

**MUSEE PRIVE DE DOCUMENTATION FERROVIAIRE ASBL
(MUPDOFER)**

Numéro d'entreprise 413 459 629

Siège social : 44 rue des Ecluses, 7080 FRAMERIES

e-mail : inf@mupdofer.be

Site web : www.mupdofer.be

HISTORIQUE DES LIGNES DES TRAMWAYS BRUXELLOIS

ADDENDUM & SUITE

J.P. MARISSENS

HISTORIQUE DES LIGNES DES TRAMWAYS BRUXELLOIS

ADDENDUM ET SUITE

par Jean-Pierre Marissens

L'Histoire des lignes des Tramways Bruxellois a été publiée 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'Histoire.

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° 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.

Ajouter

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, bala-deuses 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 »

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.

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° 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 sous 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.

Page 20
1^{er} février 1903
Ligne « Porte de Namur –
Tervueren ».

A supprimer.

Ce service existe déjà depuis le **16 mars 1900** (voir plus haut) et la plaque de toiture vert-rouge n'apparaîtra qu'en 1904.

Page 20
Ajouter

● 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 démoli pour permettre la création de l'actuelle place Emile Danco et de la rue Robert Scott.

Page 21
27 juin 1903
Electrification des lignes des
boulevards du Centre

Ligne « **Schaerbeek – Forest** »

Itinéraire à rectifier (comme plus haut pour le « Midi – Gare de Forest »)

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).

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.

.....

*Supprimer la ligne « **Place Liedts – Pont de Luttre** ».* Elle sera mise en service le 1^{er} mai 1904.

.....

Ajouter

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).

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.

Page 22
18 octobre 1903
Ligne « Midi – Luxembourg »

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.

Page 22
27 décembre 1903

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.

Page 24
31 janvier 1904
Ligne « Place Royale – Parc
Léopold »

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.

Page 24
1^{er} mai 1904
Ajouter

2°) Le service « **Place Liedts – Midi** » est prolongé jusqu'au Pont de Luttre à certaines heures de la journée, sous la plaque :

BLEU – ROUGE

« **Place Liedts – Pont de Luttre** »

Itinéraire :

Place Liedts, rue de Brabant, place Rogier, boulevard du Nord (act. boulevard Adolphe Max), place de Brouckère, boulevard Anspach, place de la Bourse, boulevard Anspach, place Fontainas, boulevard du Hainaut (act. boulevard Maurice Lemonnier), place de la Constitution, avenue Fonsny, avenue Van Volxem, avenue du 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 Cinquantaire
- 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'Alsemberg.

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 Bockstaël). 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'Alsemberg 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 Malibran.

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 rebrousse 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 : Plattestein, boulevard Anspach (entre le Plattestein 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> <i>Pour la ligne 5, lire le 14 février au lieu du 6 février.</i>
6 février 1928, ligne 4	<i>Supprimer « ou, selon les sources, le 14 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	<i>Remplacer le paragraphe par celui-ci :</i> ● 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	<i>Ajouter</i> 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, <i>ajouter</i>	Le terminus est en triangle à hauteur du cimetière de Schaerbeek. L'ancien terminus reste desservi par un service intercalaire 66 barré « <i>Place du Béguinage – Avenue Louis Bertrand</i> », créé à la même date.
Page 116 <i>Ajouter</i>	● 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 <i>Ajouter</i>	● 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	<i>Ajouter</i> La voie est dédoublée et placée en siège indépendant dans toute l'avenue du Panthéon.
Page 118 7 mai 1929, lignes 7 et 10	<i>Ajouter</i> Comme pour le 86, le terminus est en triangle à l'avenue Charles-Quint.
Page 118 <i>Ajouter</i>	● 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 <i>Ajouter</i>	● 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, <i>ajouter</i>	Le terminus de la ligne 76 est avancé à hauteur du monument de la place de la Vaillance.
Page 122 <i>Ajouter</i>	● 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 afferchées, 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 trains 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, <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 au boulevard de Smet de Naeyer, entre l'avenue Charles Woeste et la rue Ernest Salu.
Page 126 8 septembre 1931, ligne 93	<i>Ajouter</i> 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, <i>ajouter</i>	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 <i>Ajouter</i>	● 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... » <i>Ajouter</i>	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 <i>Ajouter</i>	● Le 30 janvier 1932, la portion de voie unique de la ligne 58, située rue de Stalle, à la traversée de la chaussée d'Alseberg, 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 <i>Ajouter</i>	● 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 <i>Ajouter</i>	● 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, <i>ajouter</i>	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 <i>Ajouter</i>	● 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'à l'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 Verrie).

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 <i>Ajouter</i>	● 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	<i>Ajouter :</i> Pour rappel, la traction se fait par caniveau de l'église du Sablon à la place du Trône.
Page 142 <i>Ajouter</i>	● 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	<i>Corriger l'itinéraire :</i> Avenue de Meysse, avenue Nouvelle, rue de Heembeek, chaussée de Vilvorde, Pont Van Praet (où la boucle a été refermée), ... <i>Ajouter :</i> 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 ») : <i>compléter</i> : – 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	<i>Rectifier l'itinéraire :</i> ..., square Gutenberg, rue Willems, place Saint-Josse, rue Saint-Josse, rue de la Commune, place Houwaert, ... <i>Rectifier l'itinéraire retour :</i> - 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	<i>Ajouter :</i> Le service intercalaire circulant depuis le début des travaux entre l'église de Molenbeek et l'Hôpital Brugmann est supprimé.
Page 146 <i>Ajouter :</i>	● 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 <i>Ajouter :</i>	● 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	<i>Ajouter :</i> 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	<i>Ajouter :</i> La traction se fait par caniveau de l'église du Sablon à la place du Trône.
Page 151 17 mai 1936 service 39 barré	<i>Remplacer le paragraphe par celui-ci :</i> ● 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 « <i>Porte de Tervueren – Stockel</i> ». Ce service ne circulera que pendant une semaine et on en perdra ensuite toute trace.
Page 151 30 mai 1936 Ligne 9	<i>Ajouter :</i> 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	<i>Ajouter :</i> A cette occasion, une voie de dépassement a été établie à la boucle de la place Marie-José.
Page 152 <i>Ajouter :</i>	● 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	<i>Ajouter :</i> Une boucle avec voie de dépassement a été construite à la place Verheyleweghen.
Page 154 2 juillet 1937, Ligne 77	<i>Compléter l'itinéraire de la boucle :</i> rue des Tournesols, avenue Nouvelle (act. avenue des Ménestrels) et rue de la Courtoisie, où les trams stationnent. <i>Supprimer le paragraphe relatif aux motrices bidirectionnelles.</i>
Page 154 6 juillet 1937, 67 barré <i>Ajouter</i>	La voie en impasse de la place Saint-Josse, vers la rue de la Pacification, est désaffectée et sera démontée en septembre 1938. 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 <i>Ajouter :</i>	● 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	<i>Supprimer ce paragraphe. En effet, la plaque 41 barré est apparue dans le courant de 1933.</i>

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 ligne 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'Arenberg 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^o) 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^o) 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^o) Le service partiel **76 barré** devient « **Place Général Meiser – Bourse** ».

3^o) 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, la 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 vole de la rue des Ménapiens est raccordée à la vole 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

Modifier la date :

Le **31 août 1988** dès 15h30

Ajouter :

- Le **31 août 1988**, la ligne de métro **M1B** 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 **M2** « **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 **M1B** 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 **M2** devient « **Simonis – Clémenceau** » par prolongement depuis la station Gare du Midi. Elle dessert la nouvelle station

Clémenceau

Page 280

4 décembre 1993, 4°) 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.

2 0 0 0

Le réseau.

- Le **21 mars 2000**, afin d'éviter la confusion entre les deux branches de la ligne **82**, l'une desservant la porte de Ninove (« trajets longs »), l'autre les abattoirs de Cureghem (« trajets courts »), cette dernière se voit attribuer le numéro **83**:

83	JAUNE CLAIR	Berchem Station – Midi
-----------	--------------------	-------------------------------

Itinéraire :

Berchem Station, chaussée de Gand, place Docteur Schweitzer, chaussée de Gand, avenue Brigade Piron, place Jef Mennekens, avenue Brigade Piron, avenue Joseph Baeck, chaussée de Ninove, rue Vandermeeren (act. disparue), rue Nicolas Doyen, rue Léon Delacroix, rue Ropsy-Chaudron, avenue Clémenceau, place Bara, boulevard Jamar, rue de l'Argonne, avenue Fonsny, rue Couverte.

Au retour, tunnel Constitution, trémie et boulevard Jamar, puis même itinéraire qu'à l'aller.

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 Mennekens et le Midi
du lundi au vendredi de 8h30 à 16h00

- Le **31 mai 2000**, la circulation normale des tramways des lignes **23** et **81** est rétablie jusqu'à la station Heysel.

- 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 cependant 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 J. Claes.

- Le **1^{er} septembre 2000**:

1°) La ligne **23** « Heysel – Gare du Nord » est scindée au rond-point Winston Churchill et chaque branche porte désormais un numéro distinct.

3	ROUGE	Nord – Churchill
----------	--------------	-------------------------

Itinéraire :

stations de pré-métro

Gare du Nord, Rogier, de Brouckère, Bourse, Anneessens,
Lemonnier, Gare du Midi, Porte de Hal, Parvis de Saint-Gilles, Horta, Albert

avenue Albert, place Léon Vanderkindere, avenue Winston Churchill, rond-point Winston Churchill.

23 BLEU FONCE Heysel – Churchill

Itinéraire :

Station Heysel, site propre parallèle au boulevard du Centenaire (rampe des Grands Palais), place Saint-Lambert, tunnel vicinal, Gros Tilleul, avenue des Croix du Feu, tunnel Léopold, pont Van Praet, pont Teichmann, boulevard Lambermont, boulevard Général Wahis, place Général Meiser, boulevard Auguste Reyers, stations de pré-métro

Diamant, Georges Henri, Montgomery, Boileau

boulevard Louis Schmidt, boulevard Général Jacques, rond-point de l'Etoile, boulevard de la Cambre, avenue Legrand, chaussée de Waterloo, avenue Winston Churchill, rond-point Winston Churchill.

Rien ne change cependant dans l'exploitation de la ligne et tous les services parcourent toujours la totalité des deux itinéraires. A cet effet, deux autres films sont utilisés:

3 ROUGE Nord – Churchill

23 BLEU FONCE

23 BLEU FONCE Heysel – Churchill

3 ROUGE

Au rond-point Winston Churchill, les trams 3/23 venant du Nord changent de film en 23 et poursuivent leur trajet jusqu'au Heysel; de même les trams 23/3 venant du Heysel continuent sous film 3 jusqu'au Nord.

Cette situation est analogue à celle ayant existé de 1957 à 1967 pour les lignes 90 et 91.

2°) Le code couleur de la ligne **94** est modifié, de manière à éviter toute confusion avec la ligne 81 sur le long trajet commun de ces deux lignes, entre le cimetière de Jette et la rue du Progrès. La couleur devient:

94 JAUNE CLAIR Cimetière de Jette – Wiener

- 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.

- Le **12 décembre 2000**, les tramways de la ligne **19** retrouvent leur terminus de Grand-Bigard. Cette desserte était interrompue depuis le 28 mai 1999.

Le réseau se compose actuellement des 17 lignes suivantes:

3	ROUGE	Nord – Churchill (puis 23 vers Heyssel)
18	BLEU FONCE	Houba de Strooper – Dieweg
19	ROUGE	Grand-Bigard – De Wand
23	BLEU FONCE	Heyssel – Churchill (puis 3 vers Nord)
24	VERT CLAIR	Schaerbeek ⑤ - Boondael ⑤
39	ROUGE	Montgomery – Ban Eik
44	JAUNE	Montgomery – Tervuren
52	BLEU CLAIR	Esplanade – Drogenbos
55	JAUNE	Bordet ⑤ – Silence
56	VERT CLAIR	Schaerbeek ⑤ – Debussy
81	VERT FONCE	Heyssel – Montgomery
82	ORANGE	Berchem ⑤ – Montgomery
83	JAUNE CLAIR	Berchem ⑤ – Midi
90	BRUN CLAIR	Rogier – Bois – Midi
91	VERT FONCE	Louise – Parking Stalle
92	ROUGE	Schaerbeek ⑤ – Fort-Jaco
93	ORANGE	Schaerbeek ⑤ – Marie-José
94	JAUNE CLAIR	Cimetière de Jette – Wiener

Les chantiers.

- Du 17 janvier 2000 au 18 mars inclus

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

.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. Des arrêts provisoires sont implantés avenue Fonsny à proximité de la rue Couverte.

- Du 10 avril 2000 au 5 mai inclus.

Travaux au début de l'avenue Fonsny.

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.

- Du 17 octobre 2000 au 19 mars 2001 inclus.

Travaux de voies au carrefour avenue Fonsny/rue Théodore Verhaegen (1^{ère} phase).• 18 dévié par ligne 52 entre ce carrefour et la place Wielemans Ceuppens.

- 81 et 82 déviés entre ce carrefour et la Barrière par avenues Fonsny, Van Volxem, Wielemans Ceuppens et du Parc.
- bus navette entre les arrêts Verhaegen et Barrière.

2 0 0 1

Le réseau.

- Le **20 mars 2001**, les trams 18, 52, 81 et 82 empruntent des nouvelles voies placées dans l'axe de l'avenue Fonsny entre les rues J. Claes et T. Verhaegen.
- Le **3 juillet 2001**, la boucle de la place Saint-Denis est désaffectée.

Les chantiers.

- Du 11 au 26 août 2001.
Travaux de réaménagement de la place Saint-Denis : suppression de la boucle et pose d'une voie de garage en cul-de-sac.
 - 18 et 52 limités à une communication provisoire installée chaussée de Bruxelles entre les rues Saint-Denis et M. Bervoets.
 - Navettes bus reliant cet endroit à Dieweg et Drogenbos.
- Du 20 mars 2001 au 8 juin inclus.
Travaux de voies au carrefour avenue Fonsny/rue Théodore Verhaegen (2^{ème} phase).
 - 52 dévié par ligne 18 (via la Barrière) entre les arrêts Verhaegen et Wielemans.
- Du 30 juin au 31 août 2001 inclus.
Travaux dans la remise haute du dépôt de Schaerbeek.
Cette partie du dépôt est fermée avec répartition temporaire des véhicules dans les dépôts de l'avenue du Roi, de la rue d'Enghien et d'Ixelles.

2 0 0 2

Le réseau.

- Le **3 décembre 2002** est mis en service le quai central bas de la station de pré-métro De Brouckère. Il est réservé à la montée des voyageurs, la descente se faisant par les quais latéraux.

2 0 0 3

Le réseau.

- Le **15 janvier 2003**, la boucle de service à la place Pogge est mise hors service et désaffectée.

- Le **15 septembre 2003**, la ligne de métro  **1B** devient « **Hôpital Erasme – Stockel** » par prolongement depuis la station Bizet. Elle dessert les nouvelles stations

Hôpital Erasme, Eddy Merckx, C.E.R.I.A., La Roue
--

- Le **16 septembre 2003**, la ligne **56** est raccourcie et devient « **Gare de Schaerbeek – Debussy** ».

Le nouveau terminus à rebroussement est implanté dans la rue Claude Debussy, à hauteur de la rue Louis Van Beethoven. Toutefois, ce nouveau terminus ne sera mis en service que le lendemain, le tram 56 étant interrompu le 16 en raison du Marché Annuel d'Anderlecht.

Les services partiels « Gare du Midi - C.E.R.I.A. » sont évidemment supprimés.

Les voies sont désaffectées dans les artères suivantes :

– rue Claude Debussy (au-delà du boulevard Théo Lambert), rue de la Promenade, place Bizet, rue Clément De Cléty, place de la Roue, rue de la Mécanique, avenue de la Persévérance, avenue des Droits de l'Homme, avenue Guillaume Melckmans, place Ministre Wauters, rue des Fraises, rue Ebrant, chaussée de Mons, boulevard Jos Leemans ;

– la boucle du C.E.R.I.A. par la rue Marc-Henri Van Laer, l'avenue Emile Gryson et la rue des Grives.

La voie descendante de la trémie du boulevard Jamar, qui permettait aux services partiels « C.E.R.I.A. - Gare du Midi » de boucler au Midi, n'est plus utilisée en service régulier.

2 0 0 4

Le réseau.

- Le **1^{er} février 2004**, le titre de transport au prix normal est valable sur le réseau entier de la STIB. Le supplément tarifaire pour les zones suburbaines des lignes 39 et 44 est donc supprimé.

- Le **29 mars 2004**, le nouveau terminus de la gare de Schaerbeek est mis en service. Les trams bouclent tout autour de la place Princesse Elisabeth pour rejoindre les voies de stationnement au nombre de quatre, situées peu avant l'entrée de l'avenue Princesse Elisabeth.

Dans l'ordre, les voies 1 à 4 sont dédiées respectivement aux lignes 56, 93, 92 et 23.

- Le **28 juin 2004** :

1°) Le terminus en tunnel de la ligne **3** dans le complexe Gare du Nord est supprimé et remplacé par un nouveau terminus en surface dans la rue du Progrès. La voie du terminus dans le tunnel est mise hors service.

2°) Les parcours de la ligne **23** de et vers la place Marie-José via la ligne **93** sont supprimés.

- Le **5 juillet 2004**, une troisième voie est implantée en voirie avenue Rogier vers Bienfaiteurs peu après le carrefour de la place Meiser. Elle permet de contourner deux trams en stationnement sur la voie centrale, tandis qu'un jeu de communications permet d'organiser des demi-tours et des services partiels en cas de travaux.

- Le **8 novembre 2004**, afin de permettre les travaux d'adaptation des voies entre la rampe Progrès et la station Gare du Nord, différentes mesures sont prises :

1°) Le terminus Rogier (-2) de la ligne **90** n'est plus accessible en raison des travaux liés à la mise à 4 voies de la station Gare du Nord.

Le 90 est temporairement prolongé à la gare du Midi sous film 52 barré Midi affiché depuis l'arrêt Lefrancq. Après l'arrêt de la rue Couverte, ils manoeuvrent à la communication de l'avenue Fonsny à hauteur de la rue de Russie, puis stationnement dans le tunnel Constitution. Ils repartent de la station Lemonnier sous film 3 Gare du Nord à modifier en 90 Midi avant d'entrer dans la station Rogier (-3).

2°) la ligne **56** est temporairement limitée au tronçon Debussy – Gare du Midi, afin d'éviter une saturation dans le tunnel Nord-Midi. La boucle au Midi se fait par place Bara, trémie Jamar, tunnel Constitution, rue Couverte, avenue Fonsny, rue de l'Argonne, place Bara.

Ces deux mesures seront abrogées le 14 février 2005.

- Du **9 novembre 2004** au **17 janvier 2005** inclus, les lignes **82** et **83** bénéficient de services de renfort entre Berchem Station et Gare de l'Ouest suite à la suppression temporaire de la ligne d'autobus 85. Après avoir débarqué les voyageurs à l'arrêt Gare de l'Ouest, les motrices unidirectionnelles font chapeau de curé à l'angle des rues Nicolas Doyen et d'Enghien, tandis que les motrices bidirectionnelles parcourent toute la rue d'Enghien, avec changement de poste de conduite chaussée de Ninove à l'arrêt Quatre-Vents.

- Respectivement les **9 et 10 novembre 2004**, sont mises en service les voies 2 (voie extérieure vers Progrès) et 3 (voie extérieure vers Rogier) de la station Gare du Nord. Ces deux voies n'avaient jamais été posées, leur emplacement étant initialement prévu pour accueillir, après conversion, le métro lourd et permettre une correspondance à quai avec les lignes de trams ayant leur terminus à la station Rogier (-2).

Simultanément les voies centrales sont mises provisoirement hors service.

- Le **1^{er} décembre 2004** sont mis en service les quais centraux des stations de pré-métro Anneessens, Bourse et Rogier (-3). Ils sont réservés à la montée des voyageurs, la descente se faisant par les quais latéraux.

- Le **18 décembre 2004**, la transformation du tunnel Léopold (suppression de la colonne centrale à l'entrée côté Van Praet et reprise des charges par une nouvelle colonne extérieure en béton) étant terminée, il permet désormais la circulation des motrices T2000.

2 0 0 5

Le réseau.

● Le **14 février 2005**, les quatre voies de la station Gare du Nord sont enfin opérationnelles, près de 28 ans après la mise en service de la station.

La ligne **90** retrouve son terminus à la station Rogier (-2) et la ligne **56** est à nouveau exploitée sur l'entièreté de son itinéraire.

● Le **11 avril 2005**, tous les trams **55** desservent leur terminus Bordet B, Le terminus « Corps de Garde » n'est plus utilisé pour cause de travaux. Cette mesure sera rendue définitive à partir du 27 juin 2005.

● Le **5 juillet 2005**, les trams de la ligne **56** empruntent dans les deux sens l'avenue Paul Janson entre la place de la Vaillance et le rond-point du Meir.
La voie vers ville de l'avenue Hippolyte Limbourg et de la rue de Veeweyde est désaffectée.

Les chantiers.

- Du 30 juillet au 21 août 2005.
Travaux de voies rue Engeland.
 - tram 55 limité à l'arrêt Calevoet.
 - bus 41 prolongé vers l'avenue du Silence.

2 0 0 6

Le réseau.

● Le **30 janvier 2006**, la boucle Esplanade mise hors service pour travaux de réaménagement des voies. Le terminus du tram **52** se fait en tiroir sur deux voies parallèles à l'autoroute A12 correspondant à l'ancienne voie de départ et à l'ancienne voie de dépassement.

● Le **31 janvier 2006**, de nouvelles liaisons de service permettent de relier, dans les deux sens, le boulevard Lambermont, côté Pont Van Praet, et la gare de Schaerbeek.

● Le **6 mars 2006**:encore dans le cadre de la 1^{ère} phase de la restructuration « Horizon 2008 » :

2°) Une nouvelle ligne **24** est mise en service.

24 **VERT CLAIR** **Schaerbeek B - Boondael B**

Itinéraire :

Place Princesse Elisabeth, avenue Princesse Elisabeth, boulevard Lambermont, boulevard Général Wahis, place Général Meiser, boulevard Auguste Reyers, stations de pré-métro

Diamant, Georges Henri, Montgomery, Boileau

boulevard Louis Schmidt, boulevard Général Jacques, avenue Adolphe Buyl, square du Solbosch, avenue du Pesage, place Marie-José, avenue du Derby, avenue de la Forêt, Boondael Gare.

Le nouveau terminus est à simple rebroussement à hauteur de l'avenue de l'Uruguay. La ligne, qui remplace les services de la ligne 23 qui desservait la place Marie-José, n'est exploitée qu'en période

scolaire, du lundi au vendredi aux heures de pointe, à raison de quelques voyages vers Boondael le matin et vers Schaerbeek l'après-midi.

3°) La ligne **52** bénéficie d'un nouvel itinéraire entre le Pont Van Praet et la rue du Progrès-tunnel Thomas par des voies nouvelles en site propre au quai des Usines, auquel les trams accèdent depuis le pont par une rampe.

Nouvel itinéraire:

[...], Pont Van Praet, quai des Usines, square Jules de Trooz, avenue de la Reine, rue du Progrès, [...]

L'ancien trajet reste parcouru :

- au Pont Van Praet et boulevard Lambertmont, par la ligne 23;
- de l'avenue Princesse Elisabeth à la rue du Progrès, par la ligne 56.

4°) En semaine, le terminus nord des lignes 3 et 56 est inversé afin de compenser quelque peu la perte du 52 entre les arrêts *Thomas* et *Princesse Elisabeth*, le 3 ayant une meilleure fréquence que le 56. Dans la pratique, les trams 3 venant de Churchill passent sur la ligne 56 après la gare du Midi et continuent jusqu'à la gare de Schaerbeek, tandis que les 56 circulent en *56 barré Nord* au départ de Debussy. Dans l'autre sens, les 56 partent de Schaerbeek sous film *56 barré Midi* et deviennent 3/23 au tunnel Thomas.

● Le **20 avril 2006**, le terminus en boucle de la ligne **94** à la place Andrée Payfa-Fosseprez (ex place Bischoffsheim) est désaffecté, en raison des travaux de prolongement de la ligne vers le boulevard du Souverain. Un terminus provisoire à rebroussement est établi au bas de l'avenue Delleur, sur la voie vers ville.

● Le **24 juin 2006**, le terminus de la ligne **56** est ramené de la rue Claude Debussy à l'avenue du Roi Soldat, à hauteur de la rue Chopin. Il s'agit d'un terminus à rebroussement. Les voies de la rue Claude Debussy sont désaffectées;

● Le **26 juin 2006**, 2^{ème} phase de la restructuration "Horizon 2008" :

1°) Les lignes **3** et **23**, dont les trams passaient d'une ligne à l'autre, sont dissociées afin de permettre l'affectation à la seconde de motrices T3000.

Le 23 venant du Heysel circule jusqu'à l'arrêt situé avant la place Vanderkindere, puis refoule sur une communication et va stationner sur la moitié sud du rond-point Winston Churchill. Le 3 venant de la gare du Nord dépasse le rond-point Winston Churchill, débarque les voyageurs, puis refoule sur une communication et va stationner sur la moitié nord du rond-point.

2°) La ligne **90** ne dessert plus le terminus de la station Rogier situé au niveau -2 indisponible suite aux travaux de mise à 4 voies. Elle dessert par contre le niveau -3. Cette station ne comportant que des voies en passage, les tramways doivent donc continuer vers la gare du Midi. En conséquence, les trams de la ligne 90 passent sur la ligne 3 à partir de la gare du Nord et poursuivent leur trajet jusqu'au rond-point Winston Churchill ; les voitures de la ligne 3 venant du rond-point Winston Churchill passent sur la ligne 90 à la station Rogier (niveau -3) et poursuivent leur trajet vers la place Général Meiser, et... la gare du Midi. Les voies centrales de la station Gare du Nord ne sont provisoirement plus utilisées.

3°) En conséquence, les services de la ligne **3** ne sont donc plus prolongés jusqu'à la Gare de Schaerbeek par la ligne **56** comme c'était le cas depuis le 6 mars 2006.

● Le **27 juin 2006**, le nouveau terminus de la ligne **94** est établi à la place Léopold Wiener, sur les nouvelles voies établies en vue du prolongement vers Herrmann-Debroux. Après avoir déposé les voyageurs sur la place, les trams s'engagent sur le boulevard du Souverain jusqu'à hauteur de l'avenue Nisard, puis refoulent en empruntant une communication pour stationner sur la voie vers ville.

- Le **4 septembre 2006** : 3^{ème} phase de la restructuration « Horizon 2008 » :

1°) La ligne de métro **M2** devient « **Simonis – Delacroix** » par prolongement depuis la station Clémenceau. Elle traverse le canal par un pont et dessert la nouvelle station

Delacroix

2°) La ligne **56** devient « **Gare de Schaerbeek - Marius Renard** » par des nouvelles voies établies dans l'avenue Marius Renard depuis le carrefour de la rue Claude Debussy jusque sous le pont du Ring 0, où est établi le nouveau terminus à rebroussement.

3°) La ligne **94** devient « **Cimetière de Jette - Herrmann-Debroux** » par des nouvelles voies établies au boulevard du Souverain, depuis la place Léopold Wiener jusqu'au carrefour de l'avenue Herrmann-Debroux. Le terminus à rebroussement est établi au-delà du carrefour avec cette artère.

- Le **30 octobre 2006** les trams **81** et **82** empruntent des nouvelles voies à la place Eugène Flagey entre les rues Lesbroussart et de la Brasserie, établies côté Etangs d'Ixelles et bâtiment « INR/RTBF ». Les anciennes voies situées du côté opposé de la place sont désaffectées.

- Le **22 décembre 2006**, un nouveau complexe de voies est mis en service au terminus Esplanade. Outre les voies 7 et 8 donnant accès à la boucle pour le tram 52, neuf voies en impasse permettront de garer des trams toutes les nuits à partir du 7 janvier 2007.

Les chantiers.

- Du 30 janvier au 12 juillet 2006

Travaux de réaménagement des voies à la boucle Esplanade

La boucle mise hors service. Le terminus du 52 se fait provisoirement en tiroir sur deux voies parallèles à l'autoroute A12 correspondant à l'ancienne voie de départ et à l'ancienne voie de dépassement.

- Du 17 janvier au 26 juin 2006

Travaux de mise en conformité de la signalisation dans le tunnel de Grande Ceinture

En soirée uniquement, trams 23 et 90 limités aux arrêts Hansen-Soulié et Meiser,

Un service de bus navette assure la liaison entre ces deux points.

- Du 24 juillet au 17 août 2006 inclus

Travaux de voies au carrefour avenue Van Volxem / avenue du Roi

- 52 dévié par la ligne 18 (via la Barrière) entre les arrêts Verhaegen et Wielemans.

2007

● Le **14 janvier 2007**, la ligne **83** « Berchem B – Midi B » est desservie le dimanche par des autobus portant le numéro 83 « Berchem B – Delacroix », tandis que le bus 85 est prolongé de la station Beekkant à Delacroix jusqu'à 15h30. Ces dispositions s'appliqueront également les jours fériés à partir du 19 avril.

● Le **16 avril 2007**, 4^{ème} phase de la restructuration « Horizon 2008 » :

1°) Suppression de la ligne **90** « **Rogier - Midi B** ». Son itinéraire reste parcouru :

- entre Rogier et le carrefour boulevard Général Jacques-avenue Adolphe Buyl, par la nouvelle ligne 25 ;
- entre la place Général Meiser et la gare du Midi, par la ligne 23.

2°) Création de la ligne **25**.

25 Rogier - Boondael B

Itinéraire :

Stations de pré-métro

Rogier (-2), Gare du Nord

rue du Progrès, tunnel Thomas, avenue de la Reine, place Liedts, rue des Palais, rue Rogier, avenue Rogier, place des Bienfaiteurs, avenue Rogier, place de la Patrie, avenue Rogier, place Général Meiser, boulevard Auguste Reyers, stations de pré-métro

Diamant, Georges Henri, Montgomery, Boileau

boulevard Louis Schmidt, boulevard Général Jacques, avenue Adolphe Buyl, square du Solbosch, avenue du Pesage, place Marie-José, avenue du Derby, avenue de la Forêt, Boondael Gare.

Le terminus est à rebroussement à hauteur de l'avenue de l'Uruguay.

La nouvelle ligne remplace la ligne 90 entre la station Rogier et le carrefour boulevard Général Jacques-avenue Adolphe Buyl, puis emprunte les voies de la ligne 94 jusqu'à Boondael Gare.

Le terminus de la station Rogier niveau -2 étant toujours indisponible pour cause de travaux, les trams de la ligne 25 passent sur la ligne 3 en arrivant à la station gare du Nord et poursuivent leur trajet jusqu'au rond-point Winston Churchill. Inversément, les trams de la ligne 3 arrivant à la station Rogier (niveau -3) passent sur la ligne 25 vers Boondael Gare.

3°) La ligne **23** est prolongée de la place Vanderkindere à la gare du Midi et devient

23 Heyssel - Gare du Midi B

Itinéraire du prolongement :

place Léon Vanderkindere, avenue Albert, stations de pré-métro

Albert, Horta, Parvis de Saint-Gilles, Porte de Hal, Gare du Midi

tunnel Constitution, trémie Poincaré.

Le terminus est à rebroussement dans la trémie Poincaré et les trams stationnent dans le tunnel Constitution.

4°) La ligne **24** abandonne le terminus de Boondael B pour se diriger vers la place Vanderkindere.

