

Siège : 9, rue Robert Scott, Bruxelles 18  
Tél : 45.26.09.

Zetel : Robert Scottstraat 9  
Brussel 18, tél : 452609

Bulletin n° 3- Février 1967

Bulletijn nr 3 - Februari 1967

ASSEMBLEE GENERALE DU 18 JANVIER 1967

L'assemblée a voté les statuts tels qu'ils ont été adressés à chacun de nos membres. Il a toutefois été entendu que les formalités pour la constitution du cercle en association sans but lucratif seraient provisoirement différées.

Par ailleurs l'assemblée a élu les administrateurs suivants :

M. Fernand Borné; M. Emile Braekman, M. Adrien Claus, M. Jean Deconinck; M. Henri de Pinchart de Liroux; M. Philippe Jeanmart; Mademoiselle Yvonne Lados van der Mersch, M. Paul Léonard, M. Michel Maziers, M. Jean-Marie Pierrard et Madame Françoise Pierrard.

Nouveaux membres

Nieuwe leden

M. Max Vanderschueren, 453 avenue Brugmann, Bruxelles 18.  
M. Jean Bonnevie, 9 drève des Bécasses, Dilbeek.  
M. Jacques Deverchin, 29 avenue du Jonc, Bruxelles 18.  
Madame Michèle Hunter, 60, avenue Paul Stroobant, Bruxelles 18.  
M. Antoine De Smet, 62 avenue Georges Lecointe, Bruxelles 18.  
M. Louis Rousseaux, 675 chaussée d'Alsemberg, Bruxelles 18.  
M. François Pellemans, 34 Drève du Prince de Ligne, Bruxelles 18.

Historique du développement des transports en commun sur le territoire d'Uccle.

Jusqu'aux alentours de 1830 le rythme de la vie était encore très lent, et la plupart des faubouriens étaient des campagnards sortant très peu de leurs villages. Dans les localités rurales on trouvait tout ce qui était nécessaire à la vie courante, et leurs habitants ne se déplaçaient qu'en cas d'absolue nécessité. Beaucoup d'entre-eux mourraient sans même avoir vu le centre de Bruxelles.

Sauf quelques grand'routes, la plupart des communications entre faubourgs étaient très défectueuses, et aller par exemple d'Uccle à Schaerbeek était une véritable expédition, surtout en hiver.

Seuls sur les grands itinéraires existaient des services de diligences, reliant les villes importantes entre elles. De plus les salaires étaient encore très réduits et la moindre dépense superflue était rigoureusement bannie. Petit à petit cependant la révolution industrielle aidant les moeurs évoluèrent, et les gens se déplacèrent plus facilement; les ouvriers allaient travailler dans d'autres faubourgs et devaient se mettre en route à 4 ou 5 heures le matin, rentrant chez eux le soir à 19 ou 20 heures. Néanmoins Uccle fut, dès le début privilégiée, car elle a été la première commune de la périphérie à être reliée à la capitale par un service régulier.

Dès le 20 mai 1837 une diligence concédée à un sieur Claret fonctionna entre Bruxelles et Uccle-Calevoet; le départ s'effectuait au cabaret du "Duc Jean" à la Putterie à Bruxelles, et l'arrivée à l'auberge du "Bourdon" au coin de la chaussée d'Alsemberg et de Droogenbosch à Calevoet.

La voiture empruntait la rue Haute, la chaussée de Waterloo et la chaussée d'Alseberg, en faisant arrêt à la Barrière de St Gilles et au "Spytigen Duivel".

Quatre trajets (environ 1 heure) étaient effectués journallement, et le prix du parcours entier était de 60 centimes, ce qui représentait environ le quart du salaire d'un ouvrier; inutile de dire que beaucoup préféraient encore utiliser leurs jambes....

Ce service cessa de fonctionner en 1875 lorsque les stations de Calevoet et de Stalle furent ouvertes sur la ligne Bruxelles-Midi à Luttre (premier tronçon de la ligne de Charleroi). En 1873 le Sieur Claret avait demandé l'autorisation d'établir un "Chemin de fer américain" sur rails, mais ce projet fut abandonné. Un Omnibus de pavé de la "Belgian Street Railway and Omnibus Company" reprit le service, entre cette fois l'estaminet "De Ster" près du Globe, et le "Point Central" situé derrière la Bourse, devant l'église St Nicolas. Il y avait un parcours toutes les heures, et le trajet ne coûtait plus que quarante centimes. Ce service fut supprimé en 1879, et jusqu'en 1895 il n'exista plus de communication par la Chaussée d'Alseberg, bien qu'en 1893 la S.N.C.V. eut demandé l'autorisation d'établir un tram à vapeur entre la Porte de Hal et le "Globe"; elle fut refusée de crainte de la fumée....

