ses propres moteurs et organes de suspension. L'élégance, le confort et la vitesse de ces trams en font des véhicules unanimement appréciés.

La 5025 a été restituée dans son état d'origine : en 1935 elle arpente les lignes desservant l'Expo (16 et 18) ainsi que la ligne 15 effectuant le tour de Bruxelles par la Petite Ceinture.

1259
2118



Indissociables de l'image de Bruxelles pendant quatre décennies, les 685 motrices « standard » des années 1930 sont construites en moins de cinq ans aux ateliers des « Tramways Bruxellois » grâce à un processus de fabrication fortement industrialisé.

• Ce processus, basé sur la technique du pré-assemblage de sous-ensembles, permet de produire jusqu'à une motrice par jour ouvrable. La 1259, de 1934, a été restaurée dans son état d'origine pour souligner combien les conditions de travail du personnel des « Tramways Bruxellois » furent difficiles jusqu'au début des années 1950.

• Dans les années 1920, le parc de remorques des « Tramways Bruxellois » se compose d'environ 800 véhicules. Il est assez hétéroclite et relativement ancien, certaines voitures datant encore de l'époque de la traction chevaline. De plus, une partie d'entre-elles étaient complètement ouvertes et ne pouvaient donc être utilisées qu'à la belle saison. Afin de mettre un terme à cette situation, plusieurs séries de nouvelles remorques à grande capacité furent commandées à l'industrie belge entre 1923 et 1930. La 2118 de 1929 complète ce convoi typique de la Seconde Guerre mondiale.



1763

Livrées en 1914, ces motrices subissent au cours des années 1930 des transformations qui modifient profondément leur aspect général. Afin de prendre la mesure de cette métamorphose, on comparera la 1763 à sa consœur 1750 remise en état d'origine. Les 1700 circulent jusqu'en 1957 et sont les derniers trams « sans portes » pneumatiques de Bruxelles. La motrice 1763 a été restaurée telle qu'elle circulait entre 1940 et 1945.

Elle rappelle combien les tramways contribuèrent dans ces années sombres à la mobilité des Bruxellois privés de tout autre moyen de transport. On remarquera notamment l'éclairage soigneusement occulté.

1002 102



Ce tram, qui date de 1934, fait partie de la même série de motrices « standards » que la 1259. Après guerre, le confort de ces trams est encore sensiblement amélioré grâce au placement de portes, de chauffage, et d'un poste fixe pour le receveur.

La motrice 1002 est présentée dans son état « fin de service ».

En 1950/51, un grand nombre de remorques des années 1920 sont modernisées et uniformisées dans les ateliers des « Tramways Bruxellois ». La configuration classique des véhicules d'avant-guerre (accès libre via les plates-formes d'extrémité) est remplacée par une entrée et une vaste plate-forme à l'avant, une sortie au milieu et un compartiment unique à l'arrière. Des portes pneumatiques sont placées aux accès et un poste fixe est aménagé pour le receveur à côté de l'entrée. La 102 est donc la consœur modernisée de la 2118, rétablie dans sa version d'origine.



7047

Après guerre, il faut rajeunir le matériel roulant dont la conception obsolète ne permet pas de concurrencer la montée en puissance du trafic automobile. Une première commande de motrices « PCC » est alors passée à l'industrie nationale. Le concept des motrices « Presidents Conference Committee » synthétise les études menées avant la guerre par plusieurs réseaux et constructeurs américains pour concevoir un tram économique, rapide et confortable.

L'industrie belge avait acquis la licence de production des « PCC ». Cette technologie déterminera l'avenir du tram à Bruxelles. Au total, 172 motrices de ce type sont mises en service entre 1952 et 1971, d'abord aux Tramways Bruxellois, à partir de 1954 à la STIB qui vient d'être créée avec comme but la reprise des transports en commun de l'ancienne entreprise. La 7047 est présentée dans un état proche de celui d'origine de 1952.



9098



Ce tram a une allure faussement moderne. Sur ces petites motrices, seule la carrosserie date de 1960. Le châssis, les équipements électromécaniques et une grande partie de l'aménagement intérieur proviennent en effet de trams construits entre 1929 et 1933 !