24 Schaerbeek B – Vanderkindere

Elle circule aux heures de pointe du lundi au vendredi, comme un renfort de la ligne 23.

Nouvel itinéraire depuis le carrefour boulevard Général Jacques/avenue Adolphe Buyl :

[...] boulevard Général Jacques, rond-point de l'Etoile, boulevard de la Cambre, avenue Legrand, chaussée de Waterloo, avenue Winston Churchill, rond-point Winston Churchill, avenue Winston Churchill.

Le 24 venant de Schaerbeek circule jusqu'à l'arrêt situé avant la place Vanderkindere, puis refoule sur une communication et va stationner sur la moitié sud du rond-point Winston Churchill.

L'itinéraire abandonné vers Boondael reste parcouru par la ligne 94 et la nouvelle ligne 25.

5°) La ligne **93** est limitée au carrefour des avenues Louise et Legrand et devient donc

93 Schaerbeek B – Legrand

Le nouveau terminus à rebroussement est situé dans l'avenue Louise au-delà du carrefour de l'avenue Legrand.

La section supprimée du boulevard de la Cambre à la place Marie-José reste parcourue par la ligne 94.

La boucle de la place Marie-José n'est plus utilisée en service régulier.

- Le **16 avril 2007** également les trams **81** et **82** circulent sur des nouvelles voies au Pont du Gerموir, lequel a été démoli et reconstruit du 6 au 15 avril inclus dans le cadre des travaux du RER. Les nouveaux arrêts Gerموir implantés sur le pont, le long des trottoirs, ne seront mis en service que le 11 janvier 2008.

- Le **23 avril 2007**, la boucle terminus de la place Marie-José est de nouveau utilisée, par certains trams de la ligne **25**, vu l'encombrement du terminus de Boondael ⑧.

- Le **2 juillet 2007**, deuxième phase de la restructuration « Horizon 2008 » :

Remarques :

a. Une nouvelle notion apparaît sur le réseau tramways, celle des lignes de soirée. Certaines lignes ou tronçons de lignes ne circulent plus après 20 heures et ces dessertes sont reprises par d'autres lignes portant d'autres numéros. Cela permet notamment de créer en soirée des relations directes entre le centre ville et certaines communes.

b. Dorénavant les films des motrices PCC afficheront le numéro de ligne sur fond de code couleur et la destination uniformément en blanc sur fond bleu, tandis que les afficheurs digitaux ne permettent toujours pas d'avoir une notion de couleur. Nous ne donnerons donc plus une représentation du film dans un rectangle mais nous indiquerons simplement le code couleur de la ligne, visible uniquement sur les films des PCC mais aussi associé à la ligne sur le plan du réseau.

1°) Suppression de la ligne **3** « **Nord** ⑧ - **Churchill** ».

Son itinéraire reste parcouru :

- entre la station gare du Nord et la place Vanderkindere, par la nouvelle ligne 4 ;
- entre la gare du Midi et le rond-point Winston Churchill, par la ligne 23.

2°) Suppression de la ligne **18** « **Houba de Strooper** - **Dieweg** ».

Son itinéraire est repris :

- entre l'avenue Houba de Strooper et le carrefour boulevard de Smet de Naeyer-rue Jules Lahaye (Cimetière de Jette), par la ligne 94 ;
- entre le carrefour boulevard de Smet de Naeyer-avenue Guillaume Degreef et la Barrière de Saint-Gilles, par la ligne 81 ;
- entre la Barrière de Saint-Gilles et le carrefour chaussée de Neerstalle-rue de Stalle, par la nouvelle ligne 97 ;
- entre le carrefour chaussée de Neerstalle-rue de Stalle et le square Georges Marlow, par la nouvelle ligne 4 ;
- entre le square Georges Marlow et le Dieweg, par la ligne 92.

Les voies du terminus Dieweg ne sont plus utilisées en service régulier.

3°) Suppression de la ligne **52 « Esplanade - Drogenbos »**.

Son itinéraire est repris :

- entre Esplanade (avenue de Meise) et le tunnel Constitution (station de pré-métro Lemonnier), par la nouvelle ligne 4 ;
- jusqu'à 20 heures environ, entre la gare du Midi et Drogenbos Château, par la ligne 82 ;
- après 20 heures, entre la gare du Nord et Drogenbos Château, par la nouvelle ligne 32.

4°) Suppression de la ligne **83 « Berchem ⑧ - Gare du Midi ⑧ »**.

Son itinéraire reste parcouru entre Berchem ⑧ et la chaussée de Ninove (gare de l'Ouest) par la ligne 82.

Les voies sont désaffectées dans les artères suivantes :

- rue Nicolas Doyen, à l'exception de la voie donnant accès au dépôt de la rue d'Enghien en venant de la chaussée de Ninove ;
 - rue Léon Delacroix, rue Ropsy Chaudron, avenue Clémenceau jusqu'à hauteur de la rue Brogniez;
- Le triangle de voies place Bara reste disponible pour le garage temporaire de tramways avariés et pour les demi-tours en cas d'incidents d'exploitation dans le secteur du Midi.

La voie montante de la trémie du boulevard Jamar n'est plus parcourue par un service régulier de tramway, la voie descendante n'était déjà plus parcourue depuis le 16 septembre 2003.

4°) Suppression de la ligne **91 « Louise - Parking Stalle »**.

Son itinéraire reste parcouru :

- entre la place Louise et le square Georges Marlow, par la ligne 92, ainsi que, entre la place Louise et la place Paul Janson, par la nouvelle ligne 97 ;
- entre la place Léon Vanderkindere et le Parking Stalle, par la nouvelle ligne 4.

5°) Suppression de la ligne **93 « Schaerbeek ⑧ - Legrand »**.

Son itinéraire reste parcouru :

- entre la place Princesse Elisabeth et la place Stéphanie, par la ligne 92 ;
- entre la place de la Reine et le carrefour avenue Louise-avenue Legrand, par la ligne 94.

6°) Création de la ligne **4**.

4 Esplanade – Parking Stalle

Itinéraire :

Esplanade (gare des tramways), avenue de Meise, Gros Tilleul, avenue des Croix de Feu, tunnel Léopold, pont Van Praet, quai des Usines, square Jules de Trooz, avenue de la Reine, rue du Progrès, stations de pré-métro

Gare du Nord, Rogier, de Brouckère, Bourse, Anneessens, Lemonnier, gare du Midi, Porte de Hal, Parvis de Saint-Gilles, Horta, Albert

avenue Albert, place Léon Vanderkindere, avenue Brugmann, square Georges Marlow, avenue Brugmann, rue de Stalle, rue de Stalle prolongée, Parking Stalle.

Cette ligne reprend l'itinéraire :

- de la ligne 52 entre Esplanade et la gare du Midi ;
- de la ligne 3 entre la gare du Nord et la place Léon Vanderkindere ;
- de la ligne 91 entre la place Léon Vanderkindere et le Parking Stalle.

Le terminus de Esplanade est en boucle et celui de Parking Stalle est à rebroussement.

7°) La ligne **81** abandonne son trajet traditionnel par la place Emile Bockstael et l'axe Nord-Midi et reprend l'itinéraire de la ligne 18 entre le carrefour boulevard de Smet de Naeyer-rue Jules Lahaye (cimetière de Jette) et la gare du Midi.

81 Heysel – Montgomery

Itinéraire :

Station Heysel, site propre parallèle au boulevard du Centenaire (rampe des Grands Palais), place Saint-Lambert, avenue Sobieski, boulevard de Smet de Naeyer, avenue Charles Woeste, place Philippe Werrie, boulevard Belgica, boulevard du Jubilé, boulevard Léopold II, square Saintelette, place de l'Yser, quai du Commerce, rue de la Forêt d'Houthulst, boulevard du 9^e de Ligne, boulevard de Nieuport, porte de Flandre, boulevard Barthélémy, porte de Ninove, boulevard de l'Abattoir, porte d'Anderlecht, boulevard du Midi, tunnel Constitution, rue Couverte, avenue Fonsny, rue Théodore Verhaegen, Barrière de Saint-Gilles, avenue Paul de Jaer, place Maurice Van Meenen, rue de Lombardie, rue Antoine Bréart, rue Moris, place Paul Janson, rue de l'Aqueduc, rue du Tabellion, parvis de la Trinité, rue du Bailli, rue Lesbroussart, place Eugène Flagey, rue de la Brasserie, rue du Gerموir, avenue Victor Jacobs, place Saint-Antoine, avenue Eudore Pirmez, La Chasse, avenue de la Chasse, place Saint-Pierre, avenue des Celtes, porte de Tervuren, avenue de Tervuren, rue de la Duchesse, boulevard Brand Whitlock, square Montgomery.

Au retour, avenue de Tervuren, puis même itinéraire qu'à l'aller, sauf entre le parvis de la Trinité et la rue de l'Aqueduc, par la rue Africaine.

8°) La ligne **82** abandonne son trajet entre la gare du Midi et le square Montgomery pour reprendre celui de la ligne 52 vers Drogenbos Château. Elle devient :

82 Berchem B - Drogenbos Château

Itinéraire :

Berchem Station, chaussée de Gand, place Docteur Schweitzer, chaussée de Gand, avenue Brigade Piron, place Jef Mennekens, avenue Brigade Piron, avenue Joseph Baeck, chaussée de Ninove, place de la Duchesse de Brabant, chaussée de Ninove, porte de Ninove, boulevard de l'Abattoir, porte d'Anderlecht, boulevard du Midi, tunnel Constitution, rue Couverte, avenue Fonsny, avenue Van Volxem, place Wielemans Ceuppens, avenue Van Volxem, chaussée de Bruxelles, place Saint-Denis, chaussée de Neerstalle, rue de l'Etoile, Jozef Rodtsstraat, Kerkstraat, Grote Baan.

Le terminus de Berchem Station est en boucle, celui de Drogenbos est à rebroussement à la Grote Baan, à l'entrée du château.

Après 20 heures, la ligne 82 ne circule qu'entre Berchem Station et la gare du Midi. Après avoir desservi l'arrêt de la rue Couverte, les trams s'engagent dans l'avenue Fonsny vers la rue de l'Argonne et rebroussement sur la communication située à proximité de la rue de Russie. La section gare du Midi - Drogenbos Château est alors assuré par la nouvelle ligne 32 « Gare du Nord - Drogenbos Château ».

9°) Création de la ligne de soirée **32**.

32 Gare du Nord - Drogenbos Château

Itinéraire :

Stations de pré-métro

Gare du Nord, Rogier, de Brouckère, Bourse, Anneessens, Lemonnier

tunnel Constitution, rue Couverte, avenue Fonsny, avenue Van Volxem, place Wielemans Ceuppens, avenue Van Volxem, chaussée de Bruxelles, place Saint-Denis, chaussée de Neerstalle, rue de l'Etoile, Jozef Rodtsstraat (rue Jozef Rodts), Kerkstraat, Grote Baan.

Les deux terminus sont à rebroussement, l'un à la rue du Progrès, l'autre à la Grote Baan, à l'entrée du château de Drogenbos.

Cette ligne remplace en soirée la ligne 82 entre la station Lemonnier et Drogenbos, en assurant un lien avec le centre ville et la gare du Nord.

10°) La ligne **94** est prolongée du Cimetière de Jette à l'avenue Houba de Strooper pour reprendre l'itinéraire de la ligne 18 sur ce tronçon.

94 Stade - Herrmann-Debroux

Itinéraire :

Avenue Houba de Strooper, avenue Stiénon, avenue Rommelaere, avenue Ernest Masoin, place Arthur Van Gehuchten, avenue Guillaume De Greef, boulevard de Smet de Naeyer, rue Jules Lahaye, rue Steyls, rue Fransman, place Emile Bockstael, rue Stéphanie, avenue de la Reine, square Jules de Trooz, avenue de la Reine, rue du Progrès, Tunnel Thomas, avenue de la Reine, place Liedts, rue des Palais, place de la Reine, rue Royale, porte de Schaerbeek, rue Royale, place du Congrès, rue Royale, place Royale, rue de la Régence, place Poelaert, rue des Quatre Bras, place Louise, avenue Louise, place Stéphanie, avenue Louise, boulevard de la Cambre, rond-point de l'Etoile, boulevard Général Jacques, avenue Adolphe Buyl, square du Solbosch, avenue du Pesage, place Marie-José, avenue du Derby, avenue de la Forêt, chaussée de la Hulpe, avenue Delleur, place Léopold Wiener, boulevard du Souverain jusqu'au carrefour de l'avenue Herrmann-Debroux.

A cette occasion, le terminus « Houba de Strooper » est renommé « Stade ».

Jusqu'à 19 h 30 environ (tous les jours), la ligne est exploitée en deux tronçons distincts :

- Stade - Legrand (le terminus à rebroussement est le terminus utilisé jusqu'à présent par la ligne 93, situé avenue Louise, au-delà du carrefour avec l'avenue Legrand) ;
- Louise - Herrmann-Debroux (le terminus à rebroussement est situé rue des Quatre-Bras).

Le terminus du Cimetière de Jette reste disponible pour des services partiels aux heures de pointe.

11°) Création de la ligne **97**

97 Louise – Parking Stalle

Itinéraire :

Place Louise, avenue Louise, place Stéphanie, chaussée de Charleroi, place Paul Janson, rue Moris, rue Antoine Bréart, rue de Lombardie, place Maurice Van Meenen, avenue Paul de Jaer, Barrière de Saint-Gilles, avenue du Parc, place de Rochefort, avenue Wielemans Ceuppens, avenue Van Volxem, chaussée de Bruxelles, place Saint-Denis, chaussée de Neerstalle, rue de Stalle prolongée, Parking Stalle.

Les deux terminus sont à rebroussement, celui de la place Louise étant situé rue des Quatre Bras.

Cette ligne remplace :

- la ligne 91 entre Louise et la place Paul Janson ;
- la ligne 18 entre la Barrière de Saint-Gilles et le carrefour chaussée de Neerstalle-rue de Stalle.

12°) La ligne **3** étant supprimée, les trams de la ligne **25** ne pouvant toujours pas se rendre à la station Rogier (niveau -2), deviennent à la place Liedts des « 56 barré Gare du Midi ». Après avoir desservi l'arrêt de la rue Couverte, les trams se rendent à la communication de l'avenue Fonsny (après le carrefour de la rue de Russie), où le conducteur change de poste. Ils reviennent ensuite à vide pour stationner dans le tunnel Constitution le long du mur est. Ils repartent ensuite de la station Lemonnier en « 56 barré Liedts » jusqu'à la station Rogier où ils redeviennent « 25 Boondael Gare ».

● Le **3 septembre 2007**, en vue des travaux de réfection du plafond du tunnel routier sous la rue des Quatre Bras, prévus pour une durée d'un an environ, une boucle à une seule voie est mise en service sur la place Poelaert, accessible depuis la place Louise. Le stationnement éventuel des trams se fait devant le Palais de Justice peu avant la sortie de la boucle.

Les voies de la rue des Quatre Bras vers Louise et vers Poelaert ont été déplacées de manière à ne plus surplomber le tunnel, respectivement les 21 et 28 août, avec suppression de la voie centrale à cette dernière date.

● Le **19 septembre 2007**, la voie de service de la rue de l'Imprimerie est supprimée entre l'avenue Fonsny et la rue de Belgrade, suite aux travaux de déplacement de voies dans l'axe de l'avenue Fonsny. La voie de service de la rue de Belgrade reste disponible pour l'accès à l'atelier depuis l'avenue du Roi. Une voie en tiroir de 90m permet les manœuvres de rentrée et de sortie de l'atelier. Toutes les rentrées au dépôt de l'avenue du Roi doivent désormais se faire par cette avenue.

● Le **24 septembre 2007**, un renfort de la ligne 56 est mis en circulation, du lundi au vendredi sauf en soirée, entre la place Verboeckhoven et la station Lemonnier. Après avoir desservi la station Lemonnier, les trams de cette navette 56 stationnent dans le tunnel Constitution le long du mur ouest. Ils se rendent ensuite à vide à la communication de l'avenue Fonsny (à hauteur de la rue de Russie), où le conducteur change de poste. Au retour ils desservent l'arrêt de la rue Couverte.

En résumé : la ligne 56 est desservie :

- par les services 56 complets entre la gare de Schaerbeek et Marius Renard ;
- par les trams de la ligne 25 entre la place Liedts et la gare du Midi (retour au départ de la station Lemonnier) ;
- par la navette 56 entre la place Verboeckhoven et la station Lemonnier (retour au départ de la gare du Midi).

Les chantiers.

- Du 19 mars au 15 avril 2007 inclus

Renouvellement des voies chaussée de Bruxelles, à Forest,

- 18 et 52 interrompus entre Wielemans et Saint-Denis.

- Une navette bus circule entre ces deux points.

- Du 7 juillet au 19 août 2007

Renouvellement des voies chaussée de Bruxelles, à Forest,

- 32, 82 et 97 interrompus entre la place Wielemans Ceuppens et Drogenbos ou Parking Stalle.

A la place Wielemans Ceuppens, les trams 32/82 venant de Berchem passent sur la ligne 97 et continuent jusqu'à la place Louise et vice versa.

- Navette bus entre Wielemans et Drogenbos

- Du 9 juillet au 20 août 2007

Travaux au boulevard Léopold II, entre le boulevard du Jubilé et le square Saintelette.

- 81 interrompus entre la place de l'Yser (quai du Commerce) et Belgica.

- Navette bus entre ces deux points.

2 0 0 8

Le réseau.

● Le **8 février 2008**, un double raccordement au Houtweg permet un accès direct, dans les deux sens, entre le site de Haren et le terminus Bordet B.

● Le **11 février 2008** :

1°) L'excédent d'offre sur la chaussée de Gand est supprimé en limitant la moitié des services de la ligne 82 en heures de pointe au tronçon « Lemonnier – Drogenbos Château » .

2°) Un nouveau site de garage nocturne des trams est utilisé : 11 véhicules gérés par le dépôt de Schaerbeek dorment sur les voies menant au futur dépôt de trams de Haren.

● Le **30 juin 2008**, 6^{ème} phase de la restructuration « Horizon 2008 » : réorganisation des lignes circulant dans l'axe de pré-métro Nord-Midi.

1°) La ligne **3**, suspendue le 2 juillet 2007, est remise en service et est desservie par des voitures de grande capacité T4000.

3 Gare du Nord – Churchill

Itinéraire :

Stations de pré-métro

Gare du Nord, Rogier, de Brouckère, Bourse, Anneessens, Lemonnier, gare du Midi, Porte de Hal, Parvis de Saint-Gilles, Horta, Albert
--

avenue Albert, place Léon Vanderkindere, avenue Winston Churchill, rond-point Winston Churchill.

Les deux terminus sont à rebroussement, l'un à la rue du Progrès, l'autre dans l'avenue Winston Churchill, peu après le rond-point : les trams refoulent sur une communication et vont stationner sur la partie nord du rond-point.

Cette ligne ne circule qu'en journée. Après 20 heures, elle est remplacée par la ligne 33 « Bordet B - Churchill ».

2°) Pour éviter la confusion avec celui de la nouvelle ligne 3, le code couleur de la ligne 4 est modifié :

4 Esplanade – Parking Stalle

3°) La ligne **23** devient.

23 Heysel - Vanderkindere

Comme ceux de la ligne 24, les trams de la ligne 23 venant de Schaerbeek circulent jusqu'à l'arrêt situé avant la place Vanderkindere, puis refoulent sur une communication et vont stationner sur la moitié sud du rond-point Winston Churchill.

L'itinéraire abandonné entre la place Vanderkindere et la gare du Midi (station Lemonnier) reste parcouru en journée par les trams des lignes 3 et 4, et en soirée par ceux des lignes 33 et 4.

4°) La ligne **55** devient

55 Bordet ⑩ - Rogier

Itinéraire :

Avenue Jules Bordet, Houtweg, rue du Biplan, site propre le long de l'ancien cimetière d'Evere, rue Fonson, rue Edouard Dekoster, place de la Paix, rue Edouard Stuckens, rue Henri Van Hamme, chaussée de Helmet, rue Waelhem, place Eugène Verboeckhoven, rue Van Oost, place du Pavillon, rue Gallait, place Liedts, avenue de la Reine, tunnel Thomas, rue du Progrès, stations de pré-métro

Gare du Nord, Rogier (niveau -2)

Au retour, entre la chaussée de Helmet et la place de la Paix, les trams empruntent entièrement la rue Edouard Stuckens.

Les deux terminus sont à rebroussement, l'un avenue Jules Bordet, entre la chaussée de Haecht et l'avenue Léopold III, l'autre à la station Rogier (-2). A cette occasion, le terminus de la station Rogier (-2) est partiellement remis en service. A la station Gare du Nord les trams empruntent les voies intérieures également remises en service.

Le trajet abandonné par la ligne 55 reste parcouru :

- entre la gare du Nord et la station Horta, en journée par les lignes 3 et 4, et en soirée par les lignes 33 et 4 ;
- entre la gare du Midi et l'avenue du Silence par la nouvelle ligne 51.

La ligne 55 ne circule plus qu'en journée. Après 20 heures, elle est remplacée par la ligne 33 « Bordet ⑩ - Churchill ».

5°) La ligne **56** devient

56 Schaerbeek ⑩ - Gare du Nord ⑩

Itinéraire :

Place Princesse Elisabeth, avenue Princesse Elisabeth, place Eugène Verboeckhoven, rue Van Oost, place du Pavillon, rue Gallait, place Liedts, avenue de la Reine, tunnel Thomas, rue du Progrès, station de pré-métro

Gare du Nord

Le terminus de la place Princesse Elisabeth est en boucle, tandis que celui de la gare du Nord est à rebroussement entre les stations Gare du Nord et Rogier (-2)

Le trajet abandonné par la ligne 56 reste parcouru :

- entre la gare du Nord et la gare du Midi, en journée par les lignes 3 et 4, et en soirée par les lignes 31, 32, 33 et 4 ;
- entre la gare du Midi et l'avenue Marius Renard, en journée par la ligne 81 et en soirée par la ligne 31.

La ligne 56 ne circule plus que du lundi au vendredi jusqu'à 20 heures. Elle devient un simple service de renfort.

6°) La ligne **81** devient « **Montgomery - Marius Renard** » en reprenant depuis la gare du Midi l'itinéraire abandonné par la ligne 56.

81 Montgomery – Marius Renard

Itinéraire :

Square Montgomery, avenue de Tervuren, porte de Tervuren, avenue des Celtes, place Saint-Pierre, avenue de la Chasse, La Chasse, avenue Eudore Pirmez, place Saint-Antoine, avenue Victor Jacobs, rue du Gerموir, rue de la Brasserie, place Eugène Flagey, rue Lesbroussart, rue du Bailli, parvis de la Trinité, rue Africaine, rue de l'Aqueduc, place Paul Janson, rue Moris, rue Antoine Bréart, rue de Lombardie, place Maurice Van Meenen, avenue Paul de Jaer, Barrière de Saint-Gilles, rue Théodore Verhaegen, avenue Fonsny, rue Couverte, tunnel Constitution trémie Jamar, boulevard Jamar, place Bara, place Bara, rue de Fiennes, place du Conseil, rue Van Lint, square Albert I^{er}, chaussée de Mons, square Emile Vandervelde, rue Wayez, place de la Résistance, rue Wayez, place de la Vaillance, avenue Paul Janson, rond-point du Meir, avenue du Roi Soldat, avenue Marius Renard.

Au retour, même itinéraire qu'à l'aller, sauf

- entre la rue de l'Aqueduc et le parvis de la Trinité, par la rue du Tabellion ;
- entre l'avenue de Tervuren et le square Montgomery, par la rue de la Duchesse et le boulevard Brand Whitlock.

Le terminus d'Anderlecht est à rebroussement à hauteur du pont du Ring R0.

Le trajet abandonné par la ligne 81, à savoir Heysel – Gare du Midi, est repris par la nouvelle ligne 51.

La ligne 81 ne circule plus qu'en journée. Après 20 heures, elle est remplacée :

- entre Montgomery et la gare du Midi, par la nouvelle ligne 83 ;
- entre la gare du Midi et Marius Renard, par la nouvelle ligne 31.

7°) Création de la ligne **51**.

51 Heysel – Silence

Itinéraire :

Station Heysel, site propre parallèle au boulevard du Centenaire (rampe des Grands Palais), place Saint-Lambert, avenue Sobieski, boulevard de Smet de Naeyer, avenue Charles Woeste, place Philippe Werrie, boulevard Belgica, boulevard du Jubilé, boulevard Léopold II, square Saintelette, place de l'Yser, quai du Commerce, rue de la Forêt d'Houthulst, boulevard du 9^e de Ligne, boulevard de Nieupoort, porte de Flandre, boulevard Barthélémy, porte de Ninove, boulevard de l'Abattoir, porte d'Anderlecht, boulevard du Midi, tunnel Constitution, stations de pré-métro

Lemonnier, Gare du Midi, Porte de Hal, Parvis de Saint-Gilles, Horta, Albert

avenue Jupiter, avenue Alexandre Bertrand, place de l'Altitude Cent, avenue Oscar Van Goidtsenhoven, chaussée d'Alseberg, Uccle Calevoet, rue Engeland, rue du Château d'Or, chaussée d'Alseberg, avenue du Silence.

Le terminus du Heysel est à rebroussement, celui de l'avenue du Silence est en triangle.

Cette nouvelle ligne reprend l'itinéraire :

- de la ligne 81 entre le Heysel et la station Lemonnier ;
- de la ligne 55 entre la station Lemonnier et l'avenue du Silence.

8°) La ligne **82**, limitée en soirée depuis le 2 juillet 2007 à la section « Berchem Station - Gare du Midi » n'est plus desservie après 20 heures, ce trajet étant repris par la nouvelle ligne 83.

9°) Création d'une ligne de soirée **31**.

31 Gare du Nord – Marius Renard

Itinéraire :

Stations de pré-métro

Gare du Nord, Rogier, de Brouckère, Bourse, Anneessens, Lemonnier

tunnel Constitution, rue Couverte, avenue Fonsny, rue de l'Argonne, place Bara, rue de Fiennes, place du Conseil, rue Van Lint, square Albert I^{er}, chaussée de Mons, square Emile Vandervelde, rue Wayez, place de la Résistance, rue Wayez, place de la Vaillance, avenue Paul Janson, rond-point du Meir, avenue du Roi Soldat, avenue Marius Renard.

Les deux terminus sont à rebroussement, l'un dans la rue du Progrès, l'autre dans l'avenue Marius Renard à hauteur du pont du Ring R0.

Cette ligne reprend en soirée le trajet du tram 81 entre la gare du Midi et Marius Renard en assurant un lien avec le centre ville et la gare du Nord.

Une particularité est à signaler quant à l'arrêt de la rue Couverte en direction d'Anderlecht:

- en journée l'arrêt est desservi par le 81 venant de l'avenue Fonsny et se dirigeant vers le tunnel Constitution ;
- en soirée l'arrêt est situé du côté opposé et est desservi par le 31 venant du tunnel Constitution et se dirigeant vers l'avenue Fonsny.

La confusion est grande parmi les voyageurs aux alentours de 20 heures lorsque les derniers 81 côtoient les premiers 31...

10°) Création d'une ligne de soirée **33** :

33 Bordet ⑧ – Churchill

Itinéraire :

Avenue Jules Bordet, Houtweg, rue du Biplan, site propre le long de l'ancien cimetière d'Evere, rue Fonson, rue Edouard Dekoster, place de la Paix, rue Edouard Stuckens, rue Henri Van Hamme, chaussée de Helmet, rue Waelhem, place Eugène Verboeckhoven, rue Van Oost, place du Pavillon, rue Gallait, place Liedts, avenue de la Reine, tunnel Thomas, rue du Progrès, Stations de pré-métro

Gare du Nord, Rogier, de Brouckère, Bourse, Anneessens,
Lemonnier, gare du Midi,
Porte de Hal, Parvis de Saint-Gilles, Horta, Albert

avenue Albert, place Léon Vanderkindere, avenue Winston Churchill, rond-point Winston Churchill.

Au retour, entre la chaussée de Helmet et la place de la Paix, les trams empruntent entièrement la rue Edouard Stuckens.

Les deux terminus sont à rebroussement, l'un à l'avenue Jules Bordet, entre la chaussée de Haecht et l'avenue Léopold III, l'autre dans l'avenue Winston Churchill, peu après le rond-point : les trams refoulent sur une communication et vont stationner sur la partie nord du rond-point.

Cette ligne remplace en soirée les lignes 55 et 3.

11°) Création d'une ligne de soirée **83** ;

83 Berchem ⑧ – Montgomery

Itinéraire :

Berchem Station, chaussée de Gand, place Docteur Schweitzer, chaussée de Gand, avenue Brigade Piron, place Jef Mennekens, avenue Brigade Piron, avenue Joseph Baeck, chaussée de Ninove, place de la

Duchesse de Brabant, chaussée de Ninove, porte de Ninove, boulevard de l'Abattoir, porte d'Anderlecht, boulevard du Midi, tunnel Constitution, rue Couverte, avenue Fonsny, rue Théodore Verhaegen, Barrière de Saint-Gilles, avenue Paul de Jaer, place Maurice Van Meenen, rue de Lombardie, rue Antoine Bréart, rue Moris, place Paul Janson, rue de l'Aqueduc, rue du Tabellion, parvis de la Trinité, rue du Bailli, rue Lesbroussart, place Eugène Flagey, rue de la Brasserie, rue du Gerموir, avenue Victor Jacobs, place Saint-Antoine, avenue Eudore Pirmez, La Chasse, avenue de la Chasse, place Saint-Pierre, avenue des Celtes, porte de Tervuren, avenue de Tervuren, rue de la Duchesse, boulevard Brand Whitlock, square Montgomery.

Au retour, avenue de Tervuren, puis même itinéraire qu'à l'aller, sauf entre le parvis de la Trinité et la rue de l'Aqueduc, par la rue Africaine.

Cette ligne remplace en soirée :

- le ligne 82 entre Berchem Station et la gare du Midi ;
- la ligne 81 entre la gare du Midi et le square Montgomery.

L'itinéraire de cette nouvelle ligne 83 correspond exactement à celui que parcourait avant le 2 juillet 2007 la ligne 82.

12°) Bien que la station terminus au niveau -2 de Rogier soit remise en service pour les trams 55, la ligne **25** « Rogier - Boondael Gare » n'y a pas encore accès. Les trams poursuivent toujours leur trajet jusqu'à la gare du Midi.

Avant la station Gare du Nord, ils affichent le film « 3 barré Gare du Midi » en journée et « 31 barré Gare du Midi » en soirée ; au retour, ils partent de la gare du Midi avec le film « 3 Gare du Nord » en journée et « 31 Gare du Nord » en soirée.