La raison majeure de cette suppression était qu'entretiens une nouvelle ligne de "Chemin de fer américain" sur rails cette fois, avait été créée entre la Place Stéphanie et le "Globe", par la chaussée de Charleroi et la nouvelle avenue Brugmann, elle même construite à partir de 1871. Depuis 1869, le premier "Chemin de fer américain" circulait entre la Porte de Namur et le Bois de la Cambre. Le succès en fut tel que la Compagnie Morris, concessionnaire de cette première ligne, n'hésita pas à s'aboucher avec ceux qui avaient obtenu l'autorisation de construire l'avenue Brugmann. De concert, ils obtinrent les autorisations nécessaires le 11 août 1872.

De cette façon Uccle fut de nouveau le premier faubourg à être relié à Bruxelles par ce nouveau mode de transport. Bientôt un tramway à chevaux sur rails fonctionna d'abord entre la Place Stéphanie et "Ma Campagne", puis en 1875 la ligne atteignit "Le Globe", où un dépôt fut érigé sur l'emplacement de la Place Danco actuelle. A partir de 1881, le trajet se fit depuis la Place Royale en passant par les portes de Namur et Mouise. Le prix du parcours complet était de 40 centimes; petit à petit le public s'habitua au nouveau mode de transport, bien que de nombreux voyageurs n'hésitaient pas à faire un bout de route à pied pour économiser cinq centimes, prix d'une section. Le profil accidenté de cette ligne occasionna de nombreux inconvénients de traction, les chevaux étaient exténués et la douceur du roulement s'en ressentait. Aussi la compagnie essaya-t-elle la traction à vapeur en 1879 avec des locomotives, système Vaessen des Aterliers St Léonard à Liège, mais les essais furent peu concluants, la pente de l'avenue Brugmann étant trop forte. Par après on essaya des mulets, mais ceux-ci n'étaient pas toujours d'accord avec leur conducteur, et on en revint aux chevaux jusqu'au moment où la traction électrique fut appliquée sur la ligne le 5 mai 1894, immédiatement après la ligne circulaire des Boulevards.

En 1874, une ligne avait été concédée à la Société du Tramway des faubourgs d'Ixelles et d'Etterbeek, entre l'avenue Marnix et le croisement de l'avenue du Longchamp, qui venait d'être créée également et de la rue de Bruxelles (rue E. Cavell actuelle), par les rues du Trône et Malibrans, la place Ste Croix et les chaussées de Vleurgat et de Waterloo, mais toute la région entre la Place Ste Croix et l'avenue du Longchamp était pratiquement inhabitée et le tronçon entre ses deux points fut rapidement abandonné.

Comme je le disais plus avant, le trajet par la Chaussée d'Alseberg avait été abandonné en 1879. En 1895, les "Tramways Bruxellois" qui avaient entretiens repris toutes les concessions existantes, obtinrent enfin la concession d'une ligne entre le Midi et "Le Globe", sous promesse d'électrification. Cette ligne passait par la porte de Hal et la Barrière de St Gilles.

Le 23 octobre 1896 elle fut inaugurée solennellement par un convoi orné de guirlandes de fleurs et de drapelets qui amena les autorités. Un cortège des sociétés locales défila devant elles et un banquet de cent cinquante couverts fut offert par l'administration communale. Le service en question fut soudé à celui de l'avenue Brugmann et les voitures effectuaient le parcours complet de la Gare du Midi à la Place Royale par le "Globe". Ce parcours ne fut abandonné que lorsque les lignes 9, 10 et 11 tout en passant encore par les mêmes artères s'en allèrent vers d'autres terminus tels que la Gare de Calevoet le 1er septembre 1911 et l'avenue du Silence le 13 novembre 1926 (également le 7 jusqu'à la gare de Calevoet).

Passons maintenant à la S.N.C.V; bien que la ligne vicinale vers l'Espinette n'ait pas été la première à avoir été établie dans la région bruxelloise, elle a été la première à être électrifiée dès 1894. Là aussi Uccle eut la primeur.

Le 6 février 1892 le premier tronçon Place Rouppe-Vert Chasseur avait été mis en activité en traction "vapeur"; le 5 juin 1894 la ligne fut terminée jusqu'à la Petite Espinette et électrifiée, établissant ainsi la première ligne urbaine de la S.N.C.V.; par après elle fut prolongée jusqu'à Rhode et Waterloo. Le 18 octobre 1913 le service "O" fut établi jusqu'à l'avenue De Fré par la place Brugmann et prolongée jusqu'à l'Observatoire le 1er novembre 1915; cette ligne est maintenant remplacée par un autobus. Quant au service "V" qui s'arrêtait au Vivier d'Oie en plein milieu de la chaussée, il fut prolongé jusqu'à l'Eglise St Job le 17 octobre 1927.

Revenons encore aux Tramways Bruxellois; la ligne de l'avenue du Longchamps fut mise en service entre la chaussée d'Alseberg et le bout de l'avenue du Longchamp ligne 49 le 17 novembre 1907. Par après en 1951, elle fut prolongée par la chaussée de Waterloo et l'avenue Legrand, lorsque l'on obtint en fin l'autorisation de traverser l'avenue Louise, pour se souder aux voies de l'avenue du Bois de la Cambre (ligne 90/91). Le 3 mai 1909 fut établi le raccordement entre la Place Communale de Forest et le "Globe" (ligne 58); de cette façon les centres de ces deux communes voisines furent réunis par la Chaussée de Neerstalle.

