

Ligne 124 Bruxelles-Sud - Nivelles - Luttre - Charleroi-Sud

Ouverture : 1843 – 1874

Concessionnaires :

- Etat belge : 1843 – 1926
- SNCB : 1926 – 2005
- Infrabel : 2005 –

Electrification : 19/11/1949

Longueur : 55,9 km

Ouvrages d'art :

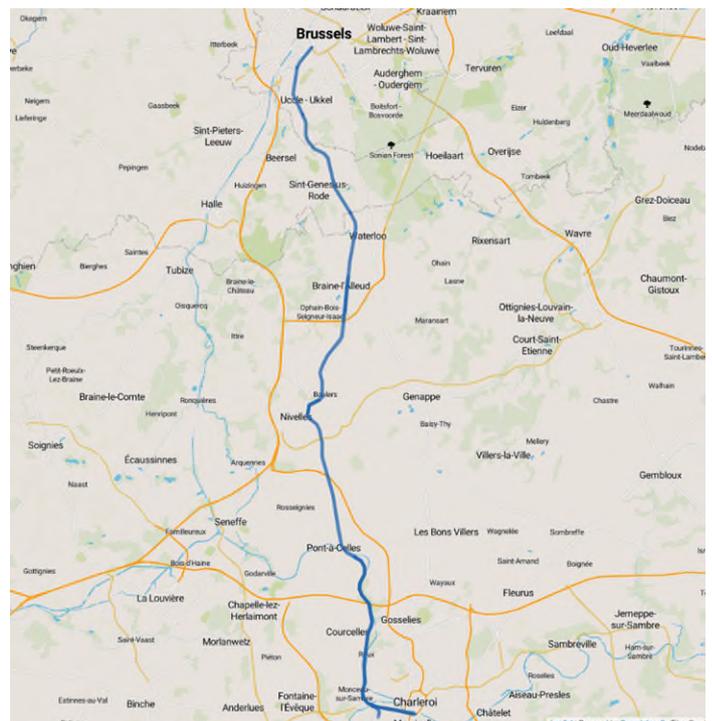
Ponts : Marchienne-au-pont
Luttre (canal)

Viaducs : 2 à Uccle

Gares desservies : Bruxelles-Midi, Forest-Est, Uccle-Stalle, Uccle-Calevoet, Linkebeek, Holleken, Rhode-St-Genèse, De Hoek, Waterloo, Braine-L'alleud, Lillois, Baulers, Nivelles, (Bois de Nivelles)¹, Obaix-Buzet, Luttre, (La Chaussée), Courcelles Motte, Roux, Monceau², Marchienne-au-pont, (Marchienne Est), Charleroi-Central

En quelques mots :

La ligne 124 a connu son heure de gloire au XXe siècle lorsque le bassin industriel de Charleroi écoulait une partie de sa production à l'exportation via le port d'Anvers. En 1949, la ligne est le deuxième tronçon de Belgique à être électrifié, après Bruxelles-Malines.



© Infrabel

¹ Les haltes fermées sont mises entre parenthèses.

² Gare marchandises

Historique

En 1835, les Chemins de fer de l'État belge inaugurent la ligne Bruxelles - Malines, première ligne d'un réseau en étoile conçu pour rayonner autour de Malines.

Dans ce projet de chemin de fer, une nouvelle ligne doit desservir Charleroi et servir d'amorce à une ligne vers Namur. Ce sera chose faite dès 1843 avec une ligne Braine-le-Comte, vers Namur via Manage et Charleroi-Sud.

Le trafic augmentant entre le Bassin de Charleroi et le port d'Anvers en passant par Bruxelles, on songe dès 1860 à construire une ligne de chemin de fer plus directe entre Bruxelles et Charleroi. Le Conseil Provincial du Brabant va insister à plusieurs reprises auprès du Ministère des Travaux Publics pour qu'il étudie la possibilité de donner satisfaction aux industriels et commerçants du Pays Noir, de Bruxelles et d'Anvers.

Le 24/01/1865, un projet propose la réalisation d'une ligne au tracé de Bruxelles-Midi vers Luttre, soit un parcours de quarante kilomètres, avec halte à Forest, Uccle-Calevoet, Rhode Saint Genèse, etc.³

L'établissement d'une halte à Uccle-Calevoet permettrait de desservir les communes de Linkebeek, Drogenbos et Uccle, ainsi que les hameaux voisins qui possédaient des brasseries, distilleries, papeteries et teintureries.

La ligne et ses tronçons

Une partie de la future ligne 124 est déjà réalisée en 1843. En effet, le 02/08/1843, la ligne de Braine-le-Comte, vers Namur via Manage et Charleroi-Sud est livrée à l'exploitation. Elle comporte la section Luttre - Charleroi (L 124A) qui va s'intégrer ultérieurement à la ligne Bruxelles - Luttre pour former l'actuelle ligne 124. Pendant 30 ans ce trajet, peu direct, sera le seul entre Bruxelles et Charleroi.