Au terme de ces modifications, le réseau se compose des lignes suivantes :

		Journée	Soirée
3	Nord – Churchill	✓	
4	Esplanade - Parking Stalle	✓	✓
19	Grand-Bigard – De Wand	✓	✓
23	Heysel – Vanderkindere	✓	✓
24	Schaerbeek ⑧ – Vanderkindere	✓	
25	Rogier - Boondael B	✓	✓
31	Gare du Nord – Marius Renard		✓
32	Gare du Nord - Drogenbos Château		✓
33	Bordet B – Churchill		✓
39	Montgomery – Ban Eik	✓	✓
44	Montgomery – Tervuren	✓	✓
51	Heysel – Silence	✓	✓
55	Bordet ⑧ – Rogier	✓	
56	Schaerbeek ⑧ – Gare du Nord	✓	
81	Montgomery - Marius Renard	✓	
82	Berchem ⑧ – Drogenbos Château	✓	
83	Berchem ⑧ – Montgomery		✓
92	Schaerbeek B - Fort-Jaco	✓	✓
94	Stade - Herrmann-Debroux		✓
94	Stade – Legrand	✓	
94	Louise - Herrmann-Debroux	✓	
97	Louise - Parking Stalle	✓	✓

- Le **25 août 2008**, les trams de la ligne **25** ont enfin leur terminus à la station Rogier, niveau -2. En conséquence le passage de ligne sur la ligne 3 (en journée) et 31 (après 20 heures) jusqu'à la gare du Midi est supprimé.
- Le **1^{er} septembre 2008**, la ligne **25** est limitée au trajet « Rogier - Buyl » après 20 heures, ainsi que les dimanches et jours fériés toute la journée. Depuis le boulevard Général Jacques, les trams empruntent sans voyageurs l'avenue de l'Hippodrome pour aller stationner dans le dépôt (voies 8 et 9).
- Le **4 août 2008**, en vue du prolongement de la ligne **51**, le terminus en triangle de l'avenue du Silence est désaffecté et la ligne est provisoirement limitée à Uccle Calevoet (communication de la rue Engeland).
- Le **29 septembre 2008**, la ligne **51** devient

51 Heysel – Van Haelen

Elle circule à nouveau vers l'avenue du Silence et est prolongée par la chaussée d'Alsemberg jusqu'à la limite de la région de Bruxelles-Capitale. Le nouveau terminus à rebroussement, dénommé « Van Haelen » est implanté en site propre chaussée d'Alsemberg, peu avant la rue de Linkebeek.

- Le **18 décembre 2008**, la circulation des trams **81** et **83** est modifiée à la place Eugène Flagey pour desservir le nouvel arrêt implanté sous l'auvent décoratif construit à hauteur de l'intersection avec l'avenue du Général de Gaulle. Les trams contournent donc désormais la place par l'ouest et le sud dans l'axe de l'avenue des Eperons d'Or et de la rue de la Brasserie. Les voies de l'ancien contournement par les côtés opposés sont désaffectées.

Les chantiers.

- Du 14 juillet au 24 août 2008 inclus
Travaux de voies, boulevard Léopold II
- 51 interrompu entre Yser et Belgica
- Navette bus entre ces deux points.
- Du 14 juillet au 24 août 2008 inclus
Travaux de voies Herrmann-Debroux:
- 94 circule en voie unique entre Wiener et Herrmann-Debroux (sur la voie vers H.-Debroux)
- Du 4 août au 28 septembre 2008 inclus
Travaux d'égouts et de voies avenue du Silence
- 51 limité à Uccle Calevoet (communication de la rue Engeland).
- Du 28 juillet au 31 août 2008 inclus
Travaux au pont de la Gare de l'Ouest
- 82 et 83 → Berchem Station limités à la chaussée de Ninove (arrêt Quatre-Vents) et terminus au dépôt de la rue d'Enghien.
- Bus 85 : la desserte de l'itinéraire vers Berchem Station reste assurée par la ligne de bus 85. Afin de donner correspondance aux trams à l'arrêt Quatre Vents, elle est déviée dans les deux sens depuis la rue de Birmingham / rue Nicolas Doyen par rue de Birmingham, place de la Duchesse de Brabant et chaussée de Ninove jusque Gare de l'Ouest.

- Du 13 octobre 2008 au 3 janvier 2010 inclus

Travaux de reconstruction de la gare des tramways du Heysel et placement d'un auvent.

- 23 limité à la place Saint-Lambert, avec autobus navette entre cette place et le Heysel.

A partir du 23 mars 2009, le tram 23 dessert à nouveau le plateau du Heysel où un terminus provisoire est aménagé à hauteur de la passerelle Bruparck et le bus navette est supprimé.

- 51 dévié depuis l'arrêt De Greef par la ligne 94 vers le terminus Stade. Les trams circulent avec film « 51 barré Cimetière de Jette » et une plaque de pare-brise STADE.

2 0 0 9

Le réseau.

- Le **11 février 2009**, une précision est apportée aux stations de métro du complexe Simonis :

- la station terminus de la ligne  2 (niveau -2) est renommé « Simonis (Elisabeth) » ;

- la station de la ligne  1A (niveau -1) s'appelle dorénavant « Simonis (Leopold) » ;

- la station de tramway desservie par la ligne **19** reste dénommée « Simonis ».

A noter que la décision ministérielle avalise l'unilinguisme des ajouts (pas d'accent sur Leopold et pas d'orthographe Elisabeth).

- Le **16 mars 2009**, le siège social de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) est transféré du 15 avenue de la Toison d'Or au 76 rue Royale.

- Le **4 avril 2009**, à l'occasion de la mise en service d'un nouveau tronçon de métro entre les stations Delacroix et Beekkant, le réseau de métro est complètement restructuré.

1°) La ligne  **1B** « Erasme – Stockel » est supprimée et remplacée par la ligne  **1** « **Gare de l'Ouest – Stockel** ». La section Gare de l'Ouest – Erasme est reprise par la ligne 5.

2°) La ligne  **1A** « Roi Baudouin – Herrmann-Debroux » est supprimée et remplacée par la ligne  **5** « **Erasme – Herrmann-Debroux** ». La section Beekkant – Roi Baudouin est abandonnée au profit de la ligne 6 afin de reprendre la section vers Erasme.

3°) La ligne  **2** est prolongée de Delacroix à Simonis (Leopold II), via une nouvelle station implantée à côté de l'ancienne à la gare de l'Ouest et à partir de Beekkant les voies de la ligne 1A supprimée. La ligne 2 est donc dénommée « **Simonis (Elisabeth) – Simonis (Leopold II)** ».

4°) Une nouvelle ligne  **6** « **Simonis (Elisabeth) – Roi Baudouin** » est créée. Elle parcourt intégralement l'itinéraire de la ligne 2 et reprend ensuite la section vers Roi Baudouin abandonnée par la ligne 1A.

Le réseau de métro se compose donc désormais de quatre lignes :

 **1**  **Gare de l'Ouest – Stockel**

Gare de l'Ouest, Beekkant, Etangs Noirs, Comte de Flandre, Sainte-Catherine, De Brouckère, Gare Centrale, Parc, Arts-Loi, Maelbeek, Schuman, Mérode, Montgomery, Josephine-Charlotte, Gribaumont, Tomberg, Roodebeek, Vandervelde, Alma, Kraainem, Stockel.

2 **Simonis (Elisabeth) – Simonis (Leopold II)**

Simonis (Elisabeth), Ribaucourt, Yser, Rogier, Botanique, Madou, Arts-Loi, Trône, Porte de Namur, Louise, Hôtel des Monnaies, Porte de Hal, Gare du Midi, Clémenceau, Delacroix, Gare de l'Ouest, Beekkant, Osseghem, Simonis (Leopold II).

5 **Erasme – Herrmann-Debroux**

Erasme, Eddy Merckx, CERIA, La Roue, Bizet, Saint-Guidon, Aumale, Jacques Brel, Gare de l'Ouest, Beekkant, Etangs Noirs, Comte de Flandre, Sainte-Catherine, De Brouckère, Gare Centrale, Parc, Arts-Loi, Maelbeek, Schuman, Mérode, Thieffry, Pétillon, Hankar, Delta, Beaulieu, Demey, Herrmann-Debroux.

6 **Simonis (Elisabeth) – Roi Baudouin**

Simonis (Elisabeth), Ribaucourt, Yser, Rogier, Botanique, Madou, Arts-Loi, Trône, Porte de Namur, Louise, Hôtel des Monnaies, Porte de Hal, Gare du Midi, Clémenceau, Delacroix, Gare de l'Ouest, Beekkant, Osseghem, Simonis (Leopold II), Belgica, Pannenhuis, Bockstael, Stuyvenbergh, Houba-Brugmann, Heysel, Roi Baudouin.

● **Le 6 avril 2009 :**

1°) Le terminus sud de la ligne 97 est modifié

97 **Louise – Dieweg**

Depuis le carrefour Stalle elle emprunte l'itinéraire suivant :

Rue de Stalle, avenue Brugmann, square Georges Marlow, avenue Wolvendael, square Maurice Raindorf.

Le terminus se fait en triangle en s'engageant dans l'avenue Jean et Pierre Carsoel et en refoulant vers le square Maurice Raindorf où les trams stationnent. Le terminus Parking Stalle reste desservi par la ligne 4.

La section Louise – Barrière de Saint-Gilles n'est plus parcourue que par quelques rares services aux heures de pointe du matin et en soirée du lundi au vendredi.

2°) Pour compenser la suppression de la ligne d'autobus 85 « Berchem Station – Delacroix », un service partiel de la ligne **82** est créé entre Berchem Station et la gare de l'Ouest. Il circule uniquement aux heures de pointe du matin et en soirée du lundi au vendredi. Après avoir débarqué les voyageurs à l'arrêt Gare de l'Ouest, les trams empruntent la rue Nicolas Doyen où un terminus à rebroussement a été aménagé en site propre face au carrefour de la rue d'Enghien.

3°) Un nouveau dépôt de tramways est mis en service à **Haren** (Houtweg), jouxtant le dépôt des autobus. L'indice 300 est attribué à ce dépôt de tramways. L'accès n'est possible qu'en empruntant les voies de la ligne 55 depuis la place Verboeckhoven.

● **Le 29 juin 2009**, la circulation des trams **56** est supprimée suite aux travaux dans la rue Gallait. Comme elle ne circulait pas le week-end, le dernier voyage a eu lieu le vendredi 26 juin. Elle sera officiellement supprimée le **21 décembre 2009**.

- Le **3 août 2009**, la boucle de la place Poelaert est désaffectée (voir la rubrique Chantiers).
- Le **10 août 2009**, la nouvelle communication Louise implantée au milieu des 2 trémies routières ainsi que les nouvelles voies centrales dans la rue des Quatre-Bras sont mises en service.
- Le **24 août**, les nouvelles voies de la rue des Quatre Bras sont mises en service avec un terminus à deux voies en tiroir pour la ligne 91 et les services 94 limités à Louise.
- Le **31 août 2009**, afin d'obtenir un meilleur équilibre kilométrique des lignes 3 et 4, les modifications suivantes sont apportées à la desserte de l'axe de pré-métro Nord-Sud :

1°) La ligne **3** reprend l'itinéraire de la ligne 4 entre la gare du Nord et Esplanade.

3 Esplanade – Churchill

Elle circule désormais tant en journée qu'en soirée.

2°) La ligne **4** est raccourcie et a désormais son terminus à la gare du Nord.

4 Gare du Nord – Parking Stalle

Elle ne circule plus en soirée.

3°) La ligne de soirée **33** est déviée depuis la place Vanderkindere vers Parking Stalle afin d'assurer en soirée l'itinéraire de la ligne 4.

33 Bordet B – Parking Stalle

4°) Sur la ligne **82**, les renforts circulant entre Berchem (B) et la Gare de l'Ouest sont fusionnés avec ceux circulant entre Drogenbos Château et Lemonnier depuis le 11 février 2008. Il est vrai qu'ils n'étaient séparés que de 2,5 km et que le temps de changement de poste de conduite et de régulation est équivalent à celui nécessaire pour parcourir cette distance. Les trams parcourent donc l'entièreté du trajet du **82**.

Le terminus aménagé dans la rue Nicolas Doyen devient donc sans usage moins de 5 mois après sa mise en service.

Les chantiers.

- Du 2 mars au 28 juin 2009 inclus, ainsi que du 17 août au 13 septembre 2009 inclus
Rénovation complète de l'avenue Jean et Pierre Carsoel
 - Tram 92 limité au Dieweg
 - Bus navette entre Dieweg et Fort-Jaco.
- Du 29 juin au 18 décembre 2009 inclus
Travaux d'aménagement de la rue Gallait
 - 33 et 55 déviées entre la place Verboeckhoven et la rue du Progrès (tunnel Thomas) par avenue Princesse Elisabeth, boulevard Lambermont, pont Teichmann, Van Praet, quai des Usines, square Jules de Trooz, avenue de la Reine, rue du Progrès.
 - 56 « Gare de Schaerbeek – Gare du Nord » n'est plus exploitée.
- Du 3 au 24 août 2009
Réaménagement des voies de la rue des Quatre-Bras.
 - La boucle a été désaffectée en date du 3 août 2009.
 - Du 3 au 9 août 2009, pour permettre le raccordement des nouvelles voies à leur emplacement central côté place Louise : 92 et 94 exploités en deux tronçons.

Côté Stéphanie, limitées sur un au guillage californien dans le goulet Louise

Côté Royale, limité à la communication existante sur les voies provisoires dans la rue des Quatre-Bras (à hauteur de la rue aux Laines)

- Le 9 août 2009 de 20h à fin service, pour placer le californien dans Régence.

92 et 94 limités à Stéphanie et à Botanique

- Le 10 août 2009, pour le raccordement des nouvelles voies du côté de la rue de la Régence :

92 et 94 exploités en deux tronçons

Côté Stéphanie, limités à la nouvelle communication Louise implantée au milieu des deux trémies routières (sur les nouvelles voies centrales dans Quatre-Bras)

Côté Royale, limités à la rue de la Régence, entrée de la place Poelaert.

- 24 août 2009, mise en service de l'ensemble du complexe Poelaert avec les deux voies de garages centrales

- Du 29 juin au 30 août 2009 inclus

Travaux au terminus Bordet Station

, trams 33 et 55 effectuent leur terminus :

- soit au «Corps de garde» avec manœuvres et stationnement au début de la voie d'essai
- soit dans le dépôt de Haren

2 0 1 0

Le réseau.

- Le **11 janvier 2010**, la voie de service au départ de la place Bara vers l'avenue Clémenceau est désaffectée. L'autre voie reste accessible pour des demi-tours en chapeau de curé ou pour garage.

- Le **22 février 2010**, La ligne **55** « Bordet Station – Rogier » est désormais exploitée également en soirée, en dédoublement de la ligne n° **33**, offrant ainsi une fréquence de 10 minutes sur tout le tronçon Rogier – Bordet.

- Le **25 juin 2010**, la motrice prototype 7500 effectue sa dernière prestation en service commercial. Après le retrait des dernières motrices du type 7000 le 12 février 2010, c'est la dernière motrice unidirectionnelle qui quitte le réseau. Désormais le parc est constitué exclusivement de motrices bidirectionnelles des types 7700-7800, 7900, 2000, 3000 et 4000.

Rappelons que c'est le **2 juillet 1937** qu'a été supprimé le dernier terminus à rebroussement (ligne 77 à Scheut), ce qui avait permis d'exploiter l'ensemble du réseau avec des motrices unidirectionnelles. Et que c'est le **6 août 1974** qu'a été réinstallé le premier terminus à rebroussement (ligne 90 à la gare du Nord) nécessitant à nouveau l'usage de motrices bidirectionnelles.

- Le **10 juillet 2010**, une nouvelle configuration des voies est mise en service au terminus Dieweg de la ligne **97**. Les manœuvres en chapeau de curé sont supprimées et les trams atteignent directement le terminus du square Maurice Raindorf en virant à gauche depuis l'avenue Wolvendael.

- Le **12 août 2010**, des nouvelles voies sont mises en service boulevard Léopold III, entre l'avenue Jules Bordet et le boulevard Général Wahis. Provisoirement, ces voies seront uniquement utilisées comme voies de service.

- **Le 30 août 2010 :**

1) les lignes **33** et **55** sont prolongées au-delà de l'avenue Jules Bordet, à gauche dans le boulevard Léopold III où le nouveau terminus « Bordet Station » est implanté sur la berme centrale.

2°) Les voies de service du boulevard Léopold III sont désormais utilisées pour les sorties et rentrées au dépôt de Haren.

- Le **9 septembre 2010**, afin d'atténuer « le véritable calvaire que subissent les habitants de la rue G et J Martin chaque fois qu'un tram passe dans leur rue » (sic !), tôt le matin et en soirée les trams **39** et **44** accèdent directement à leur terminus de la station Montgomery depuis l'avenue de Tervuren par la trémie utilisée pour la sortie, selon une procédure de voie unique. Durant ces périodes, ils n'effectuent donc pas la boucle par la rue G et J Martin et la rue du Duc.

- Le **17 novembre 2010**, le terminus en chapeau de curé de la ligne **39** à Ban Eik est remplacé par un terminus en tiroir. C'était le dernier du réseau.

Les chantiers.

- Du 22 février au 9 juillet 2010 inclus

Rénovation de l'avenue Wolvendaal et du terminus Dieweg

- 92 ne circule pas entre le square Marlow et Fort-Jaco ;
- 97 ne circule pas entre le square Marlow et le Dieweg ;
- les trams 92 deviennent 97 à l'arrêt Héros et inversement à l'arrêt Globe ;
- bus navette entre Héros et Fort-Jaco.

- Du 30 août au 17 décembre 2010 inclus

Rénovation des voies de la chaussée de Gand entre le Karreveld et le boulevard Mettewie.

- 82-83 venant de la ville limités à l'avenue Brigade Piron (Karreveld)
- bus navette entre Karreveld et Berchem Station.

2 0 1 1

Le réseau.

- Le **14 mars 2011**, les modifications suivantes entrent en vigueur :

1°) La ligne **23 « Heysel – Vanderkindere »** est renumérotée **7**.

7 Heysel – Vanderkindere

Itinéraire :

Station Heysel, rampe des Grands Palais, place Saint-Lambert, tunnel vicinal, Gros Tilleul, avenue des Croix du Feu, tunnel Léopold, pont Van Praet, pont Teichmann, boulevard Lambermont, boulevard Général Wahis, place Général Meiser, boulevard Auguste Reyers, stations de pré-métro

Diamant, Georges Henri, Montgomery, Boileau

boulevard Louis Schmidt, boulevard Général Jacques, rond-point de l'Etoile, boulevard de la Cambre, avenue Legrand, chaussée de Waterloo, avenue Winston Churchill, rond-point Winston Churchill, avenue Winston Churchill, place Léon Vanderkindere.

Cette ligne est désormais exploitée avec du matériel de grande capacité.

2°) La ligne **24 « Gare de Schaerbeek – Vanderkindere »** est supprimée. Son trajet reste parcouru :

- place et avenue Princesse Elisabeth, par la ligne 92 ;
- du carrefour avenue Princesse Elisabeth-boulevard Lambermont à la place Vanderkindere, par la ligne 7.

3°) La ligne **94** devient « **Stade – Musée du Tram** ». Elle est prolongée depuis le carrefour Herrmann-Debroux jusqu'à hauteur du dépôt de Woluwe.

Itinéraire du prolongement :

Boulevard du Souverain, avenue de Tervuren.

Le terminus à rebroussement est situé peu après le Musée du Tram, dans l'axe du boulevard de la Woluwe.

- Le **17 août 2011**, la boucle de la place Jef Mennekens est désaffectée.

- Le **1^{er} septembre 2011**, des modifications sont apportées à la desserte de l'axe Nord-Sud en soirée :

1°) La ligne de soirée **33 « Bordet Station – Parking Stalle »** est supprimée.

Son itinéraire est repris par la ligne 32 entre Da Vinci et la gare du Nord et est parcouru par la ligne 4 entre la gare du Nord et le Parking Stalle.

2°) La ligne 4 « Gare du Nord – Parking Stalle » est désormais également exploitée en soirée en remplacement du tronçon sud de la ligne de soirée 33.

3°) La ligne **32** devient « Da Vinci – Drogenbos Château » en reprenant la partie nord de la ligne 33.

Itinéraire :

Da Vinci (boulevard Léopold III), avenue Jules Bordet, Houtweg, rue du Biplan, site propre le long de l'ancien cimetière d'Evere, rue Fonson, rue Edouard Dekoster, place de la Paix, rue Edouard Stuckens, rue Henri Van Hamme, chaussée de Helmet, rue Waelhem, place Eugène Verboeckhoven, rue Van Oost, place du Pavillon, rue Gallait, place Liedts, avenue de la Reine, tunnel Thomas, rue du Progrès, Stations de pré-métro

Gare du Nord, Rogier, de Brouckère, Bourse, Anneessens,
Lemonnier

tunnel Constitution, rue Couverte, avenue Fonsny, avenue Van Volxem, place Wielemans Ceuppens, avenue Van Volxem, chaussée de Bruxelles, place Saint-Denis, chaussée de Neerstalle, rue de l'Etoile, Jozef Rodtsstraat (rue Jozef Rodts), Kerkstraat (rue de l'Eglise), Grote Baan (Grand Route).

Au retour, entre la chaussée de Helmet et la place de la Paix, les trams empruntent entièrement la rue Edouard Stuckens.

4°) une nouvelle ligne **62** est créée.

62 Bienfaiteurs – Da Vinci

Itinéraire :

Place des Bienfaiteurs, avenue Rogier, place de la Patrie, avenue Rogier, place Général Meiser, boulevard Wahis, boulevard Léopold III jusqu'au-delà de l'avenue Jules Bordet.

Cette nouvelle ligne utilise les voies de l'avenue Rogier avec la ligne 25 et les voies de service boulevard Léopold III, mise en service le 30 août 2010 pour les rentrées et sorties du dépôt de Haren.

Le terminus Da Vinci (appelé auparavant Bordet Station) est désormais utilisé en même temps par les lignes 32, 55 et 62.

Au terminus Bienfaiteurs, le stationnement s'effectue sur la voie vers Meiser (côté rue Artan). Si un tram 25 arrive derrière et qu'il n'est pas encore l'heure de partir, le 62 doit effectuer un tour de la place pour le laisser passer.

Pour l'anecdote, il était initialement prévu d'attribuer à cette nouvelle ligne le numéro 26, étant complémentaire au tram 25 sur l'axe de l'avenue Rogier. Cependant, son itinéraire étant parallèle à la ligne de chemin de fer n° 26 de la SNCB entre les gares Meiser et Bordet, pour éviter la confusion dans l'esprit des usagers, il a été décidé de permuter les deux chiffres et d'en faire la ligne 62.

5°) La ligne **97** est à nouveau exploitée en permanence entre Louise et Dieweg.

Les chantiers

- Du 21 février au 8 juillet 2011 inclus

Rénovation des voies de la chaussée de Gand entre les rues Stijns et Van Zande.

- 82-83 venant de la ville limités à l'avenue Brigade Piron (Karreveld)
- bus navette entre Karreveld et Berchem Station.

- Du 9 juillet au 21 août 2011 inclus

Renouvellement du triangle de voies au square Georges Marlow.

- Du 9 juillet au 21 août inclus :

- 4, 33 et 92 venant de la ville sont limités à Héros ;
- 97 déviés du Carrefour Stalle vers Parking Stalle ;
- bus navette entre Fort-Jaco et Parking Stalle via Héros.

- Du 22 août au 25 novembre inclus :

- le tram 4 circule normalement
- les trams 92 deviennent 97 à l'arrêt Héros et inversement à l'arrêt Globe ;
- bus navette entre Héros et Fort-Jaco.

2 0 1 2

Le réseau.

- Le **2 mars 2012**, le motrice 7765 transformée en restaurant, renumérotée 7601 et dénommée « Tram Expérience », arpente pour la première fois le réseau. A bord, les convivent dégustent un repas préparé par des grands chefs.
- Le **23 avril 2012**, la ligne 51 bénéficie de nouvelles voies en site propre le long du canal sur les boulevards du 9^e de Ligne, de Nieupoort, et Barthélémy.
- Le **1^{er} septembre 2012**, les indices utilisés par les trams affectés au dépôt de la rue d'Enghien commencent par un « 2 » et non plus un « 5 ».

Les chantiers.

- Du 9 janvier au 1^{er} septembre 2012 inclus
Reconstruction et d'agrandissement du terminus Parking Stalle,
- 4 limité au Carrefour Stalle, terminus provisoire rue de Stalle.
- Du 20 février au 15 juin 2012 inclus :
Travaux de voies chaussée de Gand entre la rue A. Van Zande et la place Schweitzer (OS 120043)
• 82 et 83 sont limités à l'arrêt Karreveld.
• bus navette entre Beekkant et Berchem Station.
- Du 2 mai au 29 novembre 2012 inclus
Rénovation complète de l'avenue Charles Woeste.
- 51 circule à voie unique dans certaines parties de l'avenue, avec des interruptions de service de courte durée pour la pose ou le retrait des communications provisoires.
- Du 16 juin au 1^{er} septembre 2012 inclus
Renouvellement des voies du carrefour Stalle:
- 4 est limité à l'arrêt à Van Ophem, où un terminus provisoire est installé.
- 32, 82 et 97 venant de la ville limités à la chaussée de Neerstalle, à hauteur du n° 424.
- bus navette entre Merlo et Drogenbos Château.
- Du 22 octobre 2012 au 20 septembre 2013
Renouvellement des voies des avenues Madoux et Orban
En fonction des phases de travaux, la circulation des trams 39 se fait à voie unique sur différents tronçons.
Cependant, les trams ne circuleront pas entre Musée du Tram et Stockel certaines soirées, certains week-ends ou certaines journées, principalement lors des vacances scolaires.
- Du 22 octobre 2012 au mai 2013
Renouvellement des voies avenue du Pesage
La circulation des trams 25 et 94 reste maintenue à l'exception de 5 week-ends.
- Du lundi 12 novembre 2012 à l'été 2013
Renouvellement des voies de l'avenue Van Volxem
En fonction des phases de travaux, la circulation des trams 32, 82 et 97 se fait à voie unique sur différents tronçons.
Les trams ne circulent pas entre la Wielemans et Drogenbos Château ou Dieweg certaines soirées, certains week-ends ou plusieurs jours pendant l'été 2013.
A partir du 28 janvier 2013, la ligne 97 ne circule pas durant les heures de pointe en période scolaire entre Wielemans et Carrefour Stalle. Les trams 97 venant de Louise sont déviés par la ligne 82 vers la Gare du Midi où ils ont leur terminus provisoire avenue Fonsny-rue de l'Argonne en manœuvrant sur la communication « Midi ». Ceux venant de Dieweg ont leur terminus provisoire au Parking Stalle avec la ligne 4.

2 0 1 3

Le réseau.

● Le **18 février 2013**, comme cela existe pour les autobus depuis cinquante ans, des trams « indice vert » stationnent désormais en divers endroits stratégiques du réseau, à la disposition du dispatching pour être injectés immédiatement sur une ligne à la suite d'une irrégularité ou d'un tram manquant.

Trois trams sont disponibles en journée de semaine (Tunnel Constitution, Gare de Schaerbeek et Complexe Rogier) et un le samedi, sauf horaire d'été (Complexe Rogier).

● Le **31 août 2013**, la ligne 94 « Stade – Musée du Tram » est scindée en deux lignes distinctes :

Rappelons que pendant la journée, la desserte de la ligne 94 était déjà assurée en 2 tronçons distincts (Stade - Legrand et Louise - Musée du Tram). Le soir, les véhicules parcouraient de bout en bout les 21 km de la plus longue ligne du réseau. Il en résultait que la fréquence sur le tronc commun Louise - Legrand était alors divisée par deux.

Afin d'améliorer la desserte de l'avenue Louise en soirée, la ligne est maintenant officiellement scindée en deux indicatifs distincts : le tronçon nord est renuméroté 93 tandis que le tronçon sud garde le numéro 94.

93 Stade – Legrand

Itinéraire :

Avenue Houba de Strooper, avenue Stiénon, avenue Rommelaere, avenue Ernest Masoin, place Arthur Van Gehuchten, avenue Guillaume De Greef, boulevard de Smet de Naeyer, rue Jules Lahaye, rue Steyls, rue Fransman, place Emile Bockstael, rue Stéphanie, avenue de la Reine, square Jules de Trooz, avenue de la Reine, place Liedts, rue des Palais, place de la Reine, rue Royale, porte de Schaerbeek, rue Royale, place du Congrès, rue Royale, place Royale, rue de la Régence, place Poelaert, rue des Quatre Bras, place Louise, avenue Louise, place Stéphanie, avenue Louise.

Le terminus est à rebroussement dans l'avenue Louise entre l'avenue Legrand et l'entrée du Bois de la Cambre.

94 Louise – Musée du Tram

Itinéraire :

Place Louise, avenue Louise, place Stéphanie, avenue Louise, boulevard de la Cambre, rond-point de l'Etoile, boulevard Général Jacques, avenue Adolphe Buyl, square du Solbosch, avenue du Pesage, place Marie-José, avenue du Derby, avenue de la Forêt, chaussée de la Hulpe, avenue Delleur, place Léopold Wiener, boulevard du Souverain, avenue de Tervuren.

Les deux terminus sont à rebroussement, « Louise » dans la rue des Quatre-Bras à proximité de la place Poelaert, « Musée du Tram » à l'entrée du boulevard de la Woluwe.

● Le **5 novembre 2013** :

Par souci de clarification :

- la station de métro « Simonis (Leopold II) » est renommée « Simonis » ;
- la station de métro « Simonis (Elisabeth) » est renommée « Elisabeth » .

Les chantiers.

- Du 7 janvier 2013 au 9 mars 2014 inclus :

Renouvellement des voies de la rue Théodore Verhaegen

- Le 81 et le 83 sont déviés entre l'avenue Fonsny-rue Théodore Verhaegen et la Barrière de Saint-Gilles par : avenue Fonsny, avenue Van Volxem, place Léon Wielemans, avenue Wielemens Ceuppens, place de Rochefort, avenue du Parc.

- Du 18 mars 2013 au 16 février 2014 inclus :

Travaux de reconstruction du pont de la chaussée de la Hulpe surplombant la ligne de chemin de fer.

- La ligne 94 circule à voie unique entre l'arrêt Boitsfort Gare et la haut de l'avenue Delleur. La voie sera déplacée en fonction des différentes phases du chantier.

- Du 15 avril au 9 septembre 2013

Renouvellement des voies de la chaussée de Gand entre l'avenue Charles Quint et le terminus Berchem Station

- Les lignes 82 et 83 sont limitées à l'arrêt Berchem Shopping avec terminus provisoire chaussée de Gand entre la chaussée de Zellik et l'avenue Charles Quint.

- Du 30 juin au 30 août 2013 inclus :

Renouvellement des voies de la chaussée de Waterloo

- Le 7 venant de Heysel est limité à l'avenue Legrand.

- Le 3 est prolongé sous film 7 du rond-point Winston Churchill jusque l'arrêt Longchamp.

- Du 1^{er} juillet au 30 août 2013

Pose chaussée de Neerstalle d'un double raccordement donnant accès à la chaussée de Ruisbroek où sera implanté le futur dépôt Marconi.

- Les lignes 32, 82 et 97 sont limitées à l'arrêt Bempt.

- Une navette bus assure la desserte de Drogenbos Château.

- La ligne 97 ne circule pas entre Dieweg et Bempt,

● Du 5 août au 25 août, suite à l'ultime phase du chantier avenue Van Volxem, la navette bus est prolongée jusqu'à la place Léon Wielemans où les trams 32, 82 et 97 ont provisoirement leurs terminus.

- Du 9 septembre 2013 au 9 mars 2014 :

Renouvellement des voies de la chaussée de Gand entre Schweitzer et Berchem Station.

- Les trams 82 et 83 sont limités à l'arrêt Karreveld.

- Un bus navette circule entre Beekkant et Berchem Station

- Les voies de la chaussée de Gand, entre Karreveld et Schweitzer, restent utilisées par les trams 19 rentrant ou sortant du dépôt.

2 0 1 4

Le réseau.

- Le 10 mars 2014,

1°) Le terminus nord de la ligne **51** est modifié : les trams desservent désormais le Stade plutôt que le Heysel.

51 Stade – Van Haelen

Itinéraire de la modification :

Avenue Houba de Strooper, avenue Stiénon, avenue Rommelaere, avenue Ernest Masoin, place Arthur Van Gehuchten, avenue Guillaume De Greef, puis boulevard de Smet de Naeyer et suite de l'itinéraire.