La série « 9000 » est le premier modèle de trams permettant la desserte par un seul agent, le conducteur assurant également la perception des titres de transport sans l'aide d'un receveur. En vigueur sur les lignes d'autobus dès 1956, ce type d'exploitation en « one man » est étendu aux trams à partir de décembre 1961, d'abord le dimanche et en soirée sur les lignes les moins chargées. Il n'est généralisé qu'en mai 1978.



7500

Au début des années 1960, la STIB étudie le remplacement de ses convois d'avant-guerre (motrice + remorque) par des trams articulés nécessitant moins de personnel pour transporter un nombre équivalent de voyageurs. En collaboration avec le consortium BN/ACEC, ce prototype est développé en 1962 sur base des motrices du type « 7000 », comme par exemple la 7047. Mais les essais se révèlent décevants car la technologie mise en œuvre ne permet pas la commande simultanée de trois bogies motorisés, ce qui limite sensiblement les performances du véhicule. Ce problème ne trouve une réponse technique satisfaisante que dix ans plus tard, permettant enfin la commande d'une grande série de motrices articulées. Le prototype est quant à lui « mis au type » en 1974.

En 2010, il effectue ses derniers voyages sur les lignes 39 et 44.

4032



Ce tram est le résultat de la transformation d'anciennes motrices au début des années 1960, tout comme la 9098. Ici il s'agit de l'assemblage de deux châssis de motrices datant des années 1930, reliés entre eux par un élément central fabriqué « sur mesure » et habillés d'une nouvelle carrosserie.

En réalisant ces transformations dans ses propres ateliers, la STIB a pu produire à faible coût une petite série de tramways de capacité identique à celle d'un convoi composé d'une motrice et d'une remorque, mais ne nécessitant plus qu'un seul receveur, voire même aucun lorsque le conducteur assure lui-même la perception des titres de transport. Restés bruyants et peu confortables, ces véhicules hybrides ne connaissent toutefois qu'une carrière relativement courte : cette 4032 est en service de 1963 à 1979.



1505

En 1967/68, la STIB envisage de faire circuler dans le pré-métro, en construction à l'époque, une cinquantaine de convois « standards » datant des années 1930. L'éclairage de ces trams est renforcé et leur hauteur est diminuée grâce au remplacement des traditionnelles mais encombrantes plaques de destination par des « boîtes à films » intégrées dans la toiture.

Quinze de ces motrices ont en outre reçu un nouveau poste de conduite permettant une exploitation par un seul agent (sans receveur). Cette transformation s'arrête toutefois prématurément car les autorités refusent le passage en tunnel de véhicules à caisse en bois et dépourvus de système de contrôle de vitesse.

7093



La motrice 7093 sort d'une série de 75 trams « PCC » livrée en 1957/1958 (voir aussi motrice 7047). Afin de limiter les coûts, les bogies et équipements électriques sont achetés en seconde main au réseau de Kansas City (USA).

La 7093 est présentée telle qu'elle circulait dans les années 1970 après son adaptation à la circulation dans les tunnels du pré-métro : contrôle de vitesse et captation par pantographe.

Le 17 décembre 1969, elle a l'honneur de convoyer S.M. le Roi Baudouin lors de l'inauguration du premier tronçon de tunnel reliant les stations Schuman et De Brouckère.





7171

En 1970, la STIB met en service un deuxième axe de pré-métro entre la place Madou et la porte de Namur. Afin de disposer rapidement du matériel nécessaire pour parcourir ces nouveaux tunnels, elle passe une dernière commande de 16 tramways basés sur un modèle conçu en 1951. L'équipement de traction de ces trams est racheté d'occasion quelques années auparavant au réseau de Johnstown (USA).

La 7171, la motrice la plus récente de cette série (livrée le 7/1/1971), est présentée dans son état des années 1990/2000 : une livrée extérieure contemporaine mais toujours à base de jaune et de bleu, et un intérieur rajeuni grâce à des couleurs vives et un nouveau revêtement de sièges. En 2010, ces motrices marquent la fin des 60 années de carrière des petites « PCC » à Bruxelles.