En 1930, la ligne 6, dont le terminus était depuis 1921 au "Globe" fut prolongée jusqu'à la Place St Job puis en 1932 jusqu'au Fort-Jaco, permettant ainsi aux habitants de ces quartiers de se rendre facilement au centre d'Uccle et bien entendu aux différentes autres parties de Bruxelles et faubourgs; cette ligne, sous les plaques BL et BG, avait réuni dès le 1er juin et le 1er novembre 1921 la Bourse à la Place Vanderkindere puis au "Globe". Le 19 mars 1935, la ligne 10 (Berchem Station-Place Janson), fut prolongée jusqu'au Fort-Jaco, mettant les quartiers traversés en communication directe avec la Porte de Namur, la Gare du Nord etc.

J'ajouterai encore que des voies de services furent posées rue Jean-Baptiste Labarre et Victor Allard pour desservir la sablonnière et les dépôts de pavés et de matériel des Tramways Bruxellois.

Je dirai enfin un mot des services d'autobus circulant sur le territoire d'Uccle. Il y a les autobus 37 et 38 et 38 barré dont le premier cité s'arrête avenue Churchill, le second à Homborch et le troisième Place Danco. Ces lignes circulèrent primitivement sous les plaques "F" et "O". La première ligne "F" qui fonctionnait déjà antérieurement, fut prolongée de son terminus "Quartier Léopold" où elle aboutissait en venant de la Gare du Nord par le Botanique, la rue Royale, la Place des Palais et la rue du Luxembourg, jusqu'au carrefour de la chaussée de Waterloo et de l'avenue du Longchamp le 1er juillet 1932. Un service sous la plaque "O" fut poussé en 1935 jusqu'à la Place Danco. En 1940, le matériel automobile ayant été réquisitionné par l'armée belge et ensuite par les Allemands, ces services furent supprimés. Ils ne furent rétablis qu'en 1947. En 1957 le "F" prit la plaque 37 et le "O" la plaque 38 barré; puis le 30 août 1960 ce service fut prolongé jusqu'au Homborch sous le numéro 38, le 38 barré s'arrêtant Place Danco.

L'autobus 43 de la place Danco au Vivier d'Oie par le Homborch, la Ferme Rose et St Job a repris la succession de la ligne exploitée dès 1927; cet autobus permet un accès relativement facile du nouveau cimetière.

Citons encore, pour mémoire, les autobus partant de la Gare de Calevoet vers Alseberg, Tournepe, Hal et Beersel. La ligne de la place communale de Forest au cimetière de cette commune passe sur le territoire d'Uccle, de même que celle de Bruxelles à Charleroi, mais tous ces divers services n'intéressent que peu notre commune. Que nous réserve l'avenir ? Uccle étant heureusement une commune dotée d'artères soit rectilignes, soit assez larges, où la circulation se fait relativement aisément, il est probable que le plan de réorganisation et de refonte du réseau de la S.T.I.B. ne modifie pas beaucoup l'état de chose actuel, et que nous conserverons encore longtemps le réseau existant. Certaines modifications de détail pourraient toutefois être apportées, par exemple, vu l'engorgement de la chaussée de Charleroi qui freine terriblement le trafic des tramways, il est possible que les services qui y passent soient déviés entre la Place Stéphanie et la place Vanderkindere, par l'avenue Louise et le trajet actuel du 93 prolongé jusqu'à cette dernière place; des autobus parcoureraient la chaussée de Charleroi et l'avenue Brugmann. De même dans un grand projet de réseau complet de Métro, d'une cinquantaine de kilomètres, la possibilité est envisagée d'une ligne de douze kilomètres, reliant le Centenaire à Laeken, au Globe à Uccle, en passant par la Place Bockstaël, le Nord, la Bourse, le Midi, la Porte de Hal, et sous la chaussée d'Alseberg. Mais tout cela ne sont que des projets lointains. J'espère par cet article vous avoir donné un aperçu complet des transports en commun sur le territoire d'Uccle. Il est certain que l'établissement judicieux de ce réseau dense a été pour beaucoup dans le développement démographique de notre commune.

A titre documentaire, la population d'Uccle qui était d'environ 5.000 habitants en 1840 est passée à 15.000 en 1890, à 27.000 en 1910, à 43.000 en 1930, à 50.000 en 1940, à 58.000 en 1950, à 70.000 en 1960 et n'est pas loin d'atteindre les 80.000 habitants actuellement.

Nul doute que ce sont les moyens de communications faciles qui ont permis une telle croissance ainsi que le développement harmonieux des différents quartiers de notre belle commune, dont de nombreuses parties sont malgré tout fort éloignées du centre de Bruxelles.

P. Léonard.

---

Notre prochain bulletin reprendra un article de M. le Pasteur E.M. Braekman, sur Uccle et le Protestantisme; un article de M. H. de Pinchart de Liroux, sur les moulins à eau de la commune etc...