Ce trajet est déjà parcouru par la ligne 93. L'ancien trajet reste parcouru par les lignes 7 entre le Heysel et la place Saint-Lambert et 19 entre la place Saint-Lambert et le boulevard de Smet de Naeyer.

En attendant la mise à jour des films des motrices PCC, les 51 circulent avec le film 51 barré Cimetière de Jette et une plaque de pare-brise STADE.

2°) la ligne **62** est prolongée de la place des Bienfaiteurs au cimetière de Jette.

62 Cimetière de Jette – Da Vinci

Itinéraire :

Cimetière de Jette (avenue Secrétin), avenue des Démineurs, rue Jules Lahaye, rue Steyls, rue Fransman, place Emile Bockstael, rue Stéphanie, avenue de la Reine, square Jules de Trooz, avenue de la Reine, rue du Progrès, tunnel Thomas, avenue de la Reine, place Liedts, rue des Palais, rue Rogier, avenue Rogier, place des Bienfaiteurs, avenue Rogier, place de la Patrie, avenue Rogier, place Général Meiser, boulevard Général Wahis, boulevard Léopold III.

Elle emprunte donc les voies de la ligne 93 de la rue Jules Lahaye à la rue des Palais, puis de la ligne 25 jusqu'à la place des Bienfaiteurs.

3°) Les services partiels de la ligne **93** sont prolongés du cimetière de Jette au Stade afin de libérer le terminus du cimetière suite à l'arrivée de la ligne **62**.

4°) les lignes 81 et 83 reprennent leur itinéraire normal par la rue Théodore Verhaegen, laquelle n'était plus parcourue depuis le 7 janvier 2013.

- Le 22 avril 2014, la ligne **62** est prolongée de Da Vinci à Eurocontrol par des voies nouvelles sur le boulevard Léopold III et l'autoroute A201.

62 Cimetière de Jette – Eurocontrol

Les nouvelles voies sont en site propre entre les deux chaussées du boulevard Léopold III puis de l'A201 jusqu'au futur siège de l'OTAN, ensuite en site propre latéral entre l'A201 et la rue de la Fusée jusqu'au terminus Eurocontrol.

Bien que la desserte d'Eurocontrol se fasse en permanence, les voyageurs ne sont autorisés entre les arrêts Da Vinci et Eurocontrol que du lundi au vendredi jusqu'à 20 heures.

A noter que le 22 avril correspond à la mise en service commercial, les trams parcourant déjà sans voyageurs les nouvelles voies depuis le 7 avril afin de former les conducteurs et de roder les infrastructures. L'inauguration officielle a eu lieu le 14.

- Le **30 décembre 2014**, six voies de garage à ciel ouvert (voies 9 à 14) sont mises en service dans le nouveau complexe Marconi en construction. Elles sont accessibles depuis la chaussée de Neerstalle par des voies de service en site propre longeant la chaussée de Ruisbroek.

Les chantiers.

- Du 6 janvier 2014 au 28 février 2016 inclus

Travaux de construction des ascenseurs à la station Merode.

- Les voies situées Porte de Tervuren, entre la rue des Tongres et l'avenue de l'Yser, sont mises hors service.

- Entre le 17 mars et le 13 juillet 2014

Renouvellement des voies de l'avenue de la Chasse :

- 81 et 83 remplacés par autobus entre La Chasse et Montgomery uniquement durant les périodes suivantes : du 17 au 23 mars, du 7 au 21 avril, du 19 mai au 1^{er} juin, du 30 juin au 13 juillet.

- Du 30 juin au 31 août 2014 inclus

Remplacement des voies de l'avenue Josse Goffin :

- 19 circule entre De Wand et Collège du Sacré-Cœur d'une part et entre Groot-Bijgaarden et Schweitzer d'autre part, avec déviation vers Gare de l'Ouest sous film 82 barré et terminus rue Nicolas Doyen.
- pas de bus navette, le tronçon non exploité étant desservi par la ligne de bus 20.

- Du 30 juin au 14 septembre 2014

Remplacement des voies du 62 à la place Général Meiser d'une part et remplacement des voies de la rue Royale, entre Sainte-Marie et Botanique d'autre part. Ce chantier nécessite quatre phases de perturbations sur le réseau qui valent la peine d'être expliquées en détail :

- Du 30 juin au 27 juillet 2014

- 92 remplacé par des navettes bus entre les arrêts Botanique et Schaerbeek Gare et circule normalement entre Botanique et Fort-Jaco.
- 93 circule normalement entre les arrêts Stade et Liedts, puis est dévié par la rue et l'avenue Rogier où, avant la place Meiser, il passe ensuite sur le 7 vers Vanderkindere ; il circule normalement entre Botanique et Legrand.
- 7 venant du Heysel circule jusqu'à l'arrêt Léopold III :
- 7 venant de Vanderkindere se dirige vers l'avenue Rogier où il passe sur le 93 vers Stade.
- 62 circule normalement entre Eurocontrol et l'arrêt Léopold III ; le trajet de Station Meiser au Cimetière de Jette est assuré par le 93.
- Le 25 circule normalement.
- Bus navette entre Botanique et Schaerbeek Gare.

- Du 28 juillet au 3 août 2014

- 92, même situation qu'au 30 juin.
- 93 circule normalement entre les arrêts Stade et Liedts, puis est dévié par rue et avenue Rogier avec terminus avant la place Meiser.
- 7 circule à nouveau normalement.
- 25 venant de Rogier rebrousse avant la place Meiser
- 25 venant de Boondael Gare continue sur le 62 vers Eurocontrol et inversément.
- Bus navette entre Botanique et Schaerbeek Gare.

- Du 4 août au 31 août 2014

- 92 et 93 interrompus de Sainte-Marie à Botanique et circulent normalement sur le reste de leur itinéraire. A Sainte-Marie, le 92 venant de la gare de Schaerbeek passe sur le 93 vers Stade et inversément, moyennant un parcours de la boucle à contre-sens.
- 62 circule à nouveau normalement entre Cimetière de Jette et l'avenue Rogier à proximité de la place Meiser ;
- 62 venant d'Eurocontrol continue à passer sur le 25 vers Boondael Gare et inversément.
- Bus navette entre Botanique et Sainte-Marie.

- Du 1^{er} septembre au 14 septembre 2014

- 25, 92 et 93 reprennent leur itinéraire normal.
- 62 reste exploité en deux tronçons : Cimetière de Jette – Meiser et Eurocontrol – Léopold III.

- Du 30 juin au 31 août 2014 :

Travaux de voies de la rue de Stalle

- 4 interrompu entre Héros et Parking Stalle. A la place Vanderkindere, les trams 4 deviennent 92 barré Dieweg. Ils repartent du Dieweg sous film 4.

- 97 est interrompu entre le carrefour Stalle et le Dieweg ; 97 venant de Louise dévié vers Drogenbos Château par la ligne 82.
- Bus navette entre Héros et Parking Stalle

2 0 1 5

Le réseau.

- Le **23 février 2015**,

1°) Les modifications ci-après sont apportées au réseau de soirée :

- La ligne **31** « Gare du Nord – Marius Renard » est supprimée.
 - La ligne **83** « Berchem Station – Montgomery » est supprimée.
 - La ligne **81** « Marius Renard – Montgomery » circule à nouveau en soirée.
 - La ligne **82** circule à nouveau en soirée entre Berchem Station et la gare du Midi.
- Les trams manoeuvrent sans voyageurs à la communication de l'avenue Fonsny, entre la rue de Russie et la rue de l'Argonne.

Seule la ligne **32** subsiste comme ligne de soirée sur le réseau tramways. En compensation de la perte du 31 dans l'axe Nord-Sud, les lignes 3 et 4 sont renforcées.

Les voies de la rue de l'Argonne, utilisées le soir par le 31, ne sont plus parcourues en service voyageurs.

2°) Le nouveau dépôt Marconi entre officiellement en service (indices 500) et dessert partiellement les lignes 4, 32, 82 et 97.

3°) Le dépôt de Woluwe est à nouveau ouvert les samedis, dimanches et jours fériés, ainsi que tous les jours en soirée.

- Le **14 mai 2015**, une adaptation du terminus Da Vinci permet d'y limiter les trams 62 barré Da Vinci qui allaient sans voyageurs vers Eurocontrol en soirée et les samedis, dimanches et jours fériés toute la journée.

- Le **19 décembre 2015**, le terminus Berchem Station de la ligne 82 est modifié : un nouveau terminus en tiroir est mis en service le long des voies de chemin de fer en remplacement de la boucle.

Les chantiers.

- Du 23 février au 18 décembre 2015

Remplacement des voies de la rue du Ham et du terminus Fort-Jaco.

- Du 23 février au 30 août inclus

- 92 limité à l'arrêt Lancaster,
- Bus navette entre Lancaster et Fort-Jaco.

- Du 31 août au 18 décembre inclus

- 92 limité à l'arrêt Alphonse XIII, sans bus navette.

- Du 27 juin au 30 août 2015

Remplacement des voies dans le carrefour de la place Vanderkindere

- 3 limité à Vanderkindere (avenue Albert),
- 4 et 92 limités de part et d'autre du carrefour.

● Du 29 juin au 30 août 2015

Remplacement des voies de l'avenue de l'Hôpital Français entre l'avenue du Panthéon et l'avenue du Château

- 19 circule entre De Wand et Collège du Sacré-Cœur d'une part et entre Groot-Bijgaarden et Schweitzer d'autre part, avec déviation vers Gare de l'Ouest sous film 82 barré.
- Bus 20 renforcé et dévié localement.

● Du 29 juin 2015 au 28 mars 2016 :

Remplacement des voies et réaménagement de l'avenue Adolphe Buyl entre l'avenue de l'Université et la rue Banning

- 25 circule entre Rogier et Buyl et passe sur 94 vers Louise.
- 94 circule entre Louise et Buyl et passe sur 25 vers Rogier
- 94 circule entre Musée du Tram et Boondael Gare.
- Bus navette entre Legrand et Boondael Gare.

● Du 6 juillet au 7 août 2015:

Remplacement des voies place Verboeckhoven entre la rue Metsys et la rue Portaels

- 32 et 55 circulent en voie unique entre la rue Waelhem et l'avenue Pr. Elisabeth et sont déviés par la ligne 7 jusqu'au pont Van Praet ensuite la ligne 3 jusqu'à Thomas.
- 92 venant de la place Vanderkindere (voir ci-dessus) limité à l'Eglise St-Servais avec terminus au dépôt de Schaerbeek.
- Bus navette entre l'Eglise St-Servais et la gare de Schaerbeek.

● Du 30 août au 27 novembre 2015 inclus :

Remplacement des voies avenue Paul de Jaer et rue de Lombardie

- 81 venant de Montgomery limité à la rue Moris (aiguillage californien).
- 81 venant de Marius Renard limité à Barrière.
- 97 n'est pas exploité entre Barrière et Louise.
- Bus navette entre la rue Moris et Barrière par les chaussée de Charleroi et de Waterloo.

● Du 5 octobre au 18 décembre 2015 inclus

Suppression de la boucle de Berchem Station et aménagement d'un nouveau terminus en tiroir

- 82 limité à Berchem Shopping, un aiguillage californien est implanté entre la chaussée de Zellik et l'avenue Charles Quint.

2016

Le réseau.

Aucune modification du réseau n'est à signaler durant l'année 2016.

Il faut néanmoins mentionner cet événement dramatique qui a pour longtemps traumatisé les Bruxellois : le mardi **22 mars 2016**, deux attentats terroristes visent Brussels Airport (où 2 kamikazes se font exploser à 07h58) et la rame de métro 106-105+142-141 quittant Maelbeek vers Arts-Loi (un kamikaze se fait exploser à l'arrière de la voiture 105 à 09h11). Au total, 32 morts (hors kamikazes) et 340 blessés sont à déplorer.

Dès l'explosion à Maelbeek, tout le réseau STIB est mis à l'arrêt.

Si le réseau de surface reprendra prudemment dès le lendemain, le réseau de métro et de pré-métro restera perturbé durant un mois et ce n'est que le 25 avril que l'ensemble des stations, y compris Maelbeek, seront à nouveau opérationnelles.

Les chantiers.

- Du 20 février 2016 dès 18h00 au 19 décembre :
problème de stabilité de la dalle de toiture du tunnel Montgomery
- terminus du 81 ramené à l'arrêt d'arrivée, avenue de Tervuren à hauteur de la rue de la Duchesse.
- Du 6 juin au 31 août 2016 inclus :
Remplacement des voies de la rue Van Oost
- 32 et 55 déviés depuis la place Verboeckhoven par l'avenue Pr. Elisabeth et la ligne 7 jusqu'au pont Van Praet ensuite la ligne 3 jusqu'à Thomas.
- 62 venant de Eurocontrol limité à la place Liedts, du lundi au vendredi, pour désengorger la rue du Progrès et l'avenue de la Reine
- Du 27 juin au 31 août 2016 inclus :
Travaux de voies rue de Stalle
- 4 venant de la ville dévié depuis le square Marlow par le 92 jusqu'au Dieweg
- 97 venant de Louise dévié depuis le carrefour Stalle vers Parking Stalle.
- Bus navette entre Héros et Parking Stalle.
- Du 2 juillet au 31 août 2016 inclus
Remplacement des voies de la place Paul Janson
- 81 (àpd 2 juillet) et 92 (àpd 4 juillet) limités de part et d'autre du chantier.
- 97 venant de Parking Stalle (voir ci-dessus) limité à la Barrière, la ligne n'est pas exploitée sur le parcours Louise-Barrière.
- Du 4 juillet au 31 août 2016 inclus:
Travaux de voies sur l'avenue Josse Goffin
- Du 4 juillet au 31 juillet 2016 inclus
- 19 exploité entre De Wand et Simonis d'une part et entre Groot-Bijgaarden et Gare de l'Ouest sous film 82 barré (terminus rue Nicolas Doyen) d'autre part.
- Bus navette entre Hunderenveld et Broustin
- Du 1^{er} août au 31 août inclus
- 19 exploité entre De Wand et Besme d'une part et entre Groot-Bijgaarden et Gare de l'Ouest sous film 82 barré (terminus rue Nicolas Doyen) d'autre part.
- Bus navette entre Hunderenveld et Broustin

2017

Le réseau.

● Le **8 août 2017**, le triangle de voies situé à la place Bara et se prolongeant à l'entrée de l'avenue Clémenceau est supprimé. Ce triangle avait été conservé depuis la suppression de la ligne 83 le 2 juillet 2007 en vue d'effectuer un demi-tour ou de garer un tram hors service.

● Le **1^{er} septembre 2017**, un double raccordement est mis en service entre la partie sud de la chaussée d'Alsemberg et l'avenue Brugmann (Globe) ainsi qu'une communication dans cette avenue en amont de la place Danco.

Ces appareils sont indispensables si l'on veut maintenir une relation ferrée le long de la chaussée d'Alsemberg, et permettre un accès au dépôt Marconi après transformation en métro de l'axe nord-sud.

Vu la configuration des lieux, il n'était pas possible de raccorder directement les voies de la rue de Stalle à celles de la chaussée d'Alsemberg.

● Depuis le **2 septembre 2017**, les services partiels « Groot Bijgaarden – Simonis » de la ligne 19 changent de poste sur la nouvelle communication implantée entre la trémie et l'arrêt Broustin.

Les travaux d'implantation des voies dans la station Simonis pour le terminus de la future ligne 9 sont terminés.

Les chantiers.

● Du 6 juin au 17 septembre 2017 inclus :

Remplacement des voies du carrefour avenue Adolphe Buyl - boulevard Général Jacques

- 7 venant du Heysel et 25 venant de Rogier limité à l'arrêt Roffiaen
- 7 venant de Vanderkindere limité à l'arrêt Cambre-Etoile
- 25 ne circule pas entre les arrêts Roffiaen et Boondael-Gare
- 94 venant de Musée du Tram limité à l'avenue Adolphe Buyl (nouvel arrêt Buyl entre les rues Elise et Emile Banning)
- 94 venant de Louise limité à l'arrêt Legrand.
- Bus navette entre les arrêts Roffiaen et Legrand.

● Du 6 juin au 2 juillet 2017 inclus :

Travaux de voies de la station Simonis

- 19 exploité entre De Wand et Broustin d'une part et entre Groot-Bijgaarden et Besme d'autre part.
- Pas de bus navette.

● Du 3 juillet au 1^{er} septembre 2017 inclus :

Remplacement des voies dans le carrefour Globe, avec placement d'une double bifurcation Uccle Calevoet <> Marlow et d'une nouvelle communication avenue Brugmann.

- 4 dévié depuis le square Marlow par le 92 jusqu'à Dieweg.
- 51 venant de Stade limité à l'arrêt Globe (chaussée d'Alsemberg, avant le carrefour).
- 97 dévié depuis Carrefour Stalle vers Parking Stalle.
- Bus navette entre Héros et Parking Stalle (prolongé vers Drogenbos Shopping)
- Bus navette entre Héros et Van Haelen.

● Du 22 juillet au 18 août 2017 inclus :

Travaux de voies entre l'avenue Sobieski et l'arrêt Besme

- 19 exploité entre Besme et Groot-Bijgaarden
- Bus navette entre De Wand et Simonis.

● Du 2 septembre 2017 au 14 mai 2018 inclus :

Remplacement des voies chaussée d'Alsemberg

- 51 venant de Stade limité à l'arrêt Globe.
- Bus navette entre Héros et Van Haelen.

- Ligne de bus navette portant le n° 52 entre le square Marlow et la chaussée d'Alseberg (arrêt Trois Arbres), uniquement du lundi au samedi entre 09h00 et 16h30.

- Du 25 septembre au 21 décembre 2017 inclus :

Travaux dans la chaussée de Jette

- 19 exploité entre De Wand et place Reine Astrid d'une part, entre Miroir et Groot-Bijgaarden d'autre part.

2 0 1 8

Le réseau.

- Le **19 mars 2018**, les travaux de construction du dépôt Marconi sont terminés. Il comprend 14 voies dans le hall de remisage et 8 voies dans le hall d'entretien ainsi que des voies d'accès en site propre depuis la chaussée de Neerstalle et depuis la rue de Stalle. L'inauguration officielle aura lieu le 27 avril.

- Le **1^{er} septembre 2018**, une nouvelle ligne 9 est mise en service.

9 Simonis – Arbre Ballon

Itinéraire :

Station Simonis, avenue de Jette, square du Centenaire, avenue de l'Exposition Universelle, avenue de l'Exposition, place de l'Ancienne Barrière, avenue du Laerbeek, avenue de l'Arbre Ballon.

Le terminus Simonis est situé dans une nouvelle aile de la station, celui de Arbre Ballon est situé au carrefour de l'avenue de l'Exposition. La totalité du parcours est en site propre.

Les voies sont nouvelles entre le carrefour des avenues de Jette et de Laeken et le terminus Arbre Ballon.

- Le **29 septembre 2018**, la ligne **94 « Louise – Musée du Tram »** est supprimée et remplacée par une nouvelle ligne 8.

8 Louise – Roodebeek

Itinéraire :

Place Louise, avenue Louise, boulevard de la Cambre, rond-point de l'Etoile, boulevard Général Jacques, avenue Adolphe Buyl, square du Solbosch, avenue du Pesage, place Marie-José, avenue du Derby, avenue de la Forêt, chaussée de La Hulpe, avenue Delleur, place Léopold Wiener, boulevard du Souverain, avenue de Tervuren, boulevard de la Woluwe, cours Paul-Henri Spaak.

Les terminus sont à rebroussement. Les voies sont nouvelles entre Musée du Tram et Roodebeek.

Notons que la circulation des trams est interrompue entre la place Marie-José et la chaussée de La Hulpe (arrêt Coccinelles) depuis le 18 février. Elle sera rétablie le 13 décembre (voir la rubrique « Les chantiers » ci-après).

Les chantiers.

- Du 18 février au 12 décembre 2018 inclus.

Travaux de voies avenue de la Forêt.

- 94 (jusqu'au 28 septembre inclus) exploité entre Louise et Marie-José d'une part et entre Coccinelles et Musée du Tram d'autre part.
- 8 (à partir du 29 septembre) exploité entre Louise et Marie-José d'une part et entre Coccinelles et Roodebeek d'autre part.
- bus navette entre la place Marie-José et l'avenue des Coccinelles.

- Travaux de voies à De Wand.

Du 14 mai au 21 septembre inclus :

- 3 interrompu entre Araucaria et Esplanade.
- 7 interrompu entre Araucaria et Heysel.
- Bus navette entre Araucaria et Heysel via Esplanade

Du 17 juin au 3 septembre inclus :

- 19 dévié vers le Heysel à partir de la place Saint-Lambert.

- Du 2 juillet au 31 août 2018 inclus.

Travaux Vivaqua avenue Brugmann.

- 4 et 92 ne circulent pas entre Vanderkindere et Marlow.
- A Marlow le 4 venant de Parking Stalle 4 passe sur 92 vers Fort-Jaco et vice-versa.
- Bus navette entre la Vanderkindere et Marlow (prolongé vers Lancaster).

- Du 2 juillet au 31 août 2018 inclus.

Travaux de voies rue Lesbroussart.

- 81 ne circule pas entre les arrêts Bailli et Flagey.
- Le 81 venant de Montgomery est dévié depuis la place Flagey par avenue des Éperons d'Or, avenue de l'Hippodrome, boulevard Général Jacques, boulevard de la Cambre et avenue Louise où il passe sur le 93 vers Stade.
- Le 93 venant de Stade devient 81 à l'arrêt Bailli ; à Legrand il continue par boulevard de la Cambre, boulevard Général Jacques, avenue de l'Hippodrome, avenue des Éperons d'Or et place Flagey et ligne 81 vers Montgomery.
- 81 venant de Marius Renard limité à Bailli.

2019

Le réseau.

- Le **7 février 2019**, la station « **Bourse** » est rebaptisée « **Bourse – Grand-Place** » à l'occasion de l'inauguration de ses parties rénovées (essentiellement les entrées, le niveau -1 et la salle des guichets). Simultanément, la station « **Anneessens** » devient « **Anneessens – Fontainas** ».
- Le **6 avril 2019**, les voies de la rue de Belgrade sont désaffectées, l'atelier se trouvant ainsi isolé du réseau. Les bogies et autres équipements à traiter par l'atelier y sont acheminés par camion.
- Le **31 août 2019**, tous les trams de la ligne **62** desservent Eurocontrol avec voyageurs, y compris en soirée et les samedis et dimanches.
- Le **7 octobre 2019**, la boucle de la place Marie-José, encore utilisée occasionnellement par les trams 8 et 25, est désaffectée.
- Le **20 décembre 2019**, une communication croisée est mise en service rue de l'Argonne. Les travaux avaient débuté le 26 août. Elle est destinée à devenir le terminus provisoire de la ligne 51 amputée de sa partie sud pendant les travaux d'adaptation métro à la station Albert.

Les chantiers.

- Du 6 mai au 5 juillet 2019 inclus.
Travaux de voies dans la rue des Palais.
 - 93 venant de Stade dévié depuis le carrefour Palais / Rogier par l'itinéraire du 62 jusqu'à la place des Bienfaiteurs.
 - 93 venant de Legrand limité à la boucle Sainte-Marie.
- Du 29 juin au 1^{er} septembre 2019 inclus
Travaux de voies avenue Brugmann.
 - 4 et 92 ne circulent pas entre Vanderkindere et Marlow.
 - A Marlow le 4 venant de Parking Stalle 4 passe sur le 92 vers Fort-Jaco et vice-versa.
 - Bus navette entre Vanderkindere et Marlow (prolongé vers Lancaster).
- Du 8 juillet au 18 août 2019 inclus
Travaux de voies place Saint-Lambert.
 - 7 exploité entre Vanderkindere et De Wand et ensuite dévié vers Esplanade.
 - 19 exploité entre Groot-Bijgaarden et Guillaume De Greef et ensuite dévié vers Stade.
 - Bus navette entre De Wand et Cimetière de Jette.
- Du 8 juillet 2019 au 16 octobre 2020 inclus
Travaux et renouvellement des voies rue Jules Lahaye et rue Steyls.
 - Du 8 juillet 2019 au 10 juillet 2019 inclus :
 - 62 venant d'Eurocontrol limité à Liedts.
 - 93 venant de Legrand limité à Bockstael.
 - Bus 89 deviennent bus navettes 93 à Bockstael et sont prolongés jusqu'à Hôpital Brugmann et vice-versa.
 - Du 11 juillet 2019 au 3 mai 2020 inclus :
 - 62 venant d'Eurocontrol et 93 venant de Legrand limitées à Bockstael. Un terminus à rebroussement a été aménagé dans la rue Fransman.
 - Rien ne change pour la navette bus 93.
 - Du 4 mai 2020 au 16 octobre 2020 inclus :
 - 62 venant d'Eurocontrol est limité à Liedts. Provisoirement les trams se rendent sans voyageurs à Schaerbeek Gare via les lignes 55 et 92 pour leur stationnement.
 - 93 venant de Legrand est limité à Bockstael, le terminus provisoire est établi à l'extrémité de la rue Stéphanie.

- Rien ne change pour la navette bus 93.

- Du 7 août au 4 octobre 2019 inclus.

Travaux de voies sur l'avenue de la Chasse et l'avenue Pirmez.

- 81 ne circulent pas entre les arrêts Eglise Saint-Antoine et le haut de l'avenue de la Chasse.

- Du 7 octobre au 20 décembre 2019 inclus.

Suppression de la boucle et travaux de voies place Marie-José.

- 8 et 25 ne circulent pas entre les arrêts Buyl et Boondael Gare.

- 25 venant de Rogier passent à Buyl sur la ligne 8 vers Louise et vice-versa.

- 8 circule entre Roodebeek et Boondael Gare.

- Bus navette entre les arrêts Buyl et Boondael Gare.

- Du 4 novembre au 20 décembre 2019 inclus.

Remplacement des voies entre Louis Marcelis et Ban Eik.

- 39 venant de Montgomery limité à l'arrêt Louis Marcelis.

- Bus navette entre Louis Marcelis et Ban Eik.

2020

Le réseau.

- Le **9 mars 2020**, la rame de métro 607+608 est la première à avoir testé les nouvelles voies du dépôt Erasme.

- Suite à une épidémie mondiale de coronavirus (COVID-19) un confinement est décrété en Belgique du 18 mars au 3 mai 2020. Les transports en commun circulent mais avec de multiples restrictions d'usage (port du masque obligatoire, paiement en cash interdit, isolement du conducteur, porte avant condamnée, nombre limité d'usagers, distanciation sociale, ...).

- A partir du **6 mai 2020**, le MCH (Maintenance Center Haren) est progressivement mis en activité. Il regroupera toutes les équipes des divers ateliers trams, bus et autos de la STIB. Les premières équipes à y être mutées sont celles de l'ancien atelier de carrosserie de Haren 5 qui étaient temporairement hébergées à Petite Ile durant les travaux. Cette mutation s'est achevée fin mai.

- A partir du **10 juillet 2020**, c'est au tour des équipes de l'atelier de la rue de Belgrade d'être mutées au MCH. Cette mutation s'est achevée fin juillet.

Le bâtiment reste pour l'instant la propriété de la STIB mais la future affectation n'est pas encore connue.

- Le **3 août 2020**, les voies de l'atelier de la rue de Cureghem ainsi que les voies d'accès depuis le boulevard du Midi sont définitivement mises hors service.

A partir du **12 août**, les équipes de l'atelier sont mutées au MCH. Cette mutation s'est achevée fin août.

Le bâtiment reste pour l'instant la propriété de la STIB mais la future affectation n'est pas encore connue.

- Le **31 août 2020**, le ligne 51 est déviée entre la station Albert et le carrefour du Globe par l'itinéraire de la ligne 4.

Itinéraire de la déviation

Trémie Albert, avenue Albert, place Léon Vanderkindere, avenue Brugmann, square Georges Marlow, avenue Brugmann.

La trémie Jupiter est fermée afin de permettre la transformation de la station Albert en vue du métro au niveau -2 et la construction d'un nouveau terminus pour tramways au niveau -1.

Les voies de l'avenue Alexandre Bertrand, la place de l'Altitude Cent, l'avenue Oscar Van Goidtsenhoven et la chaussée d'Alsemberg jusqu'au carrefour du Globe ne sont provisoirement plus utilisées en vue de leur renouvellement.

Afin de desservir l'axe abandonné, une ligne d'autobus portant le n° 70 est mise en service, avec des déviations locales en fonction de l'avancement du chantier.

- Le **31 août 2020**, les nouvelles voies du square De Trooz sont mises en service. Une voie de by-pass permet aux trams de la ligne **3** de franchir plus vite cet important carrefour (voir Les chantiers ci-après)

- Le **31 août 2020**, les premières rames de métro sont hébergées au dépôt Erasme.

- Le **17 octobre 2020**, les nouvelles voies sont mises en service à la place Bockstael. La voie centrale est supprimée.

- Le **17 octobre 2020**, les lignes **62** et **93**, interrompues partiellement depuis le 8 juillet 2019 suite aux travaux de renouvellement des voies des rues Jules Lahaye et Steyls (voir la rubrique Chantiers de 2019), retrouvent enfin leur terminus normal, respectivement au Cimetière de Jette et au Stade.

Les chantiers.

- Du 6 janvier au 30 août 2020 inclus :

Remplacement des voies entre les arrêts Amitié et Ban Eik.

- Du 6 janvier au 1^{er} mars :

- 39 venant de Montgomery limité à l'arrêt Louis Marcelis, bus navette entre les arrêts Louis Marcelis et Ban Eik.

- Du 2 mars au 30 août :

- 39 venant de Montgomery limité à la place Dumon, bus navette entre la place Dumon et Ban Eik.

- Du 27 juin au 3 août 2020 inclus :

Renouvellement des voies avenue de l'Hippodrome, entre le boulevard Général Jacques et le dépôt d'Ixelles.

- L'accès au dépôt se fait uniquement par la place Flagey pour les lignes 3, 7, 8, 25, 39, 44, 92, 93.

- Du 22 février au 16 octobre 2020 inclus :

Réaménagement du terminus Stade.

- 51 limités à la communication Stiénon, peu avant le carrefour avec l'avenue Houba de Strooper.

- Du 27 juin au 30 août 2020 inclus :

Renouvellement des voies au square Jules De Trooz.

- 3 dévié entre les arrêts Thomas et Van Praet par avenue de la Reine, place Liedts, rue Gallait, rue Van Oost, place Verboeckhoven, avenue Pr. Elisabeth et boulevard Lambermont.

- 62 venant d'Eurocontrol limité à la pl. Liedts. Non exploité entre les arrêts Liedts et Cimetière de Jette (*).

- 93 venant de Legrand limité à l'arrêt Masui. Non exploité entre les arrêts Jules De Trooz et Stade (*).

- bus navette entre place Liedts et Hôpital Brugmann (*).

(*) Ces mesures modifient temporairement celles prises du 4 mai au 16 octobre 2020 inclus suite au chantier des rues Jules Lahaye et Steyls (voir rubrique "Les chantiers de 2019").

- Du 29 juin au 28 août 2020 inclus :

Travaux de voies avenue Brugmann, entre Marlow et Vanderkindere.

- 4 venant de la Gare du Nord limité à Vanderkindere (côté rue des Carmélites).

- 92 venant de Schaerbeek Gare limité à Vanderkindere (côté rue Meunier).

- A Marlow le 4 venant de Parking Stalle passe sur le 92 vers Fort-Jaco et vice-versa.