7786



Au début des années 1970, la STIB décide résolument de poursuivre la modernisation de son parc de tramways en remplaçant les anciens convois composés d'une motrice et d'une remorque.

Elle commande donc 128 tramways articulés PCC, basés sur le prototype de 1962. Le tram 7786 est encore appelé 7586 lors de sa livraison en 1972 : au début de la série « 7500 », il s'agit d'un « tram à sens unique » avec seulement des portes sur le côté droit (comme pour le prototype).

Une deuxième série, plus petite, « 7800 » a des portes des deux côtés et peut donc fonctionner dans les deux sens. Au milieu des années 1980, la série « 7500 » - à l'exception du prototype - est transformée en tram à deux sens, avec un nouveau numéro « 7700 », à commencer par la 7586/7786. Après 2006, ce modèle de tram bénéficie d'une cure de rajeunissement, avec un nouveau look et un intérieur rafraîchi.

7916



Dans la seconde moitié des années 1970, la STIB achète une troisième et dernière série de tramways PCC à BN (aujourd'hui : Bombardier Bruges) en vue de retirer les derniers véhicules anciens ou convertis et d'augmenter la capacité par véhicule. Ils se distinguent de la série précédente par la caisse supplémentaire, le confort intérieur et le pare-brise légèrement modifié.

Ces tramways ont aussi des portes des deux côtés. Avec leurs 27,9 mètres, ces 61 tramways sont les plus grands de la STIB pendant une trentaine d'années. Ils sont toujours les plus longs tramways PCC au monde. Le 7916 est le premier de la série à être rénové en 2006, et un peu plus tard, il est repeint dans les couleurs grises que vous pouvez voir aujourd'hui.

2001



Lors de la création de la Région de Bruxelles-Capitale en 1989, les transports publics - et donc la STIB - deviennent une compétence régionale. La volonté de la nouvelle Région d'investir dans les transports publics et l'augmentation du nombre de voyageurs en tramway au début des années 1990 conduisent l'entreprise à commander de nouveaux tramways pour la première fois depuis 15 ans.



Le tout premier tramway à plancher surbaissé pour Bruxelles a été conçu, le « T2000 ». Avec la livraison du tramway 2001, la capitale est l'une des pionnières de cette technologie en 1994. Amsterdam, entre autres, s'intéresse au « T2000 », mais la capitale néerlandaise finit par opter pour un tramway à plancher bas différent et plus long.



3026

Pour faire face à la forte augmentation du nombre de passagers et à la nécessité de remplacer les plus petits tramways PCC après 50 ans, la STIB commande à Bombardier au début des années 2000 une toute nouvelle gamme de tramways à plancher bas de type Flexity. La 3026 fait partie de la série « T3000 », numérotée avec un 3 devant pour indiquer que ces tramways font plus de 31 mètres de long.

L'apparence du « T3000/4000 » est dessinée par le designer Axel Enthoven, qui a également dessiné en 2005 la livrée de véhicules gris actuels avec des éléments art déco. Finalement, 150 tramways de ce type sont mis en service entre 2006 et 2014. Depuis septembre 2018, la 3026 circule sous le nom de « Tramapattes », une œuvre des frères Schuiten dans le cadre du festival Artonov.

4070



En plus du T3000, la STIB commande 70 tramways extra longs. Avec leurs 43 mètres, ils sont les plus longs ayant jamais parcouru les rues de Bruxelles. Comme son petit frère, le « T4000 » du constructeur Bombardier est entièrement accessible, silencieux et équipé d'un intérieur confortable avec sièges en cuir.

La 4070 est la dernière « T4000 » à avoir été livrée : elle transporte des passagers du tram bruxellois depuis 2014, notamment sur les lignes 3, 4 et 7 qui sont très fréquentées.

Grâce à la livraison de la série « T3000/4000 », une partie de la flotte de PCC articulés a pu être mise de côté.

7601



foto: Visit Brussels



foto: Visit Brussels



Depuis 2012, à l'occasion de l'année bruxelloise de la gastronomie, cette ancienne 7565/7765 (de 1972) a été transformée en tram restaurant en collaboration avec notamment Visit Brussels.