- Bus navette entre Vanderkindere et Marlow (prolongé vers Lancaster).

- Du 5 octobre au 18 décembre 2020 inclus :
Travaux de voies avenue Delleur.
- 8 ne circule pas entre les arrêts Boitsfort Gare et Wiener.
- Bus navette entre les arrêts Hippodrome de Boitsfort et Wiener.
- Du 5 octobre au 18 décembre 2020 inclus :
Travaux de voies rue de l'Aqueduc.
- 81 venant de Montgomery limité à l'arrêt Trinité.
- 81 venant de Marius Renard limité à Janson où il devient 97 jusqu'à la place Louise et vice-versa...
- 97 venant de Dieweg limité à la Barrière.

2 0 2 1

Le réseau.

- Le **19 avril 2021**, le terminus de la ligne 19 est provisoirement ramené à l'arrêt Hunderenveld en vue de la construction d'un nouveau terminus à rebroussement dans la Dansaertlaan.

La simple voie formant la boucle par la Brusselstraat, la Guido Gezellestraat et la Dansaertlaan est désaffectée.

- Le **25 août 2021**, le nouveau dépôt de métro Erasme est inauguré.
Le chantier aura duré plusieurs années, le premier coup de pelle ayant été donné le 20 mars 2017. Entièrement souterrain, il est situé à l'arrière de la station de métro Erasme, sous le boulevard Henri Simonet, et s'étend jusqu'à proximité de la ligne de chemin de fer de Bruxelles à Gand. 23 rames peuvent y être remisées et 7 peuvent y être entretenues.

- Le **30 août 2021**, les trams **93** bénéficient, entre le square Jules de Trooz et la place Liedts, d'un trajet plus direct par l'avenue de la Reine.
De nouvelles voies ont été posées avenue de la Reine entre la rue du Progrès et la rue d'Aerschot, le crochet par la rue du Progrès et le tunnel Thomas étant abandonné.
NB : le **62** reste limité à la place des Bienfaiteurs.

- Le **1^{er} septembre 2021** :

1°) La ligne **32** « Da Vinci – Drogenbos Château », qui était exploitée uniquement en soirée, est supprimée.

Entre Rogier et Da Vinci, la fréquence de la ligne de tram 55 est augmentée pour compenser la disparition de la ligne 32. Une nouvelle ligne d'autobus 52 est créée entre la Gare Centrale et Forest National assurant une liaison directe entre le centre de Forest et le centre-ville.

2°) La ligne **82** « Gare de Berchem – Drogenbos » est désormais exploitée en permanence, y compris en soirée, sur l'entièreté de son itinéraire.

3°) La ligne **51**, interrompue depuis le 7 mai à 12h00 entre les arrêts Belgica et Ypres (rue de Witte de Haelen) suite à un incendie survenu sous le pont Saintelette (voir rubrique "Les chantiers"), parcourt à nouveau l'entièreté de son itinéraire. Néanmoins les voies normales situées du côté nord du pont, à l'endroit endommagé par le feu, ne peuvent momentanément plus être utilisées. Les trams franchissent provisoirement le pont sur une voie unique implantée du côté sud de l'ouvrage endommagé.

● Le **18 octobre 2021**, la ligne 19 retrouve son terminus de la Dansaertlaan à Groot Bijgaarden. Les trams y accèdent directement par une double voie dans la Brusselstraat et la Dansaertlaan. Le terminus est désormais à rebroussement.

● Le **11 décembre 2021**, la ligne 9 est prolongée, par des voies nouvelles, depuis son terminus provisoire « Arbre Ballon » jusqu'à l'avenue Houba de Strooper.

9 Simonis – Roi Baudouin

Itinéraire du prolongement :

Avenue de l'Arbre Ballon, avenue Général de Ceuninck, avenue Houba de Strooper.

Le terminus à rebroussement est implanté sur le trottoir côté stade, à proximité de l'avenue de l'Impératrice Charlotte et de l'entrée de la station de métro Roi Baudouin. Une double bifurcation relie les voies du terminus à la gare des tramways où bouclent les lignes 51 et 93. La ligne 9 est ainsi désenclavée, des rentrées/sorties dépôt pouvant notamment se faire via la ligne 51. L'inauguration officielle de ce prolongement a eu lieu 10 décembre après-midi.

Les chantiers.

● Du 11 janvier au 12 mai 2021 inclus :

Remplacement des voies avenue de Hinnisdael.

- 39 venant de Montgomery limité à la place Dumon.
- Bus navette entre la station de métro Kraainem et Ban Eik
- Bus 77 prolongé à Ban Eik.

● Du 6 avril au 29 août 2021 inclus :

Remplacement des voies entre la place Liedts et la rue du Progrès (avenue de la Reine et tunnel Thomas).

● Du 6 avril au 2 juillet 2021 inclus

- 25 venant de Boondael Gare limité à la place Liedts et prolongé par le 55 jusqu'à la place Verboeckhoven, demi-tour à Verboeckhoven puis retour à Liedts pour stationnement.
- 32–55 déviés entre les arrêts Thomas et Verboeckhoven par rue du Progrès, avenue de la Reine, square Jules de Trooz, quai des Usines, boulevard Lambermont, avenue Pr. Elisabeth.
- 62 venant d'Eurocontrol limité à la place des Bienfaiteurs. Non exploité entre Bienfaiteurs et Cimetière de Jette.
- 93 exploité en deux parties :
 - 93 venant de Stade déviés depuis l'arrêt Thomas vers le terminus Rogier -2.
 - 93 venant de Legrand limité à la place Liedts.

● Du 3 juillet au 29 août 2021 inclus, les travaux s'étendent au triangle Thomas

- 3 venant d'Esplanade limité à l'arrêt provisoire Thomas situé au bout de l'avenue de la Reine.
- 3 venant de Churchill limité à l'arrêt Progrès.
- 25 venant de Boondael Gare limité à l'arrêt Liedts où il passe sur le 55 vers Da Vinci et vice-versa.
- 25 et 55 non exploités entre les arrêts Liedts et Rogier.
- 32 venant de Drogenbos Château limité à l'arrêt Progrès.
- 62 venant d'Eurocontrol limité à la place des Bienfaiteurs. Non exploité entre Bienfaiteurs et le Cimetière de Jette.
- 93 venant de Stade limité à l'arrêt Jules de Trooz.
- 93 venant de Legrand limité à la place Liedts. En semaine après 20 h, il passe sur le 32 vers Da Vinci et vice-versa ; les week-ends il passe sur le 55 vers Da Vinci et vice-versa.

● Du 7 mai à 12h00 au 31 août 2021 inclus :

Fermeture du Pont Saintelette suite à un incendie.

- 51 interrompu entre l'arrêt Belgica et
 - l'arrêt Arts et Métiers, avec déviation vers la Gare de l'Ouest jusqu'au 16 mai.
 - l'arrêt Ypres (rue de la Forêt d'Houthulst) à partir du 17 mai.
- Pas de navette bus, les voyageurs étant invités à utiliser le métro pour rejoindre l'autre partie de la ligne.

● Du 25 mai au 5 septembre 2021 inclus : remplacement des voies de l'avenue Brugmann entre Ma Campagne et la place Vanderkindere.

● Du 25 mai au 25 juillet 2021 inclus, phase 1 : chantier entre Ma Campagne et Vanderkindere

- 92 interrompu entre les arrêts Ma Campagne et Vanderkindere.
- Bus navette entre les arrêts Janson et Vanderkindere.
- Du 26 juillet au 13 août 2021 incl., phase 2 : chantier de Janson à Vanderkindere ainsi que place Stéphanie.
- 8 venant de Roodebeek et 93 venant de Legrand limités à la place Stéphanie.
- 92 venant de Fort Jaco est limité à Vanderkindere
- 92 venant de Schaerbeek et 93 venant de Liedts limités à Louise (manœuvre sur un aiguillage californien dans le goulet Louise).
- 97 venant de Dieweg limité à la place Stéphanie.
- Bus navette 92 entre les arrêts Stéphanie et Vanderkindere.
- Du 14 août au 22 août 2021 inclus, phase 3 : chantier entre les arrêts Janson et Vanderkindere.
- 92 ne circule pas entre les arrêts Vanderkindere et Janson.
- 92 venant de Schaerbeek Gare limité à l'arrêt Janson où il devient 97 vers Dieweg et vice-versa.
- 92 venant de Fort-Jaco limité à l'arrêt Vanderkindere.
- Bus navette 92 entre les arrêts Louise et Vanderkindere.
- Du 23 août au 5 septembre 2021 inclus, phase 4 : chantier entre Janson et Vanderkindere.
- 3 ne circule pas entre les arrêts Vanderkindere et Churchill.
- 92 ne circule pas entre les arrêts Vanderkindere et Janson.
- 92 venant de Schaerbeek Gare limité à l'arrêt Janson où il devient 97 vers Dieweg et vice-versa.
- 3 venant d'Esplanade limité à l'arrêt Vanderkindere où il devient 92 vers Fort-Jaco et vice-versa.
- Bus navette 92 entre les arrêts Louise et Vanderkindere.
- Du 2 juillet au 27 août 2021 inclus : Travaux de voies sur le boulevard Louis Schmidt.
- 7 et 25 interrompus entre les arrêts Boileau et VUB.
- Bus navette entre Montgomery et VUB.
- Du 16 juillet au 28 août 2021 inclus : Effondrement de voirie dans la rue Rogier.
- Ligne combinée 25-55 (voir chantier Thomas) déviée entre Meiser et Verboeckhoven par boulevard Général Wahis, boulevard Lambermont, avenue Princesse Elisabeth, gare de Schaerbeek (demi-tour) et avenue Princesse Elisabeth.
- 93 en semaine avant 20h prolongée depuis Liedts jusque Verboeckhoven.
- Bus navette entre Meiser et Verboeckhoven.
- Du 30 août au 17 décembre 2021 inclus : Travaux de voies avenue Rogier entre rue Josaphat et avenue. Paul Deschanel.
- 25 interrompu de part et d'autre du chantier.
- 62 venant d'Eurocontrol limité à Bienfaiteurs. Non exploité entre Bienfaiteurs et Cimetière de Jette.
- Du 6 septembre 2021 au 29 avril 2022 : Remplacement des voies chaussée de Haecht.
- 92 dévié dans les deux sens entre place Verboeckhoven et place de la Reine par rue Van Oost, place du Pavillon, rue Gallait, place Liedts et rue des Palais.
- Du 4 octobre 2021 au 5 mars 2023 inclus : Travaux de voies dans la rue Wayez.
- 81 venant de Montgomery limité au square Albert I^{er}.
- Bus navette entre Gare du Midi (avenue Paul-Henri Spaak) et Marius Renard.
- Du 30 octobre au 7 novembre 2021 inclus : Travaux de voies entre avenue Albert et Gare du Midi.
- Travaux de renouvellement de voies avenue Albert entre la rue Berkendael et l'avenue Molière.
- 3 et 4 venant d'Esplanade et de Gare du Nord déviées depuis Lemonnier et limitées à la Gare du Midi (rue Couverte) et vont manœuvrer aux communications Argonne.
- 51 venant de Stade déviée depuis Lemonnier et limitée à la Gare du Midi (rue Couverte) et va manœuvrer dans le dépôt de l'avenue du Roi.
- 4 et 51 venant de Stalle P et Van Haelen sont limitées à Vanderkindere (communication Meyerbeer).
- Bus navette entre Churchill et Gare du Midi.
- Bus 37 et 70 prolongés depuis Albert jusque la Porte de Hal.
- Du 18 décembre 2021 au 9 janvier 2022 inclus : Travaux au terminus Cimetière de Jette.
- 62 venant d'Eurocontrol limité à Bienfaiteurs. Non exploité entre Bienfaiteurs et Cimetière de Jette.

2022

Le réseau.

● Le 10 janvier 2022 :

1°) Le terminus de la ligne **62** au Cimetière de Jette est officiellement désaffecté. En fait il n'était plus utilisé par cette ligne depuis le 6 avril 2021 (voir chantiers 2021), mais servait encore sporadiquement à garer un tram en cas de nécessité.

Provisoirement, la ligne 62, remise en service sur la totalité de son itinéraire, reprend au carrefour rue Jules Lahaye/boulevard de Smet de Naeyer, le trajet du tram 19 jusqu'à De Wand (voir chantiers 2022).

2°) les indices de la série 701 à 799 sont attribués aux métros du dépôt Erasme. Jusqu'à présent ils portaient des indices du dépôt Delta. Cependant, le 27 juin 2022, marche arrière, les métros du dépôt Erasme repassent dans la série 901 à 999 comme ceux du dépôt Delta.

Un petit tableau récapitulatif s'impose donc pour éviter toute confusion.

Indice	Tram	Bus	Métro
1	Av Roi		
2	Enghien		
3	Haren		Brel
4	Ixelles		
5	Marconi	Marly	
6	Schaerbeek	Petite Ile	
7	Woluwe	Brel	
8		Delta	
9		Haren	Delta + Erasme

● Le 25 juin 2022 :

1°) le double raccordement de service entre les rues Gallait et des Palais est supprimé afin de libérer l'espace nécessaire à la construction du gros-œuvre de la future station de métro "Liedts".

2°) le terminus Argonne est mis en service. Les travaux de voies avaient débuté le 26 août 2019 et se sont terminés le 20 décembre 2019. Il est désormais muni de la signalisation ad hoc.

Ce terminus est utilisé successivement :

- du 25 au 30 juin par les trams de la ligne 55 prolongés depuis la Gare du Nord suite aux travaux entre cette station et le terminus de Rogier -2 ;

- du 1^{er} juillet au 4 novembre par les trams de la ligne 97 suite aux travaux de voies aux chaussées de Neerstalle et de Bruxelles à Forest.

● Le **5 novembre 2022**, les travaux chaussée d'Alsemberg étant terminés entre le Globe et l'avenue Coghen, la ligne de tram peut à nouveau y être exploitée. Toutefois comme les travaux à la station Albert ne permettent plus le passage du tram 51, cette ligne est définitivement scindée en deux parties exploitées séparément.

51 « NORD » : Stade – Gare du Midi

Itinéraire :

Avenue Houba de Strooper, avenue Stiénon, avenue Rommelaere, avenue Ernest Masoin, place Arthur Van Gehuchten, avenue Guillaume De Greef, boulevard de Smet de Naeyer, avenue Charles Woeste, place Philippe Werrie, boulevard Belgica, boulevard du Jubilé, boulevard Léopold II, square Saintelette, place de l'Yser, quai du Commerce, rue de la Forêt d'Houthulst, boulevard du 9^e de Ligne, boulevard de Nieupoort, porte de Flandre, boulevard Barthélémy, porte de Ninove, boulevard de l'Abattoir, porte d'Anderlecht, boulevard du Midi, tunnel Constitution, rue Couverte.

Le terminus à rebroussement est situé rue de l'Argonne que les trams atteignent par l'avenue Fonsny.

Les trams se dirigeant vers la gare du Midi circulent, selon le type de matériel, soit avec film 51 barré Gare du Midi, soit avec film 51 barré Lemonnier et plaque de pare-brise Gare du Midi.

Notons encore que les trams sont provisoirement limités à l'arrêt Démineurs en raison des travaux de voies au boulevard de Smet de Naeyer.

51 « SUD » : Altitude Cent – Van Haelen

Itinéraire :

Place de l'Altitude Cent, avenue Oscar Van Goidtsenhoven, chaussée d'Alseberg, Uccle Calevoet, rue Engeland, rue du Château d'Or, chaussée d'Alseberg, Van Haelen.

Les trams se dirigeant vers la place de l'Altitude Cent circulent avec film 51 barré Altitude 100.

La ligne 51 ne parcourt donc plus le tunnel de pré-métro entre les stations Gare du Midi et Albert, ni les avenues Albert et Brugmann. Le seul lien entre les deux parties de la ligne est l'autobus 48 avec son trajet très sinueux passant par la place de Rochefort et la place Albert.

- Entre le 10 octobre et le 9 décembre 2022, une nouvelle voie de service, non électrifiée, est aménagée boulevard du Midi entre la rue Brogniez et le haut de la trémie Poincaré.

Cette voie sert au stationnement des véhicules de service (trains de travaux) œuvrant pour la conversion de l'axe Nord-Sud en mode métro. Elle est raccordée à ses deux extrémités à la voie d'exploitation vers le tunnel Constitution.

L'accès à cette voie de service est interdit sauf aux véhicules de service ayant reçu l'autorisation d'y accéder selon une procédure spécifique.

Les chantiers

- Suite et fin du chantier de la ligne 92 (chaussée de Haecht) débuté le 6 septembre 2021 (voir à cette date). Situation normale rétablie le 30 avril 2022.

- Suite (mais pas fin) du chantier de la ligne 81 (rue Wayez) débuté le 4 octobre 2021 (voir à cette date).

- Du 10 janvier 2022 au 5 juillet 2024 inclus : travaux de voies à Jette.

- Du 10 janvier 2022 au 24 juin 2022 inclus :

Travaux rue Léon Théodor, place du Cardinal Mercier et avenue Secrétin.

- 19 venant de Groot Bijgaarden limité à l'arrêt Miroir.

- Au cimetière de Jette, le 62 venant d'Eurocontrol devient 19 vers De Wand et vice-versa.

- Bus navette 19 entre Simonis et Hôpital Brugmann.

- Du 28 mars au 28 août 2022 inclus :

Travaux au boulevard de Smet de Naeyer entre avenue Charles Woeste et rue Jules Lahaye.

- 51 venant de Van Haelen limité à l'arrêt provisoire Démineurs implanté avenue Charles Woeste avant le carrefour du boulevard de Smet de Naeyer.

- Du 25 juin au 28 août 2022 inclus :

Travaux rue Léon Théodor, place du Cardinal Mercier et avenue Secrétin ET boulevard de Smet de Naeyer à hauteur du carrefour de la rue Jules Lahaye.

- 19 venant de Groot Bijgaarden limité à l'arrêt Miroir (inchangé).

- 62 venant d'Eurocontrol limité à Bienfaiteurs (voir chantier Liedts).

- 93 circule entre Legrand et l'arrêt Lefrancq et entre Liedts et Bockstael (voir chantier Liedts).

- 51 venant de Van Haelen limité bas de l'avenue Woeste (inchangé).

- Bus navette 19 entre Simonis et De Wand.

- Du 29 août au 23 décembre 2022 inclus :

Travaux rue Léon Théodor, place du Cardinal Mercier et avenue Secrétin ET boulevard de Smet de Naeyer entre la rue Jules Lahaye et l'avenue Guillaume De Greef.

- 19 venant de Groot Bijgaarden limité à l'arrêt Miroir (inchangé).

- 51 venant de Van Haelen limité à l'arrêt Démineurs. Terminus provisoire boulevard de Smet de Naeyer entre l'avenue Charles Woeste et la rue Jules Lahaye.
- 62 venant d'Eurocontrol limité à la place Bockstael, arrêt Moorslede.
- 93 venant de Legrand limité au cimetière de Jette.
- Bus navette 19 entre Simonis et De Wand (inchangé).

- Du 24 décembre 2022 au 5 juillet 2024 inclus :

- Travaux rue Léon Théodor, place du Cardinal Mercier et avenue Secrétin.
- 19 venant de Groot Bijgaarden limité à l'arrêt Miroir (inchangé).
 - Au cimetière de Jette, le 62 venant d'Eurocontrol devient 19 vers De Wand et vice-versa.
 - Bus navette 19 entre Simonis et Hôpital Brugmann.

- Du 2 avril au 15 avril 2022 inclus : Travaux de voies place Flagey.

- 81 venant de Albert I^{er} limité à la rue Lesbroussart, arrêt Dautzenberg.
- 81 venant de Montgomery limité à la place Flagey avec demi-tour dans le dépôt d'Ixelles.

- Du 2 avril au 18 avril 2022 inclus : Travaux de voies au carrefour avenue Rogier / chaussée de Haecht.

- 25 venant de Boondael Gare limité à l'arrêt Robiano et ne circule pas entre Robiano et Rogier.
- 62 venant d'Eurocontrol limité à Bienfaiteurs.
- 62 venant du Cimetière de Jette limité à Liedts.

- Le 22 mai 2022 uniquement, de 11h à 18h environ, à l'occasion des festivités organisées par le Musée du Tram pour ses 40 ans d'existence, les lignes 39 (jusqu'à la place Dumon) et 44 sont exploitées par le Musée du Tram à l'aide de véhicules historiques. Afin d'assurer la desserte de Ban Eik, la STIB exploite une ligne 160 par l'itinéraire de la ligne 39 entre Ban Eik et Musée du Tram, ensuite par le boulevard de la Woluwe en voie unique jusqu'à l'arrêt Voot,

160 Voot – Ban Eik

Le n° 160 a été choisi en souvenir de la ligne de chemin de fer Bruxelles QL-Tervuren qui portait ce numéro dans l'indicateur SNCB.

- Du 1^{er} juillet 2022 au 21 octobre 2022 inclus : Travaux de voies place Liedts.

- Du 1^{er} juillet 2022 au 28 août 2022 inclus:

Indisponibilité des voies entre Verboeckhoven et Liedts et dans le triangle de place Liedts.

- 25 circule entre Boondael Gare et Buyl (voir chantier Général Jacques) et entre Boileau et l'arrêt Lefrancq.
- 55 dévié entre le tunnel Thomas et place Verboeckhoven par rue du Progrès, avenue de la Reine, square Jules de Trooz, quai des Usines, boulevard Lambermont et avenue Pr. Elisabeth. A la rue du Progrès le 55 venant de Da Vinci passe sur le 4 vers Parking Stalle et vice-versa.
- 62 venant d'Eurocontrol limité à Bienfaiteurs (voir chantier Cim. Jette).
- 93 circule entre Legrand et l'arrêt Lefrancq et entre Liedts et Bockstael (voir chantier Cim Jette).
- Pas de bus navette

Le fait que les 25 et 55 ne desservent pas le terminus Rogier -2 permet en outre d'effectuer des travaux dans le complexe de voies entre ce terminus et la station Gare du Nord.

- Du 29 août au 21 octobre 2022 inclus:

Indisponibilité des voies entre la Verboeckhoven et Liedts.

- 55 dévié entre le tunnel Thomas et place Verboeckhoven par rue du Progrès, avenue de la Reine, square Jules de Trooz, quai des Usines, boulevard Lambermont et avenue Pr. Elisabeth.
- Pas de bus navette

- Du 1^{er} juillet 2022 au 28 août 2022 inclus : Travaux de voies boulevard Général Jacques entre les arrêts VUB et Etterbeek Gare.

- 7 venant de Heysel et 25 venant de Lefrancq (voir chantier Liedts) limités à la station Boileau.
- A Buyl le 25 venant de Boondael Gare passe sur le 7 vers Vanderkindere et vice-versa.
- Bus navette 7-25 entre Cambre-Etoile et Montgomery.

- Du 1^{er} juillet 2022 au **???** : Travaux à Forest, Uccle et Drogenbos.

- Du 1^{er} juillet 2022 au 16 février 2023:

- 82 venant de Berchem limité à Forest-Centre.
- 97 venant de Louise limité à Wiels avec demi-tour sans voyageurs à la rue de l'Argonne.
- 82 venant de Drogenbos et 97 venant de Dieweg limités à l'arrêt Neerstalle.
- Bus navette 82-97 entre Forest (Bervoets) et Neerstalle.

- Du 17 février 2023 au 5 mars 2023:

- 82 venant de Berchem limité Wiels et passe sur le 97 vers Louise et vice-versa.
- 82 venant de Drogenbos et 97 venant de Dieweg limité à l'arrêt Neerstalle (inchangé).

- Bus navette 82-97 entre Wiels et Neerstalle.
- Du 6 mars 2023 au 27 août 2023 inclus:
 - 82 ne circule pas entre Forest-Centre et Drogenbos.
 - 97 venant de Louise limité à Wiels.
 - 97 venant de Dieweg limité à l'arrêt Neerstalle (inchangé).
 - Bus navette 82 entre Rochefort et Drogenbos.
- Du 28 août 2023 au 10 mars 2024 inclus:
 - 82 ne circule pas entre Forest-Centre et Drogenbos (inchangé).
 - 97 venant de Louise limité à Wiels (inchangé).
 - 97 venant de Dieweg limité au carrefour Stalle avec terminus à Parking Stalle.
 - Bus navette 82 entre Rochefort et Drogenbos (inchangé).
- Du 11 mars 2024 au 24 novembre 2024 inclus:
 - 82 ne circule pas entre Forest-Centre et Drogenbos (inchangé).
 - 97 ne circule pas entre Wiels et Dieweg.
 - Bus navette 82 entre Rochefort et Drogenbos (inchangé).
- Du 25 novembre 2024 au 8 juin 2025 inclus
 - 82 ne circule pas entre Forest-Centre et Drogenbos (inchangé).
 - 97 ne circule pas entre Wiels et Dieweg (inchangé).
 - Bus navette 82 supprimé.
 - Bus 50 renforcé entre Gare du Midi et Gilson.
 - Bus 74 prolongé depuis l'arrêt Victor Allard jusqu'à Van Haelen via la rue de Stalle et Drogenbos.
- Du 9 juin 2025 au 24 août 2025 inclus
Travaux av. du Parc, ch. de Bruxelles et ch. de Neerstalle entre ch. de Ruisbroek et carrefour Stalle.
 - 82 ne circule pas entre Wiels et Drogenbos.
 - 97 provisoirement supprimé.
 - Bus 50 renforcé entre Gare du Midi et Gilson (inchangé).
 - Bus 74 prolongé depuis Victor Allard jusqu'à Van Haelen via la rue de Stalle et Drogenbos (inchangé).
 - Bus navette 96 entre Ma Campagne et Neerstalle via Barrière, pl de Rochefort et rue Saint-Denis.
- A partir du 5 juillet 2025, le bus 96 est prolongé de Ma Campagne à Flagey pour cause de travaux sur la ligne 81 (rues Moris et Antoine Bréart).
- Du 25 août 2025 au 21 décembre 2025 inclus
 - La voie de garage et la traversée-jonction double de la place Saint-Denis ont été supprimées.
 - 82 ne circule pas entre Neerstalle et Drogenbos (terminus dans le dépôt Marconi).
 - 97 provisoirement supprimé (inchangé)
 - Suppression des renforts du bus 50 renforcé entre Gare du Midi et Gilson.
 - Bus 54 prolongé de la place Saint-Denis à Neerstalle.
 - Bus 74 prolongé depuis Victor Allard jusqu'à Van Haelen via la rue de Stalle et Drogenbos (inchangé).
 - Bus navette 96 entre Flagey et Bervoets.
- Du 22 décembre 2025 au ????
 - 82 ne circule pas entre Neerstalle et Drogenbos (terminus dans le dépôt Marconi) (inchangé).
 - 97 provisoirement supprimé (inchangé).
 - Bus 50 et 54 reprennent leur itinéraire normal.
 - Bus 74 prolongé depuis Victor Allard jusqu'à Van Haelen via la rue de Stalle et Drogenbos (inchangé).
 - Bus navette 96 ne circule plus qu'entre Trinité et Ile Ste-Hélène via Barrière de St-Gilles.
- Du 5 septembre 2022 au 1^{er} octobre : Travaux au tunnel "Vicinal".
 - 7 venant de Vanderkindere limité à De Wand et dévié vers Esplanade.
 - Pas de bus navette.
- Du 7 novembre au 8 janvier 2023 inclus : Travaux de parachèvement de la chaussée de Haecht.
 - 92 venant de Fort Jaco limité à Sainte Marie.
 - Bus navette 92 entre Botanique et gare de Schaerbeek.

2023

Le réseau.

- Le **18 juillet 2023**, les voies entre le carrefour Stalle et Drogenbos sont mises hors service jusqu'à nouvel ordre. Elles n'ont plus été utilisées par des services réguliers depuis le 6 mars 2023 et plusieurs chantiers en cours ou futurs dans le secteur font en sorte qu'aucun tram régulier ne retournera à Drogenbos avant un temps certain.
- Le **28 août 2023**, la partie sud de la ligne 51, limitée au parcours « Altitude Cent – Van Haelen » depuis la 22 novembre 2022, retrouve la station Albert où est établi son nouveau terminus au niveau -1, et à cette occasion elle est renumérotée 18.

18 Albert – Van Haelen

Itinéraire :

Station Albert, trémie Jupiter, avenue Jupiter, avenue Alexandre Bertrand, place de l'Altitude Cent, avenue Oscar Van Goidtsenhoven, chaussée d'Alsemberg, Uccle Calevoet, rue Engeland, rue du Château d'Or, chaussée d'Alsemberg, Van Haelen.

Notons que depuis le 31 juillet la circulation des trams est interrompue entre les arrêts Bourdon et Van Haelen. Le 18 a donc son terminus provisoirement ramené à la rue du Château d'Or (voir rubrique Chantiers).

La ligne 51 est donc limitée à son ancienne partie nord, à savoir « Stade – Gare du Midi ». Les trams circulent dorénavant en direction de la ville avec un nouveau film 51 Gare du Midi.

- Le **30 septembre 2023**, une nouvelle voie permet de sortir directement depuis la remise basse du dépôt de Schaerbeek vers la voie principale en direction de la place Verboeckhoven (précédemment seulement possible vers la voie vers ville).
- Le **6 novembre 2023**, afin de permettre des travaux préparatoires au réaménagement global de la place Royale, la voie pour les trams se dirigeant vers la place Louise est déplacée du côté de l'église. Les trams contournent dès lors la statue de Godefroid de Bouillon par la gauche.

Les chantiers

- Suite et fin du chantier de la ligne 81 (rue Wayez) débuté le 4 octobre 2021 (voir à cette date). Situation normale rétablie le 6 mars 2023.
- Suite (mais pas fin) du chantier de la ligne 19 (rue Léon Théodor, place Cardinal Mercier et avenue Secrétin) débuté le 10 janvier 2022 (voir à cette date)
- Suite (mais pas fin) du chantier des lignes 82 et 97 à Forest, Uccle et Drogenbos débuté le 1^{er} juillet 2022 (voir à cette date)
- Du 9 janvier au 29 septembre 2023 : Travaux place Pogge et avenue Princesse Elisabeth
NB ce chantier prolonge les dispositions déjà en vigueur depuis le 7 novembre 2022.
 - 92 venant de Fort Jaco limité à Sainte Marie.
 - Bus navette 92 entre Botanique et gare de Schaerbeek.
- Du 3 mars au 26 mars 2023 inclus : Travaux de voies avenue Joseph Baeck..
Uniquement durant les week-ends du vendredi à 21h00 au lundi à 04h30.
 - 82 venant de Drogenbos limité à la Gare de l'Ouest.

- Bus navette 82 entre Gare de l'Ouest et Berchem Gare.

● Du 2 mai au 2 juin 2023 inclus : Travaux de voies avenue Stiénon.

- 51 "NORD" venant de la gare du Midi dévié depuis l'arrêt De Greef vers le Heysel.

- 93 venant de Legrand limité à l'arrêt De Greef avec un demi-tour à l'Hôpital Brugmann et stationnement dans le bas de l'avenue Guillaume De Greef.

- Bus navette 19 prolongé à Stade.

● Du 31 juillet au 22 décembre 2023 inclus : Travaux de réaménagement chaussée d'Alseberg entre le carrefour du Bourdon et Van Haelen.

● Du 31 juillet au 27 août 2023 inclus:

- 51 "SUD" venant de Altitude Cent limité à l'arrêt Bourdon.

- Pas de bus navette, la desserte de Van Haelen restant assurée par le bus navette 82.

● Du 28 août au 22 décembre 2023 inclus:

- 18 venant de Albert limité à l'arrêt Bourdon

- Pas de bus navette, la desserte de Van Haelen restant assurée par le bus navette 82.

● Du 19 juin au 27 août 2023 inclus : Travaux de voies carrefour Princesse Elisabeth

- 7 venant de Vanderkindere limité à l'arrêt Demolder.

- 7 venant du Heysel dévié par quai des Usines, square Jules de Trooz, avenue de la Reine et rue du Progrès où il devient 4 vers Parking Stalle et vice-versa.

- La continuité de service est assurée par le bus 56 et le bus 47 prolongé jusqu'à Verboeckhoven.

● Du 24 juillet au 15 août 2023 inclus : Travaux de voies rue Edouard Stuckens.

- 55 venant de Rogier limité à Verboeckhoven.

- Bus navette 55 entre Verboeckhoven et Jules Bordet.

● Du 14 août au 25 août 2023 inclus : Travaux de voies avenue Louise - rue de l'Abbaye.

- 8 venant de Roodebeek limité à Legrand.

- 93 venant de Stade limité à Stéphanie.

- Bus navette 8/93 entre Louise et Legrand

● Du 21 août 2023 au 7 avril 2024 inclus : Travaux de voies entre Quatre-Bras et Tervuren Station.

● Du 21 août 2023 au 1^{er} septembre 2023 inclus:

- 44 venant de Montgomery dévié depuis Madoux jusqu'à Ban-Eik via l'itinéraire du 39.

- Bus navette 44 entre Musée du Tram et Tervuren Station.

● Du 2 septembre 2023 au 7 avril 2024 inclus:

- 44 venant de Montgomery limité à Quatre Bras.

- Bus navette 44 entre Quatre Bras et Tervuren Station.

● Du 11 septembre au 15 décembre 2023 inclus : Travaux de voies av. de Tervueren entre Mérode et Montgomery.

- 81 venant de Marius Renard limité à Mérode (avenue des Celtes).

● Du 21 octobre 2023 à 12h00 au 19 janvier 2024 inclus : Travaux Vivaqua avenue Adolphe Buyl entre le boulevard Général Jacques et avenue Maurice suite à un effondrement de voirie.

● Du 21 octobre 2023 à 12h00 au 5 novembre 2023 inclus:

- 8 venant de Roodebeek limité à Boondael Gare.

- 8 venant de Louise limité à Legrand.

- 25 venant de Rogier limité à Buyl et va stationner dans le dépôt d'Ixelles.

- Bus navette 8-25 entre Legrand et Boondael Gare.

● Du 6 novembre 2023 au 19 janvier 2024 inclus

- 8 venant de Roodebeek limité à Boondael Gare (inchangé).

- 8 venant de Louise limité à Buyl et passe sur le 25 vers Rogier et vice-versa.

- Bus navette 8-25 entre Cambre-Etoile et Boondael Gare.

2024

Le réseau.

● Le **11 mars 2024**, suite aux travaux de réaménagement de la chaussée de Neerstalle, la ligne 97 n'est provisoirement plus exploitée entre Wiels et Dieweg.

● Le **6 juillet 2024**, les travaux de la rue Léon Théodor et de l'avenue Secrétin étant enfin terminés :

1°) La ligne 19 reprend son itinéraire vers De Wand et devient

19 Simonis – De Wand

Itinéraire :

Station Simonis, avenue de Jette, avenue de Laeken, chaussée de Jette, rue Léon Théodor, place Cardinal Mercier, avenue Secrétin, boulevard de Smet de Naeyer, avenue Jean Sobieski, place Saint-Lambert, tunnel "vicinal", De Wand.

La ligne est raccourcie de sa section Groot Bijgaarden – Simonis. En outre elle abandonne le crochet par l'avenue des Démineurs et la rue Jules Lahaye pour parcourir entièrement l'avenue Secrétin. Le terminus à la station Simonis est celui utilisé jusqu'à présent par la ligne 9.

2°) La ligne 9 est prolongée de Simonis à Groot Bijgaarden pour reprendre l'itinéraire abandonné par la ligne 19.

9 Groot Bijgaarden – Roi Baudouin

Itinéraire :

Avenue Dansaert (Dansaertlaan), rue de Bruxelles (Brusselstraat), avenue du Roi Albert, place Docteur Schweitzer, avenue Josse Goffin, avenue de l'Hôpital Français, avenue du Panthéon, avenue de la Liberté, station souterraine

Simonis

avenue de Jette, square du Centenaire, avenue de l'Exposition Universelle, avenue de l'Exposition, place de l'Ancienne Barrière, avenue du Laerbeek, avenue de l'Arbre Ballon, avenue Général De Ceuninck, avenue Houba de Strooper.

3°) La ligne 62 qui, depuis le 10 janvier 2022, reprenait au cimetière de Jette l'itinéraire du 19 jusque De Wand, ne dispose plus d'une zone terminus au cimetière de Jette. Dès lors elle est prolongée au Heysel.

62 Heysel – Eurocontrol

Itinéraire :

Station Heysel, rampe des Grands Palais, place Saint-Lambert, avenue Jean Sobieski, boulevard de Smet de Naeyer, rue Jules Lahaye, rue Steyls, rue Fransman, place Emile Bockstael, rue Stéphanie, avenue de la Reine, square Jules de Trooz, avenue de la Reine, place Liedts, rue des Palais, rue Rogier, avenue Rogier, place des Bienfaiteurs, avenue Rogier, place de la Patrie, avenue Rogier, place Général Meiser, boulevard Général Wahis, boulevard Léopold III.

Notons que depuis le 1^{er} juillet les services sont limités à l'arrêt Da Vinci (voir la rubrique Chantiers).

● Le **23 septembre 2024**,

1°) Soixante-sept ans après la suppression du tram 47, Neder-Over-Heembeek est à nouveau desservi par une ligne de tramway.

10 Hôpital Militaire – Churchill

Itinéraire :

Rue Bruyn, avenue de Tyras, rue de Ransbeek, Chemin Vert, rue François Vekemans, rue de Heembeek, avenue des Croix du Feu, tunnel Léopold, pont Van Praet, quai des Usines, square Jules de Trooz, avenue de la Reine, rue du Progrès, stations de pré-métro

Gare du Nord, Rogier, de Brouckère, Bourse, Anneessens, Lemonnier,
gare du Midi, Porte de Hal, Parvis de Saint-Gilles, Horta, Albert

avenue Albert, place Léon Vanderkindere, avenue Winston Churchill, rond-point Winston Churchill.

Les voies sont nouvelles entre l'Hôpital Militaire et le carrefour rue de Heembeek/avenue des Croix du Feu.

Le terminus de la rue Bruyn est à rebroussement à proximité de l'entrée de l'hôpital ; celui du rond-point Winston Churchill est toujours en boucle.

2°) Conséquence de la création de cette nouvelle relation, la ligne **3 « Esplanade – Churchill »** est supprimée.

Son itinéraire est repris :

- entre Esplanade et Heembeek par la nouvelle ligne 35 ;
- entre Heembeek et Churchill par la nouvelle ligne 10.

3°) Pour reprendre la desserte du tronçon compris entre De Wand et Esplanade, une nouvelle ligne 35 est créée entre Esplanade et Bienfaiteurs. Elle servira en outre de renfort à la ligne 7 entre De Wand et Meiser.

35 Esplanade - Bienfaiteurs

Itinéraire :

Esplanade (gare des tramways), avenue de Meise, Gros Tilleul, avenue des Croix du Feu, tunnel Léopold, pont Van Praet, pont Teichmann, boulevard Lambermont, boulevard Général Wahis, place Général Meiser, avenue Rogier, place de la Patrie, avenue Rogier, place des Bienfaiteurs.

Les deux terminus sont en boucle.

Cette ligne est qualifiée de provisoire, des projets à court ou moyen terme prévoyant d'ores et déjà son remplacement.

Les chantiers

- Suite et fin du chantier de la ligne 19 (rue Léon Théodor et avenue Secrétin) débuté le 10 janvier 2022 (voir à cette date). Situation normale rétablie le 6 juillet 2024 avec restructuration des lignes 9, 19 et 62 (voir le réseau)
- Suite (mais pas fin) du chantier des lignes 82 et 97 à Forest, Uccle et Drogenbos débuté le 1^{er} juillet 2022 (voir à cette date)
- Suite et fin du chantier de la ligne 44 (entre Quatre-Bras et Tervuren Station) débuté le 21 août 2023 (voir à cette date). Situation normale rétablie le 8 avril 2024.
- Suite et fin du chantier Vivaqua sur les lignes 8 et 25 (avenue Adolphe Buyt) débuté le 21 octobre 2023 à 12h00 (voir à cette date). Situation normale rétablie le 20 janvier 2024.
- Du 8 janvier au 28 juin 2024 inclus : Travaux de voies entre Van Praet et Heembeek
- Du 8 janvier au 20 juin 2024 inclus:
 - 3 ne circule pas entre Van Praet et Esplanade.
 - 7 ne circule pas entre Van Praet et Heembeek.
 - 3 et 7 sont mariées à Dockx Brussel et à Churchill et circulent en boucle toujours dans le même sens.
 - Tram navette 7 entre Heysel et Heembeek.
 - Bus navette 3 entre Dockx Brussel et Esplanade.
- Du 21 juin au 28 juin 2024 inclus:
 - 3 ne circule pas entre Van Praet et Esplanade (inchangé).
 - 7 ne circule pas entre Van Praet et Heysel.
 - 3 et 7 sont mariées à Dockx Brussel et à Churchill et circulent en boucle toujours dans le même sens (inchangé).

- Bus navette 3 entre Dockx Bruxsel et Heysel via Esplanade.
- Du 5 avril au 23 juin 2024 inclus : Travaux de voies au boulevard de Smet de Naeyer, entre l'avenue Guillaume De Greef et l'avenue Jean Sobieski.
Uniquement durant certains week-ends du vendredi à 21h00 au lundi à 04h30.
 - 62 dévié depuis Guillaume De Greef vers Stade via la ligne 93. Les trams circulent avec un film 93 vers Stade et avec un film 62 vers Eurocontrol.
 - Bus navette 19 Simonis–Hôpital Brugmann prolongé à De Wand.
- Du 26 avril à 21h00 au 12 mai 2024 inclus : Travaux de voies avenue de l'Arbre Ballon.
 - 9 venant de Simonis limité à UZ-Brussel.
 - Bus 14 arrivant à UZ-Brussel devient navette 9 jusque Roi Baudouin et vice-versa.
- Du 1^{er} juin au 30 août 2024 inclus : Travaux de renouvellement de voies avenue de Tervuren
 - Du 1^{er} juin au 5 juillet 2024 inclus : Travaux entre Musée du Tram et Madoux
 - 8 venant de Roodebeek limité au Musée du Tram (demi-tour dans le dépôt).
 - 8 venant de Louise limité à Herrmann-Debroux.
 - 39 et 44 circulent uniquement entre Montgomery et Musée du Tram (demi-tour dans le dépôt).
 - Bus navette 39 entre Ban Eik et Herrmann-Debroux via Musée du Tram.
 - Bus navette 44 entre Montgomery et Tervuren Station, express entre Montgomery et Musée du Tram.
 - Du 6 juillet au 30 août 2024 inclus : Travaux entre boulevard de la Woluwe et Madoux.
 - 8 venant de Roodebeek limité au Musée du Tram (demi-tour à l'entrée du boulevard de la Woluwe).
 - 8 venant de Louise limité à Herrmann-Debroux (inchangé).
 - 39 et 44 circulent uniquement entre Montgomery et Musée du Tram (demi-tour sur communication californienne).
 - Bus navette 39 entre Ban Eik et Herrmann-Debroux via Musée du Tram (inchangé).
 - Bus navette 44 entre Montgomery et Tervuren Station, express entre Montgomery et Musée du Tram (inchangé)
- Du 29 juin au 12 juillet 2024 inclus : Travaux de voies rue Engeland.
 - 18 venant de Albert limité à Uccle Calevoet.
 - Bus navette 18 entre Uccle Calevoet et Van Haelen (à Van Haelen le bus 18 devient 82 vers Rochefort et vice-versa).
- Du 1^{er} juillet au 25 août 2024 inclus : Travaux dans le cadre de la future ligne de tram vers l'aéroport et le prolongement des voies, travaux de voies à hauteur de Bourget et Eurocontrol.
 - 62 limité à Da Vinci.
- Du 4 août au 16 août 2024 inclus : Travaux de voies rue de Stalle prolongée.
 - 4 dévié depuis Egide Van Ophem vers le dépôt Marconi via chaussée de Neerstalle.
- Du 31 août au 20 décembre 2024 inclus : Renouvellement des voies chaussée de la Hulpe.
 - 8 venant de Roodebeek limité à Wiener (communication Delleur).
 - 8 venant de Louise limité à Boondael Gare.
 - Bus navette 8 entre ULB et Fauconnerie.
- Du 31 août 2024 au 20 juin 2025 inclus : Travaux de renouvellement des voies avenue de Tervueren.
 - Du 31 août 2024 au 16 février 2025 inclus: entre Trois Couleurs et Quatre Bras
 - 44 venant de Montgomery limité à Trois Couleurs (branchement provisoire).
 - Bus navette 44 entre Montgomery et Tervuren Station, express entre Montgomery et Musée du Tram.
 - Du 17 février 2025 au 20 juin 2025 inclus: entre Madoux et Trois Couleurs.
 - 44 provisoirement supprimé.
 - 39 renforcé et certains trajets sont limités à Stockel.
 - Bus navette 44 entre Montgomery et Tervuren Station, express entre Montgomery et Musée du Tram.
- Du 4 novembre 2024 au 1^{er} juin 2025 inclus: Travaux Infrabel au pont ferroviaire de l'avenue Jean et Pierre Carsoel.
 - 92 venant de Schaerbeek limité à Lancaster.
 - Bus navette 92 entre Lancaster et Fort-Jaco.
- Du 9 novembre 2024 au 28 mars 2025 inclus : Travaux de remplacement des voies avenue de Jette.
 - Du 9 novembre 2024 au 17 février 2025 inclus:
 - 9 venant de Groot Bijgaarden limité à Simonis (communication Broustin).
 - 9 venant de Roi Baudouin limité à Miroir (branchement avenue de Jette).

- 19 venant de De Wand limité à Miroir (communication Miroir - avenue de Laeken).
- Bus navette 9 entre Simonis et Miroir.
- Du 18 février 2025 au 28 mars 2025 inclus:
 - 9 venant de Groot Bijgaarden limité à Simonis (communication dans la station).
 - 9 venant de Roi Baudouin limité à Miroir (branchement avenue de Jette) (inchangé).
 - 19 venant de De Wand limité à Miroir (communication Miroir - avenue de Laeken) (inchangé).
 - Bus navette 9 entre Simonis et Miroir (inchangé).

2 0 2 5

Le réseau.

- Du 17 février 2025 au 20 juin 2025 inclus, l'exploitation de la ligne 44 est suspendue en raison d'un chantier. Un autobus 44 assure le service de Montgomery à Tervuren (voir chantiers 2024).
- Le **10 mars 2025**, la ligne 35 est raccourcie.

35 Esplanade – Dockx Brussel

Un terminus provisoire est établi au quai des Usines, non parcouru par la ligne 10 (voir la rubrique Chantiers).

A partir du 16 juin 2025, au gré de divers chantiers, ce terminus provisoire est supprimé et, nouvelle improvisation, le 35 est desservi par les trams de la ligne 93 venant de Stade et limités à la place Liedts, qui rejoignent ensuite Docks Brussel par rues Galait et Van Oost, place Verboeckhoven, avenue Princesse Elisabeth et boulevard Lambermont (voir la rubrique chantiers).

- Le **9 juin 2025**, la ligne 97 est provisoirement suspendue suite à l'ouverture de nouveaux chantiers notamment rues Moris et Antoine Bréart ainsi qu'à l'avenue du Parc (voir chantiers 2022).
- Le **25 août 2025**, la ligne 35 est à nouveau modifiée :

35 Esplanade – Gare de Schaerbeek

Itinéraire :

Esplanade (gare des tramways), avenue de Meise, Gros Tilleul, avenue des Croix du Feu, tunnel Léopold, pont Van Praet, pont Teichmann, boulevard Lambermont, avenue Princesse Elisabeth, place Princesse Elisabeth.

Les chantiers

- Suite (mais pas fin) du chantier des lignes 82 et 97 à Forest, Uccle et Drogenbos débuté le 1^{er} juillet 2022 (voir à cette date).
- Suite du chantier de la ligne 44 (avenue de Tervuren) débuté le 31 août 2024 (voir à cette date)

- Suite et fin du chantier sur la ligne 92 (pont de Saint-Job) débuté le 4 novembre 2024 (voir à cette date). . Situation normale rétablie le 2 juin 2025.
- Suite et fin du chantier des lignes 9 et 19 (avenue de Jette) débuté le 9 novembre 2024 (voir à cette date). . Situation normale rétablie le 29 mars 2025.
- Du 13 janvier 2025 au 15 juin 2025 inclus : Travaux de voies avenue de la Reine / Jules de Trooz / Masui 25000124V00
phase 1 : fusion des arrêts Masui, Jules de Trooz et renouvellement des voies.
 - 10 dévié entre Van Praet et rue du Progrès par boulevard Lambermont, avenue Pr. Elisabeth, place Verboeckhoven, rue Van Oost, place du Pavillon, rue Gallait, place Liedts, avenue de la Reine et tunnel Thomas.
 - 62 venant de Eurocontrol limité à Liedts et ne circule pas entre Liedts et Heysel.
 - 93 venant de Stade limité à de Trooz.
 - 93 venant de Legrand limité à Poelaert (voir chantier rue de la Régence)
- Du 13 janvier 2025 au 21 décembre 2025 inclus : Travaux de renouvellement de voies rue de la Régence.
- Du 13 janvier 2025 au 26 janvier 2025 inclus 25000125V00
 - 92 venant de Schaerbeek Gare limité à Parc.
 - 93 venant de Stade limité à de Trooz (voir chantier de Trooz).
 - 92 venant de Lancaster (voir chantier Saint-Job) et 93 venant de Legrand limités à Louise.
- Du 27 janvier 2025 au 15 juin 2025 inclus 25000126V00
Mise en service d'un branchement provisoire à l'entrée de la rue de la Régence
 - 92 venant de Schaerbeek Gare limité à Parc (inchangé)
 - 93 venant de Stade limité à de Trooz (voir chantier de Trooz) (inchangé)
 - 92 venant de Lancaster (voir chantier Saint-Job) limité à Louise (inchangé)
 - 8 et 93 desservent l'arrêt Poelaert et font demi-tour sur la branchement de la rue de la Régence.
- Du 16 juin 2025 au 31 août 2025 inclus : Modification suite à d'autres chantiers ;
 - 92 supprimé entre Schaerbeek Gare et Parc et remplacé par bus navette (voir chantier Vivaqua chaussée de Haecht).
 - 93 venant de Stade limité à Liedts et dévié Esplanade (voir détail chantier rue Rogier/rue des Palais)
 - 92 venant de Fort-Jaco limité à Louise (inchangé)
 - 8 et 93 desservent l'arrêt Poelaert et font demi-tour sur la branchement de la rue de la Régence (inchangé)
- Du 1^{er} septembre 2025 au 26 octobre 2025 inclus 25002177V01
 - 92 venant de Schaerbeek Gare et 93 venant de Stade limités et mariés à Parc.
 - 92 venant de Fort-Jaco limité à Louise (inchangé)
 - 8 et 93 desservent l'arrêt Poelaert et font demi-tour sur la branchement de la rue de la Régence (inchangé)
- Du 27 octobre 2025 au 21 décembre 2025 inclus 25000125V00
 - 92 venant de Schaerbeek Gare et 93 venant de Stade limités et mariés à Parc (inchangé).
 - 92 venant de Fort-Jaco et 93 venant de Legrand limités à Louise, terminus commun avec le 8.
- Du 17 mai 2025 au ????? : Travaux de remplacement des voies et d'égouttage rue Edouard Stuckens et rue Henri Van Hamme (durée ± 2 ans)
- Du 17 mai au 20 mai inclus (phase 0)
 - 55 venant de Rogier limité à Verboeckhoven
 - Pas de bus navette, adaptation de l'itinéraire du bus 59 et prolongement du bus 69 à Verboeckhoven.
- Du 21 mai au ????? (phase 1)
 - 55 venant de Rogier limité à l'arrêt Tilleul.
 - Pas de bus navette, adaptation de l'itinéraire du bus 59 et prolongement du bus 69 à Verboeckhoven inchangé).
- Du 16 juin 2025 au 24 août 2025 inclus : Travaux Vivaqua chaussée de Haecht entre avenue Louis Bertrand et rue Rubens.
 - 92 supprimé entre Schaerbeek Gare et Parc et remplacé par bus navette (voir chantier rue de la Régence).
- Du 16 juin 2025 au 31 août 2025 inclus : Travaux STIB et Vivaqua au carrefour rue des Palais/rue Rogier
 - 25 venant de Boondael Gare limité à l'arrêt Lefrancq (à Bienfaiteurs le 16 juin uniquement)
 - 62 venant de Bourget limité à Bienfaiteurs

- 93 venant de Stade limité à Liedts et prolongé par rues Galait et Van Oost, place Verboeckhoven, avenue Princesse Elisabeth et boulevard Lambermont jusqu'à Dockx Brussel où il passe sur le 35 vers Esplanade et inversement.
- Bus provisoire 70 entre Gare du Nord et Bienfaiteurs marié à la ligne 14.

● Du 5 juillet 2025 au [REDACTED] : Travaux STIB et Vivaqua rues Moris et Antoine Bréart. 25001464V00

● Du 5 juillet 2025 au 21 décembre 2025 inclus

- 81 venant de Marius Renard limité à Barrière de St-Gilles
- 81 venant de Montgomery limité à Flagey et devient 93 Poelaert et rejoint Legrand via avenues des Eperons d'Or et de l'Hippodrome, boulevards Général Jacques et de la Cambre.
- 93 venant de Poelaert devient 81 Montgomery à l'arrêt Bailli et rejoint Flagey via avenue Louise, boulevards de la Cambre et Général Jacques, avenues de l'Hippodrome et des Eperons d'Or.
- Bus 96 Ma Campagne – Neerstalle (voir travaux Forest) prolongé jusqu'à Flagey.

● Du 22 décembre 2025 au [REDACTED]

- 81 « Ouesr » venant de Marius Renard limité à Barrière de St-Gilles (inchangé)
- 81 « Est » venant de Montgomery limité à Trinité
- Bus 96 circule entre Trinité et Charroi via Barrière de St-Gilles..

● Du 4 août 2025 au [REDACTED] : Travaux de voies au pont Saintelette.

- 51 interrompu entre les arrêts Belgica et Marguerite Duras (rue de la Forêt d'Houthulst).
- Pas de bus navette.

Tableau synoptique complet par ligne

Remarques :

- Les terminus indiqués entre crochets [] sont les prolongements de certains services sous plaque de paravent ou de pare-brise.
- La date de suppression est le premier jour où la ligne n'a plus été exploitée alors qu'elle aurait dû l'être (et non le dernier jour d'exploitation). Par exemple, pour une ligne qui n'est pas exploitée les samedis dimanches et jours fériés, la date de sa suppression sera le lundi alors qu'elle a été exploitée pour la dernière fois le vendredi précédent.
- Les lignes surlignées en jaune sont celles qui sont en exploitation actuellement.
- Sauf exceptions, les services navette bus ne sont repris que s'il leur a été attribué un numéro de ligne spécifique
- Les déviations ou interruptions de lignes pour cause de chantiers, même de longue durée, ne sont pas pris en compte.
- Attention : en bas de page, les tableaux sont refermés automatiquement, cela ne veut pas dire qu'il ne se poursuivent pas sur la page suivante.

Tram Schaerbeek – Porte de Namur – Bois

11.09.1897	Electrification	Schaerbeek (Saint-Servais) – Porte de Namur – Bois
27.12.1903	Prolongement	Schaerbeek (Place Emmanuel Hiel) – Bois

Tram 1

1905-1906	Numérotation	Schaerbeek (Hiel) – Porte de Namur – Bois
03.11.1925	Prolongement	Place Verboeckhoven – Bois
16.11.1928	Modification	par l'avenue Marnix
07.05.1929	Suppression	

Tram 1

23.05.1939	Création	Avenue Astrid – Bois
14.11.1957	Modification	terminus avenue de Meise
05.04.1960	Ajout	services Gare de Schaerbeek – Bois en soirée
19.03.1968	Suppression	

M Métro 1

20.09.1976	Création	De Brouckère – Beaulieu	De Brouckère – Tomberg
13.04.1977	Prolongement	Sainte-Catherine – Beaulieu	Sainte-Catherine – Tomberg
17.06.1977	Prolongement	Sainte-Catherine – Demey	
08.05.1981	Prolongement	Beekkant – Demey	Beekkant – Tomberg
07.05.1982	Prolongement		Beekkant – Alma
05.10.1982	Renumérotation	→ 1A et 1B	

M Métro 1A

05.10.1982	Renumérotation	1 → 1A Bockstael – Demey
24.03.1985	Prolongement	Bockstael – Herrmann-Debroux
10.05.1985	Prolongement	Heysel – Herrmann-Debroux
25.08.1998	Prolongement	Roi Baudouin – Herrmann-Debroux
04.04.2009	Suppression	

M Métro 1B

05.10.1982	Renumérotation	1 → 1B Saint-Guidon – Alma
05.07.1985	Prolongement	Veeweyde – Alma
31.08.1988	Prolongement	Veeweyde – Stockel
10.01.1992	Prolongement	Bizet – Stockel
15.09.2003	Prolongement	Hôpital Erasme - Stockel
04.04.2009	Suppression	

M Métro 1

04.04.2009	Création	Gare de l'Ouest – Stockel
------------	----------	---------------------------

Tram Schaerbeek – Place Royale – Bois

11.09.1897	Electrification	Schaerbeek (Saint-Servais) – Place Royale – Bois
27.12.1903	Prolongement	Schaerbeek (Place Emmanuel Hiel) – Bois

Tram 2

1905-1906	Numérotation	Schaerbeek (Hiel) – Place Royale – Bois
-----------	--------------	---

01.12.1911	Prolongement	Place Verboeckhoven – Bois
17.12.1917	Suppression provisoire	
22.04.1919	Remise en service	
13.10.1936	Prolongement	Gare de Schaerbeek – Bois
19.03.1968	Suppression	

Tram 2

24.11.1981	Création	Rogier (boucle Jacqmain) – Midi
13.09.1983	Modification	par la rue Couverte
04.05.1987	Modification	des deux terminus
01.07.1987	Raccourcissement	Rogier – Midi
28.09.1988	Suppression	

M Métro 2

02.10.1988	Création	Simonis – Midi
29.06.1993	Prolongement	Simonis – Clémenceau
04.09.2006	Prolongement	Simonis – Delacroix
04.04.2009	Prolongement	Simonis (Elisabeth) – Simonis (Léopold II)

Tram Gare de Schaerbeek – Porte de Namur – Bois

27.12.1903	Création	Gare de Schaerbeek – Porte de Namur – Bois
------------	----------	--

Tram 3

1905-1906	Numérotation	Gare de Schaerbeek – Porte de Namur – Bois
16.11.1928	Modification	par l'avenue Marnix
05.04.1960	Suppression	

Tram 3

01.09.2000	Création	Nord – Churchill
02.07.2007	Suppression	
30.06.2008	Remise en service	Nord – Churchill (ne circule pas en soirée)
31.08.2009	Prolongement	Esplanade – Churchill (circule également en soirée)
23.09.2024	Suppression	

Tram Bourse – Place Stéphanie (C.F.E.)

04.03.1905	Electrification	Bourse – Place Stéphanie
15.11.1908	Modification	tracé entre la Bourse et la place Poelaert
13.05.1911	Prolongement	Bourse – Place Stéphanie – [Bois]
01.01.1925	Reprise par T.B.	

Tram 4

06.02.1928	Numérotation	Bourse – Bois / 4 barré : Bourse – Place Stéphanie
08.04.1932	Suppression	des services Bourse – Place Stéphanie
30.06.1936	Prolongement	Bourse – Boondael
27.03.1937	Prolongement	Bourse – Boitsfort
17.07.1951	Modification	par le boulevard de la Cambre dans les deux sens
19.03.1968	Suppression	

Tram 4

02.07.2007	Création	Esplanade – Parking Stalle
31.08.2009	Raccourcissement	Gare du Nord – Parking Stalle

Tram Place Royale – Bois

1905	Création	Place Royale – Bois
------	----------	---------------------

Tram 5

1905-1906	Numérotation	Place Royale – Bois
01.12.1911	Suppression	

Tram Bourse – Place Van Meenen (C.F.E.)