De ce fait, elle a été rebaptisée « Tram Experience » et s'est vue attribuer le nouveau numéro 7601. Fort de son succès, le concept du Tram Experience a été prolongé, aujourd'hui encore, à chaque voyage, 34 convives peuvent déguster des créations culinaires tout en découvrant Bruxelles sur rails.

95



D'origine américaine, cette impressionnante balayeuse de neige a été livrée en deux exemplaires en 1904 à Bruxelles pour dégager en priorité les longues lignes suburbaines vers Tervuren et Vilvorde.

Les énormes brosses rotatives, constituées de tiges de bambou, sont actionnées par un moteur dédié à cet effet et disposé à l'intérieur du tram.

De nombreux engins de ce type ont été construits par la firme Brill pour les réseaux d'outre-Atlantique. Autour de 1975, cette motrice déneige les voies à Bruxelles pour la dernière fois.



272
289



Grâce à sa grande benne basculant latéralement, cette motrice qui a été construite en 1927, peut facilement transporter et décharger des matériaux sur les chantiers de voies (sable, ballast, etc.).

Dans les années 1950, elle est toutefois cantonnée à un rôle moins glorieux : le transport de mitrailles et de déchets entre l'atelier de la rue de Cureghem et l'Usine centrale de la STIB, située le long du canal. Ici vous le voyez en convoi avec le wagon plat 289, dans les couleurs brunes que portent ces trams entre la Seconde Guerre mondiale et la fin des années 1960.



7

Cette motrice est spécifiquement aménagée pour « dépanner » les trams avariés ou accidentés. Elle amène sur place les hommes et le matériel nécessaire, et peut tracter la voiture défectueuse vers le dépôt le plus proche.

Chaque dépôt dispose à l'époque de son propre « dépannage ».

La 7, affectée au dépôt de Woluwe, est de surcroît équipée de crics et de vérins permettant d'intervenir en cas de déraillement dans les tunnels du pré-métro. Cette motrice reste en service jusqu'en 1995.

16



Au début des années 1970, des nouvelles PCC font leur entrée sur le réseau de la STIB et un certain nombre d'anciens trams est progressivement retiré du service. Les balayeurs de neige du début du 20e siècle, équipés de brosses en bambou, arrivent également à la fin de leur carrière.

C'est pourquoi la STIB construit en 1971 cette nouvelle balayeuse de neige selon un concept qui avait déjà fait ses preuves : un ancien tram standard des années 1930 comme élément de base. Ce véhicule reste en service jusque dans les années 1990.



33 131

Le tram 33 est également une des anciennes motrices qui, au début des années 1970, ont été transformées en voiture de service. On s'en sert entre autres pour transporter des organes ou des accessoires (ou encore des charges importantes) entre les dépôts de la STIB.

Autre tâche : désherber les bandes entre les rails du réseau tram à l'aide de la remorque n° 131. Aujourd'hui par contre, l'entretien de la verdure entre et autour des rails ne se fait plus du tout de la même façon. Ce tram-ci continue à faire tous ces travaux jusqu'à sa « pension » dans les années 1990.



2

Lorsque, à la fin des années 1970, les derniers trams datant des années 1930 sont mis hors service, la STIB profite de l'occasion pour en transformer quelques-uns en dépanneuses. C'est le cas de ce tram 2.

A première vue, il ressemble aux trams PCC plus modernes mais en réalité il s'agit d'un tram de type « 5000 » datant de 1935, doté d'une nouvelle caisse en 1957/58. La motrice de dépannage 2 a été affectée au dépôt d'Ixelles, vers lequel il tirera des trams défectueux ou endommagés jusqu'au milieu des années 1990.

7055 117



- La mise hors service des plus vieilles motrices PCC au début des années 2000 permet à la STIB de transformer quelques-unes en trams de service. La 7055 passe du système PCC à un système de hacheurs qui permet de rouler à vitesse constante.
- Elle passe également d'un poste de conduite à deux postes de conduite. Sur le flanc, un hayon est placé afin de monter ou décharger des marchandises.
- Finalement, une prise d'air est installée pour alimenter les wagons 116 et 117. Ici vous voyez le wagon-grue 117.