01.04.1913 Création Bourse – Place Van Meenen
 01.01.1925 Reprise par T.B.

Tram 5

14.02.1928 Numérotation Bourse – Place Van Meenen
 15.01.1931 Modification par les rues Haute et Blaes
 01.10.1935 Prolongement Bourse – Gare de Schaerbeek
 12.05.1936 Modification par le Sablon dans les deux sens
 25.05.1957 Modification par l'avenue Princesse Elisabeth
 26.11.1960 Modification par l'avenue Maréchal Foch
 07.11.1961 Suppression

M Métro 5

04.04.2009 Création Erasme – Herrmann-Debroux

Tram 6

01.12.1911 Création Place Royale – Avenue Longchamp
 20.04.1912 Prolongement Place Liedts – Avenue Longchamp
 10.06.1912 Raccourcissement Place Royale – Avenue Longchamp
 17.05.1915 Suppression

Tram BL

01.06.1921 Création Bourse – Avenue Longchamp

Tram BG

01.11.1921 Prolongement Bourse – Uccle Globe (la plaque devient BG)

Tram 6

07.02.1928 Numérotation Bourse – Uccle Globe
 28.12.1930 Prolongement Bourse – Saint-Job
 04.12.1932 Prolongement Bourse – Fort-Jaco
 18.05.1963 Déviation En soirée par la Porte de Namur
 19.03.1968 Suppression

M Métro 6

04.04.2009 Création Simonis (Elisabeth) – Roi Baudouin

Tram 7

01.12.1911 Création Place Liedts – Uccle Globe
 22.02.1912 Suppression

Tram 7

18.05.1915 Création Place Liedts – Avenue Longchamp
 14.02.1928 Suppression

Tram 7

24.07.1928 Renum. du 10 barré Pl. de l'Yser – Barrière de St-Gilles – Pl. P. Janson
 07.05.1929 Prolongement Basilique – Barrière de Saint-Gilles – Place Paul Janson
 31.05.1932 Prolongement Berchem Station – Barrière de Saint-Gilles – Pl. Paul Janson
 19.03.1935 Prolongement Berchem Station – Altitude Cent
 26.11.1946 Prolongement Berchem Station – Uccle Calevoet
 02.10.1948 Prolongement Grand-Bigard – Uccle Calevoet
 09.01.1968 Suppression

Tram 7

14.03.2011 Renum. du 23 Heysel - Vanderkindere

Tram Place Royale – Ma Campagne

12.11.1900 Création Place Royale – Ma Campagne

1902	Prolongement	Place Royale – Avenue Longchamp
Tram 8		
1905-1906	Numérotation	Place Royale – Avenue Longchamp
01.12.1911	Prolongement	Place Liedts – Avenue Longchamp
17.12.1917	Suppression	
05.11.1923	Remise en service	Laeken (Place Communale) – Avenue Longchamp
18.06.1926	Modification	par l'avenue de la Reine
16.12.1930	Prolongement	Place Emile Bockstael – Rond-point Longchamp
11.04.1933	Modification	par la rue Marie-Christine (provisoirement)
24.11.1934	Modification	par la rue Stéphanie
26.05.1936	Prolongement	Centenaire – Rond-point Longchamp
04.07.1953	Modification	par l'avenue Winston Churchill
19.03.1968	Suppression	

Tram 8		
29.09.2018	Création	Louise – Roodebeek

Tram Midi – Uccle Globe		
24.10.1896	Electrification	Midi – Uccle Globe
10.1898	Suppression	Fusion avec le « Place Royale – Uccle Globe »

Tram Midi – Avenue Ducpétiaux		
12.11.1900	Création	Midi – Avenue Ducpétiaux
Tram 9		
1905-1906	Numérotation	et Midi – Uccle Globe
01.09.1911	Prolongement	Midi – Uccle Calevoet
01.02.1922	Modification	terminus du Midi
13.11.1926	Création	navette Uccle Calevoet – Avenue du Silence
09.03.1928	Modification	terminus Gare du Midi
07.10.1930	Prolongement	Bourse – Uccle Calevoet
22.09.1931	Prolongement	Jette – Uccle Calevoet
14.06.1934	Modification	boucle terminus de Jette
26.06.1934	Prolongement	Hôpital Brugmann – Uccle Calevoet
30.05.1936	Modification	terminus Hôpital Brugmann
09.05.1950	Prolongement	Hôp. Brugmann – Av. du Silence (suppression de la navette)
04.09.1957	Modification	par l'avenue de la Porte de Hal
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
09.01.1968	Suppression	

Tram 9		
01.09.2018	Création	Simonis – Arbre Ballon
11.12.2021	Prolongement	Simonis – Roi Baudouin
06.07.2024	Prolongement	Groot Bijgaarden – Roi Baudouin

Tram Place Royale – Uccle Globe		
06.05.1894	Electrification	Place Stéphanie – Uccle Globe
11.09.1897	Electrification	Place Royale – Uccle Globe
10.1898	Prolongement	Place Royale – Uccle Globe – Midi
Tram 10		
1905-1906	Numérotation	Place Royale – Uccle Globe – Midi
16.02.1911	Suppression	

Tram 10		
17.12.1917	Création	Laeken (Place Communale) – Uccle Globe
18.06.1926	Modification	par l'avenue de la Reine
01.01.1927	Suppression	

Tram 10

08.11.1927	Création 10	Place de l'Yser – Place Paul Janson – Barrière de Saint-Gilles
08.11.1927	Création 10 barré	Place de l'Yser – Barrière de Saint-Gilles – Place Paul Janson
24.07.1928	Renumérotation du 10 barré → 7	
07.05.1929	Prolongement	Basilique – Place Paul Janson – Barrière de Saint-Gilles
31.05.1932	Prolongement	Berchem Station – Pl. Paul Janson – Barrière de Saint-Gilles
16.05.1933	Modification	par l'avenue des Gloires Nationales
19.03.1935	Prolongement	Berchem Station – Fort-Jaco
19.03.1968	Suppression	

Tram 10

23.09.2024	Création	Hôpital Militaire – Churchill
------------	----------	-------------------------------

Tram 11

16.02.1911	Création	Eglise Sainte-Marie – Uccle Globe
03.11.1911	Prolongement	Place Liedts – Uccle Globe
01.12.1911	Prolongement	Laeken (Place Communale) – Uccle Globe
01.04.1912	Prolongement	Eglise de Jette – Uccle Globe
18.06.1926	Modification	par l'avenue de la Reine
16.11.1928	Modification	par l'avenue Marnix
11.04.1933	Modification	par la rue Marie-Christine (provisoirement)
14.06.1934	Modification	boucle terminus de Jette
24.11.1934	Modification	par la rue Stéphanie
19.03.1968	Suppression	

Tram 12

17.11.1907	Création	Midi – Bois
01.07.1909	Suppression	

Tram 12

01.05.1922	Création	Laeken (Place Communale) – Avenue Longchamp
01.10.1924	Modification	par la rue Marie-Christine
18.06.1926	Modification	par l'avenue de la Reine
16.11.1928	Modification	par l'avenue Marnix
16.12.1930	Prolongement	Place Emile Bockstael – Rond-point Longchamp
09.08.1940	Modification	par la rue Stéphanie
20.04.1951	Modification	par la rue Marie-Christine
04.07.1953	Modification	par l'avenue Winston Churchill
25.06.1955	Suppression	

Tram 13

24.09.1940	Création	Ganshoren – Place Wielemans-Ceuppens
09.01.1968	Suppression	

Tram Nord – Jette (C.F.E.)

10.05.1921	Création	Nord – Jette
08.5.1928	Suppression	

Tram 14

12.1906	Renum. du 16	Nord – Parc de Saint-Gilles
01.01.1914	Prolongement	Nord – Place Wielemans-Ceuppens
01.02.1922	Prolongement	Place de l'Yser – Place Wielemans-Ceuppens
08.11.1927	Prolongement	Place de l'Yser – Place Wielemans-Ceuppens – [Place Saint-Denis]
08.05.1928	Prolongement	Jette – Place Wielemans-Ceuppens – [Place Saint-Denis]
14.06.1934	Modification	boucle terminus de Jette
10.09.1956	Prolongement	Jette – Place Saint-Denis
09.01.1968	Suppression	

Tram Midi – Porte de Namur – Nord

01.05.1894	Electrification	Midi – Porte de Namur – Nord
1901	Modification	entre Porte de Hal et Porte de Namur

Tram 15

1905-1906	Numérotation	Midi – Porte de Namur – Nord
01.02.1922	Prolongement	Midi – Porte de Namur – Nord – Porte de Flandre – Midi
04.09.1957	Modification	par l'avenue de la Porte de Hal
28.11.1967	Suppression	

Tram 16

25.11.1906	Création	Nord – Parc de Saint-Gilles
12.1906	Renumérotation	→ 14

Tram 16

01.07.1925	Création	Place de l'Yser – Place Sainte-Croix
01.07.1926	Prolongement	Place de l'Yser – Boitsfort
05.05.1931	Prolongement	Heysel – Boitsfort
10.04.1958	Modification	par le boulevard du Jubilé
19.03.1968	Suppression	

Tram Midi – Porte de Flandre – Nord

22.01.1902	Electrification	Midi – Porte de Flandre – Nord
------------	-----------------	--------------------------------

Tram 17

1905-1906	Numérotation	Midi – Porte de Flandre – Nord
01.02.1922	Suppression	

Tram 17

01.07.1926	Création	Place de l'Yser – Boondael
24.07.1928	Suppression	

Tram 17

25.05.1940	Création	Bourse – Cimetière d'Ixelles
08.11.1960	Suppression	

Tram 18

01.05.1911	Création	Laeken (Place Communale) – Midi
01.07.1930	Prolongement	Laeken (Place Communale) – Petite Ile
14.06.1932	Prolongement	Heysel – Petite Ile
10.06.1948	Modification	par la rue de France
17.07.1951	Modification	par la gare du Nord au lieu de l'avenue du Port
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
25.05.1963	Suppression	

Tram 18

19.03.1968	Création	Centenaire (Place Saint-Lambert) – Fort-Jaco
30.03.1971	Modification	pré-métro entre sq. H. Frick et av. de la Toison d'Or
19.08.1974	Modification	pré-métro entre place Rogier et av. de la Toison d'Or
01.10.1984	Prolongement	Heysel – Fort-Jaco
15.08.1985	Raccourcissement	Place Saint-Lambert – Midi
28.09.1988	Modification	Place Saint-Lambert – Place Saint-Denis
01.09.1990	Prolongement	Heysel – Place Saint-Denis
12.11.1991	Modification	Avenue Houba de Strooper – Place Saint-Denis
29.06.1993	Prolongement	Avenue Houba de Strooper – Dieweg
04.12.1993	Modification	par la rue Théodore Verhaegen
02.07.2007	Suppression	

Tram 18

28.08.2023	Création	Albert – Van Haelen
------------	----------	---------------------

Tram 19

20.04.1913	Création	Laeken (Place Communale) – Bois (Longchamp)
02.1918	Temporairement	Laeken (Place Communale) – Pl. Vanderkindere (sous 19 barré)
07.1923	Service rétabli	Laeken (Place Communale) – Bois (Longchamp)
01.07.1929	Modification	par l'avenue Fonsny dans les deux sens
01.07.1930	Suppression	

Tram 19

09.01.1968	Création	Grand-Bigard – Place Saint-Denis
18.01.1972	Modification	pré-métro entre sq. H. Frick et av. de la Toison d'Or
19.08.1974	Modification	pré-métro entre place Rogier et av. de la Toison d'Or
04.08.1977	Modification	terminus de Grand-Bigard
30.05.1980	Modification	par la Porte de Hal
23.06.1986	Modification	pré-métro station Simonis
01.08.1988	Raccourcissement	Boulevard Léopold II (Saint-Remy) – Place Saint-Denis
28.09.1988	Modification	Grand-Bigard – Avenue Houba de Strooper
12.11.1991	Modification	Grand-Bigard – Heysel
15.02.1994	Modification	par l'avenue Jean Sobieski (vers Heysel)
15.04.1994	Modification	par l'avenue Jean Sobieski (vers ville)
01.09.1994	Modification	Grand-Bigard – De Wand
18.10.2021	Modification	terminus de Grand-Bigard
06.07.2024	Raccourcissement	Simonis – De Wand

Tram Midi – Cinquantenaire

31.01.1904	Electrification	Place Royale – Rue Belliard (parc Léopold)
01.05.1904	Prolongement	Place Royale – Cinquantenaire
22.04.1905	Prolongement	Midi – Cinquantenaire

Tram 20

1905-1906	Numérotation	Midi – Cinquantenaire
03.04.1910	Prolongement	Abattoirs de Cureghem – Cinquantenaire
17.12.1917	Temporairement	Midi – Porte de Tervueren
10.09.1919	Service rétabli	Abattoirs de Cureghem – Porte de Tervueren
06.11.1922	Prolongement	Abattoirs de Cureghem – Boulevard Saint-Michel
15.01.1931	Modification	par les rues Haute et Blaes
22.09.1931	Prolongement	Chaussée de Ninove – Boulevard Saint-Michel
26.07.1932	Prolongement	Chaussée de Gand – Boulevard Saint-Michel
19.03.1935	Prolongements	Basilique – Gare de Schaerbeek
17.04.1936	Modification	au Sablon
17.05.1940	Limité aux abattoirs de Cureghem (voir service 33/20)	
26.11.1943	Rétabli jusqu'à la Basilique	
04.09.1957	Modification	par la rue de Russie
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
05.09.1964	Suppression	

Tram Midi – Luxembourg

15.10.1903	Electrification	Midi – Luxembourg
------------	-----------------	-------------------

Tram 21

1905-1906	Numérotation	Midi – Luxembourg
09.03.1928	Modification	terminus Gare du Midi
09.08.1928	Suppression	

Tram 22

04.05.1908	Création	Anderlecht – Cinquantenaire
11.12.1909	Modification	terminus d'Anderlecht

17.12.1917	Temporairement	Midi – Porte de Tervueren (sous 22 barré ?)
01.05.1919	Service rétabli	Anderlecht – Porte de Tervueren
06.11.1922	Prolongement	Anderlecht – Boulevard Saint-Michel
31.12.1929	Prolongement	Parc d'Anderlecht – Boulevard Saint-Michel
15.01.1931	Modification	par les rues Haute et Blaes
17.04.1936	Modification	au Sablon
06.06.1940	Prolongement	Place Ministre Wauters – Boulevard Saint-Michel
23.06.1940	Raccourcissement	Parc d'Anderlecht – Boulevard Saint-Michel
08.10.1940	Prolongement	Parc d'Anderlecht – Place Verheyleweghen
30.03.1948	Prolongement	Place Ministre Wauters – Place Verheyleweghen
29.11.1954	Prolongement	[CERIA] – Place Ministre Wauters – Place Verheyleweghen
04.09.1957	Modification	par la rue de Russie
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
02.01.1962	Suppression	

Tram 22

17.06.1977	Création	Porte de Namur – Rond-point Winston Churchill
30.08.1982	Suppression	

Tram Impasse du Parc – Rond-point de la rue de la Loi

28.05.1897	Electrification	Impasse du Parc – Rond-point de la rue de la Loi
------------	-----------------	--

Tram 23

1905-1906	Numérotation	Impasse du Parc – Rond-point de la rue de la Loi
21.03.1910	Suppression	

Tram 23

02.01.1923	Création	Bourse – Boulevard Saint-Michel (rond-point)
22.02.1925	Modification	par la rue des Halles
01.03.1927	Prolongement	Bourse – Boulevard Saint-Michel (rue de l'Escadron)
01.03.1927	Création 23 barré	Bourse – Boulevard Saint-Michel via Casernes
09.08.1928	Renumérotation du 23 barré → 26	
21.09.1929	Modification	par la rue du Cardinal Mercier
21.06.1930	Modification	par l'avenue des Nerviens
05.09.1964	Prolongement	Bourse – Gare de Schaerbeek
04.06.1966	Modification	par la rue Belliard vers faubourgs
20.12.1969	Modification	Sainte-Catherine – Gare de Schaerbeek (via pré-métro)
03.05.1972	Modification	pré-métro entre place Meiser et square Vergote
31.01.1975	Modification	pré-métro entre place Meiser et bd Louis Schmidt
31.01.1975	Modification	Gare de Schaerbeek – Rond-point Winston Churchill
04.12.1993	Prolongement	Gare de Schaerbeek – Nord
01.09.1994	Prolongement	Heysel – Bois – Nord
01.09.1997	Modification	Desserte de la place Marie-José via Tram 93 (certains services)
01.09.2000	Raccourcissement	Heysel – Churchill
06.03.2006	Renumérotation	→ 24 de la desserte de la place Marie-José via Tram 93
16.04.2007	Prolongement	Heysel – Gare du Midi
30.06.2008	Raccourcissement	Heysel - Vanderkindere
14.03.2011	Renumérotation	→ 7

Tram Impasse du Parc – Bois

06.07.1897	Création	Impasse du Parc – Bois
------------	----------	------------------------

Tram 24

1905-1906	Numérotation	Impasse du Parc – Bois
31.10.1909	Prolongement	Marché au Bois – Bois
16.08.1913	Modification	terminus au Marché-au-Bois (rue des Colonies)
01.10.1913	Prolongement	Bourse – Bois
22.02.1925	Modification	par la rue des Halles
21.09.1929	Modification	par la rue du Cardinal Mercier

04.06.1966	Modification	par la rue Belliard vers faubourgs
12.01.1970	Modification	Sainte-Catherine – Bois (via pré-métro)
26.12.1972	Prolongement	Sainte-Catherine – Rond-point Winston Churchill
31.01.1975	Suppression	

Tram 24

06.03.2006	Création	Schaerbeek B - Boondael B
16.04.2007	Modification	Schaerbeek B – Vanderkindere
14.03.2011	Suppression	

Tram Impasse du Parc – Auderghem

23.05.1901	Création	Impasse du Parc – Auderghem
------------	----------	-----------------------------

Tram 25

1905-1906	Numérotation	Impasse du Parc – Auderghem
31.10.1909	Prolongement	Marché au Bois – Auderghem
16.08.1913	Modification	terminus au Marché-au-Bois (rue des Colonies)
25.07.1914	Modification	terminus d'Auderghem au ront-point du Souverain
02.09.1914	Modification	Treurenberg – Auderghem
03.12.1918	Modification	Marché-au-Bois – Auderghem
30.10.1934	Prolongement	Bourse – Auderghem
26.06.1956	Prolongement	Bourse –Auderghem – [Transvaal]
04.06.1966	Modification	par la rue Belliard vers faubourgs
28.01.1967	Modification	terminus d'Auderghem
10.01.1970	Modification	Sainte-Catherine – Auderghem (via pré-métro)
11.05.1971	Prolongement	Sainte-Catherine – Transvaal
21.09.1976	Suppression	

Tram 25

16.04.2007	Création	Rogier - Boondael Gare
------------	----------	------------------------

Tram Impasse du Parc – Casernes

04.06.1897	Création	Impasse du Parc – Casernes
------------	----------	----------------------------

Tram 26

1905-1906	Numérotation	Impasse du Parc – Casernes
31.10.1909	Prolongement	Marché au Bois – Casernes
21.03.1910	Suppression	

Tram 26

01.10.1913	Remise en service	Bourse – Casernes
22.02.1925	Modification	par la rue des Halles
09.08.1928	Prolongement	Bourse – Boulevard Saint-Michel via Casernes (ex-23 barré)
21.09.1929	Modification	par la rue du Cardinal Mercier
05.09.1964	Prolongement	Bourse – Square Montgomery
04.06.1966	Modification	par la rue Belliard vers faubourgs
10.01.1970	Suppression	

Tram 27

28.10.1906	Création	Impasse du Parc – Avenue de Cortenberg
01.07.1908	Prolongement	Impasse du Parc – Bd de la Grande Ceinture (act. Bd Reyers)
31.10.1909	Prolongement	Marché au Bois – Bd de la Grande Ceinture (act. Bd Reyers)
17.07.1910	Prolongement	Marché au Bois – Tir National
16.08.1913	Prolongement	Bourse – Tir National
22.02.1925	Modification	par la rue des Halles
27.12.1925	Prolongement	Bourse – Cimetière d'Etterbeek
21.09.1929	Modification	par la rue du Cardinal Mercier
08.12.1936	Prolongement	Bourse – Place Verheyleweghen
13.08.1940	Prolongement	Bourse – Kapelleveld

25.03.1958 Suppression

Tram Porte de Namur – Bois, par la chaussée d'Ixelles (B.I.B.)

15.10.1897 Electrification Porte de Namur – Bois, par la chaussée d'Ixelles
 26.04.1899 Reprise par T.B.
 1901 Conversion à l'écartement normal
 1905 Suppression

Tram 28

02.05.1909 Remise en service Porte de Namur – Bois, par la chaussée d'Ixelles
 08.05.1910 Modification boucle terminus Porte de Namur
 01.08.1913 Renumérotation → 91

Tram 28

16.08.1913 Création Bourse – Avenue Georges Henri
 01.12.1913 Prolongement Bourse – Cimetière d'Etterbeek
 17.05.1914 Prolongement Bourse – Roodebeek (Place Verheyleweghen)
 22.02.1925 Modification par la rue des Halles
 27.12.1925 Prolongement Bourse – Place Saint-Lambert
 21.09.1929 Modification par la rue du Cardinal Mercier
 21.05.1952 Modification par le Tomberg
 04.06.1966 Modification par la rue Belliard vers faubourgs
 25.11.1969 Suppression

Tram Porte de Namur – Bois, par la rue Malibran (B.I.B.)

15.10.1897 Electrification Porte de Namur – Bois, par la rue Malibran
 26.04.1899 Reprise par T.B.
 1901 Conversion à l'écartement normal

Tram 29

1905-1906 Numérotation Porte de Namur – Bois, par la rue Malibran
 01.08.1913 Renumérotation → 92

Tram 29

16.08.1913 Création Bourse – Rond-point de la rue de la Loi
 01.10.1913 Prolongement Bourse – Boulevard Saint-Michel
 06.11.1922 Prolongement Bourse – Woluwe
 22.02.1925 Modification par la rue des Halles
 21.09.1929 Modification par la rue du Cardinal Mercier
 05.11.1940 Suppression

Tram Porte de Namur – Boitsfort, par la chaussée d'Ixelles (B.I.B.)

15.10.1897 Electrification Porte de Namur – Boitsfort (hippodrome), par la chaussée d'Ixelles
 26.04.1899 Reprise par T.B.
 1901 Conversion à l'écartement normal
 28.08.1904 Prolongement Porte de Namur – Boitsfort (gare)
 15.07.1905 Prolongement Porte de Namur – Boitsfort (place communale)

Tram 30

1905-1906 Numérotation Porte de Namur – Boitsfort, par la chaussée d'Ixelles
 08.05.1910 Modification boucle terminus Porte de Namur
 10.04.1928 Prolongement Treurenberg – Boitsfort
 07.09.1953 Suppression

Tram Porte de Namur – Boitsfort, par la rue Malibran (B.I.B.)

15.10.1897 Electrification Porte de Namur – Boitsfort (hippodrome), par la rue Malibran
 26.04.1899 Reprise par T.B.
 1901 Conversion à l'écartement normal
 28.08.1904 Prolongement Porte de Namur – Boitsfort (gare)
 15.07.1905 Prolongement Porte de Namur – Boitsfort (place communale)

Tram 31

1905-1906	Numérotation	Porte de Namur – Boitsfort, par la rue Malibran
01.07.1926	Suppression	

Tram 31

11.09.1928	Création	Bourse – Boitsfort
21.09.1929	Modification	par la rue du Cardinal Mercier
15.12.1930	Modification	terminus de Boitsfort
21.12.1935	Modification	terminus de Boitsfort
07.07.1959	Modification	terminus de Boitsfort
23.06.1963	Suppression	

Tram 31

30.06.2008	Création	Gare du Nord - Marius Renard (exploité uniquement en soirée)
23.02.2015	Suppression	

Tram 32

02.05.1909	Création	Porte de Namur – Boitsfort – Woluwe (par rue Malibran)
25.06.1915	Modification	par la chaussée d'Ixelles
11.09.1928	Suppression	
	mais maintien	les dimanches d'été Pte Namur-Boitsfort-Woluwe
28.08.1930	Suppression	

Tram 32

19.03.1968	Création	Bourse – Boitsfort
11.11.1972	Modification	Place de l'Yser – Boitsfort (via pré-métro)
19.08.1974	Modification	pré-métro entre place Rogier et av. de la Toison d'Or
19.08.1974	Prolongement	Place Philippe Werrie – Boitsfort
20.03.1979	Prolongement	Avenue Houba de Strooper – Boitsfort
15.08.1985	Raccourcissement	Avenue Houba de Strooper – Midi
28.09.1988	Suppression	

Tram 32

02.07.2007	Création	Gare du Nord – Drogenbos Château (exploité uniquement en soirée)
01.09.2011	Prolongement	Da Vinci – Drogenbos Château
01.09.2021	Suppression	

Tram 33

23.04.1910	Création	Porte de Namur – Watermael
01.09.1912	Prolongement	Midi – Watermael
26.04.1926	Prolongement	Midi – Boitsfort
23.02.1927	Modification	par la rue du Relais dans les deux sens
09.03.1928	Modification	terminus Gare du Midi
15.01.1931	Modification	par les rues Haute et Blaes
21.12.1935	Modification	terminus de Boitsfort
17.04.1936	Modification	au Sablon
20.12.1938	Prolongement	Square Henri Rey – Boitsfort
17.05.1940	Limité aux abattoirs de Cureghem (voir service 33/20)	
26.11.1943	Rétabli jusqu'au square Henri Rey	
04.09.1957	Modification	par la rue de Russie
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
07.07.1959	Modification	terminus de Boitsfort
13.10.1960	Suppression	

Service 33/20

22.05.1940	Création	Square Henri Rey – Basilique
04.08.1941	Prolongement	Square Henri Rey – Cimetière de Ganshoren

02.12.1941	Raccourcissement	Square Henri Rey – Basilique
16.11.1943	Suppression	

Tram 33

30.06.2008	Création	Bordet B – Churchill (exploité uniquement en soirée)
31.08.2009	Modification	Bordet B – Parking Stalle
01.09.2011	Suppression	

Tram Porte de Namur – Bois, par l'avenue de la Couronne (B.I.B.)

15.10.1897	Création	Porte de Namur – Bois, par l'avenue de la Couronne
26.04.1899	Reprise par T.B.	
1901	Conversion à l'écartement normal	

Tram 34

1905-1906	Numérotation	Porte de Namur – Bois, par l'avenue de la Couronne
22.10.1929	Modification	terminus à la gare du Bois
18.05.1930	Modification	terminus à rebroussement avenue Lloyd George
?	Modification	terminus en boucle avenue Lloyd George
12.05.1936	Prolongement	Bourse – Bois (avenue Lloyd George)
30.09.1948	Modification	terminus à la gare du Bois
17.07.1951	Modification	terminus rétabli à l'avenue Lloyd George
09.10.1951	Prolongement	Bourse – Rond-point Winston Churchill
08.11.1960	Suppression	

Tram Porte de Namur – Cinquanteaire – Treurenberg (B.I.B.)

13.02.1903	Création	Porte de Namur – Cinquanteaire – Treurenberg
------------	----------	--

Tram 35

1905-1906	Numérotation	Porte de Namur – Cinquanteaire – Treurenberg
07.08.1914	Suppression	

Tram 35

08.05.1928	Création	Porte de Namur – Auderghem
15.11.1932	Prolongement	Porte de Namur – Cimetière d'Auderghem
14.03.1939	Prolongement	Midi – Cimetière d'Auderghem
16.09.1941	Prolongement	Berchem Station – Cimetière d'Auderghem
04.09.1957	Modification	par l'avenue de la Porte de Hal
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
09.01.1968	Raccourcissement	Porte de Namur – Transvaal
17.06.1977	Suppression	

Tram 35

23.09.2024	Création	Esplanade – Bienfaiteurs
10.03.2025	Raccourcissement	Esplanade – Dockx Brussel
25.08.2025	Prolongement	Esplanade – Gare de Schaerbeek

Tram Porte de Namur – Cinquanteaire (B.I.B.)

02.09.1897	Création	Porte de Namur – Cinquanteaire
26.04.1899	Reprise par T.B.	
1902-1903	Conversion à l'écartement normal	
13.02.1903	Suppression	

Tram 36

09.04.1906	Création	Porte de Namur – Cinquanteaire
01.03.1927	Prolongement	Porte de Namur – Boulevard Saint-Michel
08.11.1932	Suppression	

Tram Treurenberg – Cinquanteaire (B.I.B.)

02.09.1897	Création	Place de Louvain – Cinquanteaire
------------	----------	----------------------------------

26.04.1899 Reprise par T.B.
 1902-1903 Conversion à l'écartement normal
 1903 Modification terminus du Treurenberg
 13.02.1903 Suppression

Tram 37

09.04.1906 Création Treurenberg – Cinquantenaire
 01.01.1925 Suppression

Tram Treurenberg – Woluwe (B.I.B.)

Fin 1897 Création Place de Louvain – Woluwe
 26.04.1899 Reprise par T.B.
 1902-1903 Conversion à l'écartement normal
 1903 Modification terminus du Treurenberg

Tram 38

1905-1906 Numérotation Treurenberg – Woluwe
 17.07.1928 Suppression

Tram 39

29.11.1909 Création Porte de Namur – Boondael, par la rue Malibran
 09.11.1911 Suppression

Tram 39

01.01.1925 Création Treurenberg – Stockel
 02.09.1947 Prolongement Place Emile Bockstael – Stockel
 23.06.1963 Modification Bourse – Stockel
 04.06.1966 Modification par la rue Belliard vers faubourgs
 20.12.1969 Modification Sainte-Catherine – Stockel (via pré-métro)
 31.01.1975 Modification par l'avenue des Nerviens
 16.09.1976 Raccourcissement Square Montgomery – Stockel
 01.09.1988 Prolongement Square Montgomery – Ban Eik

Tram Treurenberg – Tervueren (B.I.B.)

09.05.1897 Création Place de Louvain – Tervueren
 26.04.1899 Reprise par T.B.
 1902-1903 Conversion à l'écartement normal
 1903 Modification terminus du Treurenberg

Tram 40

1905-1906 Numérotation Treurenberg – Tervueren
 07.09.1953 Prolongement Place de l'Yser – Tervuren
 23.06.1963 Prolongement Place Emile Bockstael – Tervuren
 04.06.1966 Modification par la rue Belliard vers faubourgs
 16.04.1968 Suppression

Tram Place Saint-Josse – Tervueren (B.I.B.)

09.05.1897 Création Place Saint-Josse – Tervueren
 Fin 1897 Raccourcissement Place Saint-Josse – Cinquantenaire
 26.04.1899 Reprise par T.B.
 1899 Raccourcissement Place Saint-Josse – Square Marguerite
 1902-1903 Conversion à l'écartement normal

Tram 41

1905-1906 Numérotation Place Saint-Josse – Square Marguerite
 16.11.1908 Suppression

Tram 41

15.08.1909 Création Woluwe – Stockel
 01.10.1912 Prolongement Porte de Tervueren – Stockel
 01.01.1925 Prolongement Porte de Namur – Stockel

21.09.1976	Suppression
------------	-------------

Tram 42

01.05.1912	Création	Porte de Tervueren – Woluwe
01.01.1925	Suppression	

Tram Porte de Namur – Woluwe

01.05.1897	Création	Porte de Namur – Cinquantenaire
05.07.1897	Prolongement	Porte de Namur – Tervueren
Fin 1897	Raccourcissement	Porte de Namur – Woluwe
1905	Suppression	

Tram 43

01.05.1907	Remise en service	Porte de Namur – Woluwe
08.11.1932	Suppression	

Tram 44

16.04.1968	Création	Bourse – Tervuren
20.12.1969	Modification	Sainte-Catherine – Tervuren (via pré-métro)
31.01.1975	Modification	par l'avenue des Nerviens
16.09.1976	Raccourcissement	Square Montgomery – Tervuren

Tram Porte de Namur – Tervueren

01.02.1903	Création	Porte de Namur – Tervueren
------------	----------	----------------------------

Tram 45

1905-1906	Numérotation	Porte de Namur – Tervueren
14.03.1939	Prolongement	Midi – Tervueren
30.03.1948	Prolongement	Parc d'Anderlecht – Tervueren
04.09.1957	Modification	par la rue de Russie
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
12.12.1967	Raccourcissement	Porte de Namur – Tervuren
21.09.1976	Suppression	

Tram Laeken – Anderlecht

25.03.1902	Electrification	Laeken (Pont) – Anderlecht
17.09.1905	Prolongement	Laeken (Pont) – Veeweyde

Tram 46

1905-1906	Numérotation	Laeken (Pont) – Veeweyde
19.08.1907	Prolongement	Laeken (Eglise) – Veeweyde
19.05.1911	Prolongement	Laeken (Place Communale) – Veeweyde
11.04.1933	Modification	par la rue Marie-Christine (provisoirement)
24.11.1934	Modification	par la rue Stéphanie
18.09.1956	Prolongement	[Hôpital Brugmann] – Pl. Bockstael – Veeweyde
28.06.1960	Suppression	

Tram 47

03.04.1910	Création	Laeken (Eglise) – Bois (Longchamp)
12.02.1911	Prolongement	Laeken (Place Communale) – Bois (Longchamp)
03.11.1911	Modification	par la rue Marie-Christine
20.04.1913	Suppression	

Tram 47

12.06.1927	Création	Bourse – Château Meudon
01.12.1936	Prolongement	Bourse – Marly
08.05.1944	Modification	Nord – Marly
17.04.1945	Modification	Bourse – Marly
02.07.1957	Suppression	

Tram Laeken – Abattoirs de Cureghem

28.06.1903 Electrification Laeken (Pont) – Abattoirs de Cureghem

Tram 48

1905-1906 Numérotation Laeken (Pont) – Abattoirs de Cureghem
 19.08.1907 Prolongement Laeken (Eglise) – Abattoirs de Cureghem
 03.04.1910 Suppression

Tram 48

19.05.1911 Création Halles – Anderlecht
 15.01.1912 Suppression

Tram 48

14.02.1928 Création Bourse – Altitude Cent
 15.01.1931 Modification par les rues Haute et Blaes
 12.05.1936 Modification par le Sablon dans les deux sens
 21.11.1961 Suppression

Tram Laeken – Saint-Gilles

28.06.1903 Electrification Laeken (Pont) – Saint-Gilles

Tram 49

1905-1906 Numérotation Laeken (Pont) – Saint-Gilles
 19.08.1907 Prolongement Laeken (Eglise) – Saint-Gilles
 10.07.1908 Modification Laeken (Eglise) – Place de Bethléem
 25.07.1908 Prolongement Laeken (Eglise) – Parc de Saint-Gilles
 01.07.1909 Prolongement Laeken (Eglise) – Bois (Longchamp)
 01.03.1910 Prolongement Laeken (Place Communale) – Bois (Longchamp)
 03.11.1911 Modification par la rue Stéphanie
 18.06.1926 Modification par l'avenue de la Reine
 01.07.1929 Modification par l'avenue Fonsny dans les deux sens
 11.04.1933 Modification par la rue Marie-Christine (provisoirement)
 24.11.1934 Modification par la rue Stéphanie
 17.07.1951 Suppression

Tram Schaerbeek – Forest

04.11.1902 Electrification Midi – Gare de Forest
 28.06.1903 Electrification Schaerbeek (Place Verboeckhoven) – Gare de Forest
 27.12.1903 Prolongement Gare de Schaerbeek – Gare de Forest

Tram 50

1905-1906 Numérotation Gare de Schaerbeek – Gare de Forest
 26.09.1908 Raccourcissement Gare de Schaerbeek – Forest (place Saint-Denis)
 04.05.1909 Prolongement Gare de Schaerbeek – Uccle Globe
 01.01.1914 Raccourcissement Place Verboeckhoven – Uccle Globe
 01.01.1914 Modification par l'avenue Van Volxem
 25.03.1914 Modification par la rue Saint-Denis
 05.10.1933 Suppression

Tram 51

03.04.1910 Création Laeken (Eglise) – Place de Bethléem
 12.02.1911 Prolongement Laeken (Place Communale) – Place de Bethléem
 03.11.1911 Modification par la rue Marie-Christine
 20.04.1913 Prolongement Laeken – Place Sainte-Croix
 01.05.1914 Suppression

Tram 51

30.06.2008 Création Heysel – Avenue du Silence
 29.09.2008 Prolongement Heysel – Van Haelen
 10.03.2014 Modification Stade – Van Haelen
 05.11.2022 Scission Stade – Gare du Midi et Altitude Cent – Van Haelen

28.08.2023	Racourcissement	Stade – Gare du Midi
------------	-----------------	----------------------

Tram 52

20.04.1913	Création	Nord – Place Sainte-Croix
01.01.1914	Prolongement	Gare de Schaerbeek – Place Sainte-Croix
01.05.1914	Suppression	

Tram 52

27.04.1935	Création	Avenue Astrid – Place Saint-Denis
04.11.1935	Prolongement	Avenue Astrid – – Place Saint-Denis – [Gare de Forest]
07.06.1947	Prolongement	Avenue Astrid – Drogenbos
27.06.1956	Modification	par l'esplanade de la Gare du Nord
14.11.1957	Modification	terminus avenue de Meise
17.12.1957	Modification	par le Constitution
25.05.1963	Modification	par la place Verboeckhoven
12.04.1974	Modification	par rue de la Caserne et rue d'Artois
06.08.1974	Modification	par le tunnel Thomas
04.10.1976	Modification	pré-métro entre rue du Progrès et Gare du Midi
13.05.1980	Modification	par la rue de l'Argonne
13.09.1983	Modification	par la rue Couverte
24.11.1988	Modification	terminus de Drogenbos
06.03.2006	Modification	par le quai des Usines
02.07.2007	Suppression	

Tram Place Liedts – Midi

28.06.1903	Electrification	Place Liedts – Midi
------------	-----------------	---------------------

Tram 53

1905-1906	Numérotation	Place Liedts – Midi
26.09.1908	Prolongements	Vilvorde – Gare de Forest
25.03.1914	Modification	par l'avenue Van Volxem
13.07.1930	Modification	par la rue François-Joseph Navez
04.11.1935	Raccourcissement	la desserte de la gare de Forest passe à la Tram 52
27.06.1947	Prolongement	la desserte de la gare de Forest revient à la Tram 53
27.06.1956	Modification	par l'esplanade de la gare du Nord
10.09.1956	Raccourcissement	la desserte de la gare de Forest est supprimée
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
27.06.1960	Suppression	

Service spécial de Vilvorde

06.11.1922	Création	Vilvorde – Midi
28.05.1923	Raccourcissement	Vilvorde – Nord
01.08.1923	Raccourcissement	Vilvorde – Place Verboeckhoven
01.02.1927	Prolongement	Vilvorde – Place Liedts
13.07.1930	Modification	par la rue François-Joseph Navez
02.01.1935	Prolongement	Vilvorde – Nord
14.09.1937	Suppression	
19.05.1944	Remise en service	Vilvorde – Nord
09.07.1946	Suppression	

Tram Place Liedts – Pont de Luttre

01.05.1904	Création	Place Liedts – Pont de Luttre
------------	----------	-------------------------------

Tram 54

1905-1906	Numérotation	Place Liedts – Pont de Luttre
26.09.1908	Prolongement	Place Verboeckhoven – Pont de Luttre
01.01.1914	Prolongement	Place Verboeckhoven – Place Saint-Denis
25.03.1914	Modification	par l'avenue Van Volxem
01.10.1928	Modification	en alternance par av. Van Volxem et rue Saint-Denis

05.05.1931	Modification	tous les services par av. Van Volxem
05.10.1933	Suppression	

Tram Place Verboeckhoven – Anderlecht

28.06.1903	Electrification	Place Verboeckhoven – Anderlecht
------------	-----------------	----------------------------------

Tram 55

1905-1906	Numérotation	Place Verboeckhoven – Anderlecht
11.12.1909	Modification	terminus d'Anderlecht
23.04.1923	Raccourcissement	Place Verboeckhoven – Midi
27.09.1927	Suppression	

Tram 55

09.01.1968	Création	Place de la Paix – Avenue du Silence
12.04.1974	Modification	par rue de la Caserne et rue d'Artois
06.08.1974	Modification	par le tunnel Thomas
04.10.1976	Modification	pré-métro entre rue du Progrès et Gare du Midi
13.05.1980	Modification	par la rue de l'Argonne
13.09.1983	Modification	par la rue Couverte
04.12.1993	Prolongement	Bordet B – Avenue du Silence
04.12.1993	Modification	pré-métro jusque Albert; par la place de l'Altitude Cent
30.06.2008	Raccourcissement	Bordet B – Rogier

Tram Evere – Anderlecht

29.10.1905	Création	Evere – Anderlecht
------------	----------	--------------------

Tram 56

1905-1906	Numérotation	Evere – Anderlecht
11.12.1909	Modification	terminus d'Anderlecht
31.12.1929	Prolongement	Evere – Parc d'Anderlecht
05.01.1948	Prolongement	Evere – Parc d'Anderlecht – [Neerpede]
27.06.1956	Modification	par l'esplanade de la Gare du Nord
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
12.12.1967	Raccourcissement	Evere – Midi
09.01.1968	Suppression	

Tram 56

04.12.1993	Création	Gare de Schaerbeek – Hôpital Erasme
12.01.1999	Raccourcissement	Gare de Schaerbeek – Saint-Nicolas (voir bus navette 56)
16.09.2003	Raccourcissement	Gare de Schaerbeek – Debussy
04.09.2006	Prolongement	Gare de Schaerbeek – Marius Renard
30.06.2008	Raccourcissement	Gare de Schaerbeek – Gare du Nord
06.04.2009	Suspension	
19.12.2009	Suppression	

Tram 57

16.08.1909	Création	Place Verboeckhoven – Bois (Longchamp)
03.04.1910	Suppression	

Tram 57

01.01.1914	Création	Place Verboeckhoven – Place Saint-Denis
25.03.1914	Modification	par la rue Saint-Denis
01.10.1928	Suppression	

Tram 58

01.01.1914	Création	Vilvorde – Uccle Globe
25.03.1914	Modification	par la rue Saint-Denis
13.07.1930	Modification	par la rue François-Joseph Navez
27.06.1956	Modification	par l'esplanade de la Gare du Nord

17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
25.05.1963	Création	service 58 barré Gare de Schaerbeek – Gare du Midi
16.12.1967	Suppression	service 58 barré Gare de Schaerbeek – Gare du Midi
12.04.1974	Modification	par rue de la Caserne et rue d'Artois
06.08.1974	Modification	par le tunnel Thomas
04.10.1976	Modification	pré-métro entre rue du Progrès et Gare du Midi
03.04.1979	Modification	par la place Verboeckhoven
13.05.1980	Modification	par la rue de l'Argonne
13.09.1983	Modification	par la rue Couverte
31.01.1984	Modification	Vilvorde – Drogenbos
01.10.1987	Modification	Vilvorde – Berchem Station
23.11.1992	Modification	terminus de Vilvorde
06.08.1993	Modification	aux abords de la gare du Midi
26.09.1993	Raccourcissement	Gare de Schaerbeek – Berchem Station
04.12.1993	Suppression	

Tram 59

01.07.1907	Création	Midi – Cinquantenaire
25.08.1933	Modification	terminus de la Porte de Tervueren (rue des Ménapiens)
10.06.1948	Prolongement	Petite Ile – Porte de Tervueren
05.05.1951	Raccourcissement	Midi – Porte de Tervuren
10.05.1952	Modification	par la nouvelle gare du Nord
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
25.05.1963	Suppression	

Tram 60

11.07.1907	Création	Nord – Place Dailly
27.08.1907	Suppression	

Tram 60

17.05.1910	Création	Abattoirs de Cureghem – Porte de Tervueren
22.09.1931	Prolongement	Chaussée de Ninove – Porte de Tervueren
25.08.1933	Modification	terminus de la Porte de Tervueren (rue des Ménapiens)
19.02.1935	Prolongement	Karreveld – Porte de Tervueren
17.05.1940	Limité aux abattoirs	de Cureghem
18.11.1941	Prolongement	sous navette 60 barré Basilique – rue de Birmingham
16.11.1943	Rétabli	Basilique – Porte de Tervueren
10.05.1952	Modification	par la nouvelle gare du Nord
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
25.05.1963	Service partiel	60 barré Midi – Porte de Tervuren (en remplacement du 59)
09.01.1968	Suppression	

Tram 61

06.08.1907	Création	Nord – Cinquantenaire
28.07.1927	Modification	terminus Gare du Nord
25.08.1933	Modification	terminus de la Porte de Tervueren (rue des Ménapiens)
21.11.1950	Suppression	

Tram 62

12.1920	Création	Nord – Place Dailly
28.07.1927	Modification	terminus Gare du Nord
25.05.1928	Suppression	

Tram 62

09.01.1968	Création	Berchem Station – Porte de Tervuren
24.10.1972	Modification	par la rue de Quatrecht
12.04.1974	Modification	par rue de la Caserne et rue d'Artois

08.06.1974	Modification	par la place Liedts
06.08.1974	Modification	par le tunnel Thomas
09.12.1975	Prolongement	Berchem Station – Square Montgomery
04.10.1976	Modification	pré-métro entre rue du Progrès et Gare du Midi
01.10.1987	Suppression	

Tram 62

01.09.2011	Création	Bienfaiteurs – Da Vinci
10.03.2014	Prolongement	Cimetière de Jette – Da Vinci
22.04.2014	Prolongement	Cimetière de Jette – Eurocontrol
06.07.2024	Prolongement	Heysel – Eurocontrol

Tram 63

01.01.1935	Création	Bourse – Place Général Meiser (scission de la Tram 65)
17.11.1953	Prolongement	Place Général Meiser – Scheut
17.11.1953	Prolongement	[Cim. Bruxelles] – Place Général Meiser – Scheut
01.04.1967	Modification	par la rue des Colonies
11.07.1967	Raccourcissement	Place Général Meiser (avenue E. Plasky) – Scheut
28.03.1970	Suppression	

Tram 64

01.11.1932	Création	Cimetière de Schaerbeek – Parc d'Anderlecht
18.08.1934	Prolongement	Evere – Parc d'Anderlecht
17.02.1959	Suppression	

Tram Bourse – Gare Rogier (C.F.E.)

26.11.1904	Electrification	Bourse – Gare Rogier
09.02.1920	Prolongement	Bourse – Place des Bienfaiteurs

Tram Bourse – Place Cambier (C.F.E.)

01.07.1920	Prolongement	Bourse – Place Cambier
29.08.1921	Prolongement	Bourse – Place Cambier – Place des Gueux – Bourse (en boucle)
01.01.1925	Reprise par T.B.	
22.02.1925	Modification	terminus de la Bourse
17.03.1927	Modification	Béguinage – Place Cambier – Pl. des Gueux – Bourse

Tram 65

14.08.1928	Numérotation	Béguinage – Place Cambier – Pl. des Gueux – Bourse
24.10.1928	Modification	par la rue Thiéfry
03.02.1931	Modification	par les rues de la Limite et du Méridien
01.01.1935	Raccourcissement	Béguinage – Place Général Meiser
17.11.1953	Modification	Bourse – Place Général Meiser (via la place Madou)
26.11.1957	Suppression	

Tram Bourse – Avenue Louis Bertrand (C.F.E.)

20.12.1912	Création	Bourse – Avenue Louis Bertrand
01.01.1925	Reprise par T.B.	
17.03.1927	Modification	Béguinage – Avenue Louis Bertrand

Tram 66

25.06.1928	Numérotation	Béguinage – Avenue Louis Bertrand
24.10.1928	Modification	par la rue Thiéfry
01.12.1928	Prolongement	Béguinage – Cimetière de Schaerbeek
03.02.1931	Modification	par les rues de la Limite et du Méridien
18.08.1934	Prolongement	Béguinage – Evere
17.11.1953	Modification	Bourse – Evere (via la place Madou)
21.01.1958	Suppression	

Tram Bourse – Place des Gueux (C.F.E.)

31.10.1909	Electrification	Bourse – Place des Gueux
------------	-----------------	--------------------------

01.01.1925	Reprise par T.B.	
22.02.1925	Modification	terminus de la Bourse
Tram 67		
14.08.1928	Numérotation	Bourse – Place des Gueux
11.02.1941	Suppression	

Tram 72		
24.06.1913	Création	Rue de Linthout – Nord
05.07.1915	Modification	trajet sans transbordement avenue Rogier
01.03.1920	Prolongement	Porte de Tervueren – Nord
28.07.1927	Modification	terminus Porte de Tervueren (rue des Tongres)
02.08.1927	Modification	terminus Gare du Nord
31.08.1928	Modification	par la rue des Palais
28.03.1950	Suppression	

Tram 74		
24.06.1913	Création	Rue de Linthout – Midi
05.07.1915	Modification	trajet sans transbordement avenue Rogier
01.03.1920	Prolongement	Porte de Tervueren – Midi
28.07.1927	Modification	terminus Porte de Tervueren (rue des Tongres)
31.08.1928	Modification	par la rue des Palais
23.04.1929	Prolongement	Porte de Tervueren – Midi – (Place Saint-Denis)
16.12.1935	Prolongement	Porte de Tervueren – Place Saint-Denis
22.06.1948	Modification	par la rue Saint-Denis
11.07.1954	Modification	terminus Porte de Tervuren (rue des Ménapiens)
27.06.1956	Modification	par l'esplanade de la Gare du Nord
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
28.06.1959	Raccourcissement	Porte de Tervuren – Midi
25.05.1963	Prolongement	Porte de Tervuren – Petite Ile
31.10.1967	Suppression	

Tram 75		
12.12.1967	Création	Rond-point du Meir – Neerpede
03.01.1968	Suppression	

Tram Bourse – Anderlecht Eglise (C.F.E.)		
01.02.1913	Création	Bourse – Anderlecht Eglise
01.01.1925	Reprise par T.B.	
12.03.1927	Modification	terminus Bourse
Tram 76		
29.03.1928	Numérotation	Bourse – Anderlecht Eglise
01.11.1932	Prolongement	Bourse – Parc d'Anderlecht
23.06.1940	Prolongement	Bourse – Place Ministre Wauters
11.02.1941	Prolongement	Place des Gueux – Place Ministre Wauters
09.12.1941	Prolongement	Cimetière de Bruxelles – Place Ministre Wauters
15.10.1951	Prolongement	Cimetière de Bruxelles – Château de Waesbroeck (C.E.R.I.A.)
01.04.1967	Modification	par la rue des Colonies
11.07.1967	Raccourcissement	Place Général Meiser (avenue E. Plasky) – C.E.R.I.A.
12.12.1967	Raccourcissement	Place Général Meiser – Rond-point du Meir
28.03.1970	Suppression	

Tram Bourse – Rue Alphonse Vandenpeereboom (C.F.E.)		
05.03.1905	Electrification	Bourse – Rue Alphonse Vandenpeereboom
31.10.1907	Prolongement	Bourse – Scheut
01.01.1925	Reprise par T.B.	
12.03.1927	Modification	terminus Bourse

Tram 77

29.03.1928	Numérotation	Bourse – Scheut
02.07.1937	Modification	terminus de Scheut
11.02.1941	Prolongement	Place des Gueux – Scheut
05.04.1949	Raccourcissement	Square Marguerite – Scheut
25.06.1955	Suppression	

Tram 78

08.08.1940	Création	Bourse – Karreveld
16.09.1941	Suppression	

Tram 80

03.12.1923	Création	Midi – Porte de Tervueren
21.12.1926	Prolongement	Midi – Cimetière d'Etterbeek
24.06.1936	Suppression	

Tram 81

01.05.1914	Création	Laeken (Place Communale) – Porte de Tervueren
16.07.1922	Modification	par l'avenue Fonsny dans les deux sens
18.06.1926	Modification	par l'avenue de la Reine
25.07.1940	Modification	par la rue Stéphanie
20.04.1951	Modification	par la rue Marie-Christine
17.11.1953	Prolongement	Place Emile Bockstael – Square Montgomery
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
14.01.1958	Modification	par la rue Stéphanie
25.05.1963	Prolongements	Centenaire (place Saint-Lambert) – Square de Meudon
16.04.1968	Raccourcissement	Place Emile Bockstael – Square de Meudon
12.04.1974	Modification	par rue de la Caserne et rue d'Artois
15.02.1975	Raccourcissement	Place Emile Bockstael – Square Montgomery
04.10.1976	Modification	pré-métro entre rue du Progrès et Gare du Midi
13.09.1977	Modification	église de la Trinité
29.01.1979	Prolongement	Square Prince Léopold – Square Montgomery
13.05.1980	Modification	par la rue de l'Argonne
26.10.1982	Prolongement	Place Saint-Lambert – Square Montgomery
13.09.1983	Modification	par la rue Couverte
01.10.1984	Prolongement	Heysel – Square Montgomery
01.10.1985	Raccourcissement	Place Saint-Lambert – Square Montgomery
01.09.1990	Prolongement	Heysel – Square Montgomery
29.06.1993	Modification	par le Cimetière de Jette
15.02.1994	Modification	par l'avenue Jean Sobieski (vers Heysel)
15.04.1994	Modification	par l'avenue Jean Sobieski (vers ville)
02.07.2007	Modification	par av. Woeste, bd Léopold II et Petite Ceinture ouest
30.06.2008	Modification	Marius Renard – Square Montgomery (ne circule plus en soirée)
23.02.2015		circule à nouveau en soirée

Tram 82

01.05.1914	Création	Gare de Schaerbeek – Cimetière d'Etterbeek
16.07.1922	Modification	par l'avenue Fonsny dans les deux sens
21.12.1926	Suppression	

Tram 82

04.12.1993	Création	Berchem Station – Square Montgomery
01.09.1999	Modification	par la Porte de Ninove
01.09.1999	Maintien de la desserte	de l'avenue Clémenceau (82 rouge)
21.03.2000	Desserte de l'avenue Clémenceau	reprise par Tram 83
02.07.2007	Modification	Berchem Station - Drogenbos Château

Tram 83

01.05.1914	Création	Gare de Schaerbeek – Porte de Tervueren
16.07.1922	Modification	par l'avenue Fonsny dans les deux sens
14.11.1933	Prolongement	Gare de Schaerbeek – Porte de Tervueren – [Cimetière d'Etterbeek]
24.06.1936	Prolongement	Gare de Schaerbeek – Cimetière d'Etterbeek
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
25.05.1963	Suppression	

Tram 83

21.03.2000	Création	Berchem Station – Midi (par l'avenue Clémenceau)
02.07.2007	Suppression	

Tram 83

30.06.2008	Création	Berchem Station - Montgomery (exploité uniquement en soirée)
23.02.2015	Suppression	

Tram Bourse – Berchem (C.F.E.)

20.05.1905	Electrification	Bourse – Berchem Place Communale
19.04.1912	Prolongement	Bourse – Berchem Station
01.01.1925	Reprise par T.B.	
18.04.1927	Modification	terminus Bourse

Tram 85

29.04.1928	Numérotation	Bourse – Berchem Station
22.12.1959	Suppression	

Tram Bourse – Place Simonis (C.F.E.)

03.06.1905	Electrification	Bourse – Place Simonis
------------	-----------------	------------------------

Tram Bourse – Basilique (C.F.E.)

12.10.1905	Prolongement	Bourse – Basilique
01.01.1925	Reprise par T.B.	
18.04.1927	Modification	terminus Bourse

Tram 86

05.03.1928	Numérotation	Bourse – Basilique
02.12.1941	Prolongement	Bourse – Cimetière de Ganshoren
12.05.1959	Suppression	

Tram Bourse – Jette (C.F.E.)

28.12.1904	Electrification	Bourse – Jette
1913	Modification	avenue de Jette vers ville
1919	Modification	terminus de la Bourse
01.01.1925	Reprise par T.B.	
09.02.1927	Modification	sens de circulation au Béguinage
18.04.1927	Modification	terminus Bourse

Tram 87

12.03.1928	Numérotation	Bourse – Jette
08.05.1928	Modification	par l'avenue de Jette dans les deux sens
22.09.1931	Suppression	

Tram 87

16.05.1933	Création	Bourse – Basilique
02.12.1941	Prolongement	Bourse – Cimetière de Ganshoren
28.03.1958	Suppression	

Tram Bourse – Rue Steyls (C.F.E.)

16.07.1908	Création	Bourse – Rue Steyls
1919	Modification	terminus de la Bourse
18.06.1923	Prolongement	Bourse – Hôpital de Bruxelles (Brugmann)
01.01.1925	Reprise par T.B.	

09.02.1927	Modification	sens de circulation au Béguinage
18.04.1927	Modification	terminus Bourse
Tram 88		
24.05.1928	Numérotation	Bourse – Hôpital Brugmann
06.03.1934	Modification	par l'avenue Charles Woeste
01.05.1934	Prolongement	Bourse – Dieleghem
17.09.1934	Modification	par la place de l'Yser
10.04.1958	Modification	par le boulevard du Jubilé
09.01.1968	Suppression	

Tram Bourse – Gare Maritime (C.F.E.)		
02.11.1906	Création	Bourse – Gare Maritime
16.07.1908	Prolongement	Bourse – Laeken (Place Communale)
1919	Modification	terminus de la Bourse
01.01.1925	Reprise par T.B.	
09.02.1927	Modification	sens de circulation au Béguinage
18.04.1927	Modification	terminus Bourse
Tram 89		
24.05.1928	Numérotation	Bourse – Laeken (Place Communale)
21.07.1930	Prolongement	Bourse – Place Emile Bockstael – [Place Saint-Lambert]
05.05.1931	Raccourcissement	Bourse – Place Emile Bockstael
27.04.1935	Prolongement	Bourse – Avenue Houba de Strooper
24.08.1954	Modification	suite aux travaux rue Charles De Meer
24.08.1954	navette 89 barré	Bourse – Rue Charles Demeer
04.05.1955	Modification	reprise de l'itinéraire normal et suppression navette
01.03.1960	Suppression	

Tram 90		
16.10.1910	Création	Cimetière de Saint-Josse – Bois
01.12.1919	Modification	terminus du Bois
04.05.1927	Modification	terminus du Bois
06.05.1930	Prolongement	Nord – Bois
17.07.1951	Prolongement	Nord – Bois – Place Emile Bockstael
10.05.1952	Modification	terminus de la place Rogier
24.09.1957	Raccourcissement	Place Rogier – Place Général Meiser – Bois
31.10.1967	Prolongement	Place Rogier – Bois – Midi
20.06.1970	Raccourcissement	Nord – Bois – Midi
03.05.1972	Modification	pré-métro entre place Meiser et square Vergote
06.08.1974	Modification	par le tunnel Thomas; terminus à rebroussement gare du Nord
31.01.1975	Modification	pré-métro entre place Meiser et bd Louis Schmidt
04.10.1976	Prolongement	Rogier (pré-métro) – Bois – Midi
08.07.1977	Modification	terminus du Midi
06.05.1980	Modification	par la rue de l'Argonne
13.09.1983	Modification	par la rue Couverte
04.12.1993	Modification	pré-métro du Midi à l'avenue Albert
16.04.2007	Suppression	

Tram 91		
01.08.1913	Renumérotation	28 → 91 Porte de Namur – Bois, par la chaussée d'Ixelles
05.02.1915	Suppression	

Tram 91		
14.09.1957	Création	Nord – Midi – Bois (scission de la Tram 90)
17.12.1957	Modification	par le tunnel Constitution
31.10.1967	Suppression	

Tram 91

12.11.1991 Création Louise – Parking Stalle
 02.07.2007 Suppression

Tram 92

01.08.1913 Renumérotation 29 → 92 Porte de Namur – Bois, par la rue Malibran
 01.07.1926 Suppression

Tram 92

19.03.1968 Création Avenue de Meysse – Place Emile Danco
 15.08.1985 Prolongement Avenue de Meysse – Fort-Jaco
 01.09.1997 Scission Esplanade – Verboeckhoven et Gare de Schaerbeek – Fort-Jaco
 21.04.1998 Raccourcissement Gare de Schaerbeek – Fort-Jaco

Tram 93

08.05.1910 Création Porte de Namur – Boondael par la chaussée d'Ixelles
 01.07.1926 Suppression

Tram 93

08.09.1931 Création Place de la Paix – Place Georges Brugmann
 06.09.1932 Modification par l'avenue Voltaire
 19.03.1968 Modification Gare de Schaerbeek – Place Georges Brugmann
 15.08.1985 Modification Gare de Schaerbeek – Avenue Louise (Legrand)
 04.11.1986 Prolongement Gare de Schaerbeek – Place Marie-José
 16.04.2007 Raccourcissement Schaerbeek B - Legrand
 02.07.2007 Suppression

Tram 93

31.08.2013 Création Stade – Legrand

Tram 94

01.09.1912 Création Place Emmanuel Hiel – Place Sainte-Croix
 05.09.1912 Prolongement Place Emmanuel Hiel – Boondael
 03.11.1925 Prolongement Place Verboeckhoven – Boondael
 01.07.1926 Prolongement et raccourcissement Place de la Paix – Place Sainte-Croix
 07.12.1926 Prolongement Place de la Paix – Boondael
 06.09.1932 Modification par l'avenue Voltaire
 08.11.1960 Suppression

Tram 94

19.03.1968 Création Place Cardinal Mercier – Place Marie-José
 30.03.1971 Modification par le Petit Sablon
 22.06.1974 Modification par le tunnel Thomas
 15.08.1985 Prolongement Place Cardinal Mercier – Boitsfort
 01.07.1988 Modification Cimetière de Jette – Boitsfort
 04.09.2006 Prolongement Cimetière de Jette – Herrmann-Debroux
 02.07.2007 Prolongement Stade – Hermann-Debroux
 14.03.2011 Prolongement Stade – Musée du Tram
 31.08.2013 Raccourcissement Louise – Musée du Tram
 29.09.2018 Suppression

Tram 95

11.09.1912 Création Porte de Namur – Cimetière d'Ixelles
 17.12.1917 Suppression temporaire
 06.10.1919 Remise en service Porte de Namur – Cimetière d'Ixelles
 29.04.1927 Suppression

Tram 96

06.10.1919	Création	Porte de Namur – Watermael
23.02.1927	Modification	par la rue du Relais dans les deux sens
12.04.1938	Prolongement	Porte de Namur – Square des Archiducs
08.11.1960	Suppression	

Tram 97

02.07.2007	Création	Louise – Parking Stalle
06.04.2009	Prolongement	Louise – Dieweg

Tram 98

26.04.1926	Création	Midi – Watermael
23.02.1927	Modification	par la rue du Relais dans les deux sens
09.03.1928	Modification	terminus Gare du Midi
15.01.1931	Modification	par les rues Haute et Blaes
17.04.1936	Modification	au Sablon
12.05.1936	Prolongements	Bourse – Boitsfort
07.07.1959	Modification	terminus de Boitsfort
08.11.1960	Suppression	

Tram Schaerbeek – Ixelles

30.12.1906	Electrification	Schaerbeek (rue Metsys) – Ixelles (place Sainte-Croix)
01.07.1908	Prolongement	Gare de Schaerbeek – Place Sainte-Croix
25.07.1930	Modification	Sens de marche entre place Houwaert et sq. Gutenberg

Tram 99

22.11.1934	Numérotation et conversion à l'écartement normal	
01.10.1935	Suppression	

Tram Place Saint-Josse – Cimetière de Bruxelles

31.03.1907	Electrification	Place Saint-Josse – Cimetière de Bruxelles
25.07.1930	Modification	terminus de la place Saint-Josse
01.08.1934	Reprise par la SNCV	

Tram 101

28.11.1967	Création	Midi – Porte de Namur – Place Rogier – Porte de Flandre – Midi
21.12.1970	Modification	pré-métro entre sq. H. Frick et av. de la Toison d'Or
19.08.1974	Modification	pré-métro entre place Rogier et av. de la Toison d'Or
13.05.1980	Modification	par la rue de l'Argonne
13.09.1983	Modification	par la rue Couverte
28.09.1988	Suppression	

Tram 102

28.11.1967	Création	Midi – Porte de Namur – Pl. Rogier – Pl. de la Duchesse – Midi
29.06.1969	Raccourcissement	Midi – Place Rogier – Place de la Duchesse (sous 102 barré)
28.09.1970	Raccourcissement	Midi – Place Rogier – Place de la Duchesse (sous 102)
21.12.1970	Modification	pré-métro entre sq. H. Frick et av. de la Toison d'Or
19.08.1974	Modification	pré-métro entre place Rogier et av. de la Toison d'Or
19.08.1974	Prolongement	Midi – Place Jef Mennekens
10.01.1978	Modification	terminus du Midi
06.05.1980	Modification	par la rue de l'Argonne
26.10.1982	Suppression	

Tram 103

12.12.1967	Création	Place de l'Yser – C.E.R.I.A.
09.01.1968	Création	Jette (Dieleghem) – C.E.R.I.A.
12.05.1970	Raccourcissement	Hôpital Brugmann – C.E.R.I.A.
21.12.1970	Modification	pré-métro entre sq. H. Frick et av. de la Toison d'Or
26.03.1974	Prolongement	Avenue Houba de Strooper – C.E.R.I.A.

19.08.1974	Modification	pré-métro entre place Rogier et av. de la Toison d'Or
24.05.1977	Modification	par l'avenue Hippolyte Limbourg vers ville
19.01.1978	Modification	par l'avenue Hippolyte Limbourg dans les deux sens
06.05.1980	Modification	par la rue de l'Argonne
12.03.1982	Prolongement	Avenue Houba de Strooper – Hôpital Erasme
27.08.1982	Modification	par avenue Paul Janson vers rond-point du Meir
23.06.1986	Modification	pré-métro station Simonis
28.09.1988	Raccourcissement	Midi – Hôpital Erasme
17.08.1993	Modification	terminus de la gare du Midi
04.12.1993	Suppression	