7019



La 7019, qui date de 1952, est transformée en 2014. Elle reçoit entre autres deux hayons manuels sur les flancs pour faciliter le ramassage des poubelles en prémétro, deux postes de conduite et un tableau d'avarie pour lui permettre de servir de voiture écolage. Elle sert également à approvisionner en sable (permettant les trams de freiner) les bacs non accessibles en camion. En urgence elle sert aussi à sabler les rails.





101
102
103

Ce train spécialisé de la marque « Windhoff » est construit en 2007 et est livré à la STIB en 2008. Ce véhicule permet d'exécuter des travaux sur tout le réseau tram. Il peut également être utilisé en tant que chasse-neige. Le « Windhoff » mesure jusqu'à 60 mètres de long, il est équipé de deux draines fonctionnant au diesel disposant chacune d'une nacelle. Il peut tirer plusieurs wagons, équipés d'une grue, une bobine de câble, etc.



540

Ce camion moderne datant de 2014 sert à réparer et tirer des trams et autobus ainsi qu'à l'épandage de sel durant les périodes hivernales. Il est équipé d'un système « rail-route » de la société Zweiweg. Les roues « rail » supplémentaires permettent ce camion de se déplacer tant sur la voie publique que sur des voies de tram.

404



Les véhicules de type 401 à 406 et le 428 sont des voitures-échelles avec une plateforme en double isolation qui sont utilisés pour l'entretien des lignes aériennes (aussi appelées « caténaïres ») du tram en du pré-métro.

Ils sont utilisés pour les tâches suivantes :

- L'entretien préventif des équipements aériens. Il s'agit principalement du contrôle des différentes parties de l'équipement aérien et, si nécessaire, le remplacement de ceux-ci, ainsi que le renouvellement du fil de contact.
- L'entretien correctif des lignes aériennes. Lors de l'entretien correctif (=réparation après incidents) les camions-échelles sont utilisés pour assurer les travaux de remplacement des caténaïres. Il arrive que les caténaïres soient arrachées suite à des tempêtes ou par des tiers.
- Les chantiers lignes aériennes. Le camion échelle est utilisé lors de la construction et le démontage des lignes aériennes pour des projets d'extension de lignes de tram (par exemple les lignes de tram 8 et 9) ainsi que des projets de rénovation (par exemple le carrefour Général Jacques – Buyl).

Ces véhicules peuvent rouler sur la route ainsi que sur les rails de tram et dans les tunnels du pré-métro. La double isolation de la plate-forme permet d'effectuer les interventions aux lignes aériennes en toute sécurité vu que celles-ci sont sous tension en permanence. Ce ne sont pas moins de 700 volts qui alimentent en électricité nos trams au contact des pantographes.

Ils interviennent sur tout le réseau tram et prémétro et sont disponibles 24/24h.



Découvrez notre collection unique

Voyagez à travers la Forêt de Soignes



Louez un de nos trams, bus ou une de nos salles

Devenez membre et soutenez notre organisation

visitez www.museedultram.brussels

ou rendez-vous à notre stand sur la place Royale

EUROPEAN TRAMDRIVER CHAMPIONSHIP



TRAM EM BRUSSELS 2019

EUROPEAN TRAMDRIVER CHAMPIONSHIP



CHAMPIONNAT EUROPÉEN DES CONDUCTEURS DE TRAM

Samedi 04/05 de 9h à 17h30

25 équipes issues de 21 pays différents. Laquelle deviendra championne d'Europe des conducteurs de tram ? Venez le découvrir ce samedi 4 mai rue Royale. Deux tours de 6 épreuves sont prévues par équipe. Chaque participant devra essayer de faire le meilleur score lors de son passage. La meilleure équipe sera ensuite élue championne d'Europe.

Venez nombreux supporter les différentes équipes !

PROGRAMME	
9h	Début du show + démonstration du parcours
10h	Présentation des équipes
10h30	Cérémonie d'ouverture officielle
11h	Début du 1er tour
13h	Fin du 1er tour
13h10	Break – concert
14h	Début du 2ème tour
16h05	Fin du 2ème tour
16h10	Pause – concert
17h	Break – concert
17h30	Fin des activités - Remise des prix