Les expropriations pour la section Bruxelles-Uccle commencent en 1869 et l'Etat belge va mettre en service la ligne Bruxelles - Uccle-Calevoet, premier tronçon de la liaison Bruxelles - Luttre - Charleroi, le 20/09/1873.

Le 01/06/1874, la ligne était ouverte jusqu'à Luttre.

En résumé, la ligne est formée par les sections suivantes :

23/10/1843 : Luttre - Charleroi

20/09/1873 : Bruxelles-Midi - Uccle-Calevoet

22/12/1873 : Uccle-Calevoet - Rhode-St-Genèse

01/02/1874 : Rhode-St-Genèse - Waterloo

10/03/1874 : Waterloo - Braine-l'Alleud

10/04/1874 : Braine-l'Alleud - Lillois

01/06/1874 : Lillois - Luttre

³ Ucclesia, cercle d'histoire, d'archéologie et du folklore d'Uccle et environs.

Le tracé de ligne et les ouvrages d'art

L'itinéraire choisi par l'Etat belge nécessite d'importants travaux de terrassements mais la ligne comporte peu d'ouvrages d'art, mis à part deux grands viaducs au sud de Bruxelles.

Entre Charleroi et Luttre, le profil de la ligne est relativement facile et la ligne longe le canal Bruxelles-Charleroi qui est franchi à Luttre sur le pont de Luttre. Il existe aussi un pont sur la Sambre et l'Eau-d'Heure.

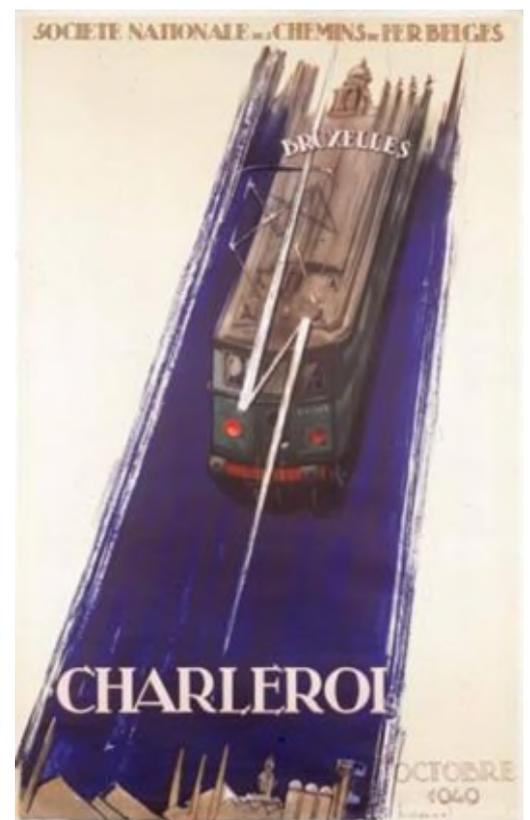
Vers Bruxelles, en raison du relief tourmenté, la ligne comporte des rampes importantes dont une de 14 ‰, longue de plus de 5 km, entre Uccle et Rhode-Saint-Genèse.

Sur le territoire d'Uccle, deux viaducs sont construits de part et d'autre de la gare de Calevoet. La ligne enjambe la vallée de l'Ukkelbeek, située à trente mètres d'altitude. Il a fallu donc construire un grand viaduc de 15 mètres de hauteur. Plus loin, un second viaduc franchit la vallée de la Geleijtsbeek, à une hauteur de 38 mètres.

L'électrification de la ligne



Travaux d'électrification sur la ligne 124 (Bruxelles - Charleroi) en 1949
'Réf. Z09643f)



« Bruxelles > Charleroi Octobre 1949 » (SNCB)
(Réf. 4367)

Entre les deux guerres mondiales, la SNCB développe un projet d'électrification qui débutera en 1935 par la ligne Anvers - Bruxelles. Après avoir expérimenté les automotrices électriques sur cette ligne, on envisage vers 1938 de les utiliser pour assurer l'important trafic de marchandises entre le port d'Anvers et le bassin de Charleroi.

Après un retard dû à la guerre, la ligne est électrifiée dans son intégralité le 19/11/1949 et La vitesse maximum des trains est portée à 120 km/h.

Les lignes de contact sont alimentées en courant continu 3.000 V. par des sous-stations réparties le long des voies et distantes de 30 à 40 kms environ.

En 2020, Infrabel décide de rénover complètement les installations. Petite particularité sur le tronçon Luttre-Nivelles où les quatre voies sont plus proches les unes des autres que de coutume. Ici, de grandes traverses métalliques passent au-dessus des quatre voies pour soutenir les caténaires.

La tragédie de Luttre

Le 15/08/1974, il est 19h11 quand une rame de quatre automotrices doubles va s'engager sur le pont de Luttre. 46 m en amont du pont, le conducteur ressent un choc brusque. Le train déraile et se scinde en deux parties comprenant 4 voitures. Les trois premières voitures, désaxées, entraînent la 4^e voiture qui tombe sur le toit sur le chemin de halage qui longe le canal, en contrebas. La 5^e voiture s'encastre dans l'armature métallique du pont se faisant percuter par la voiture qui suivait. La 7^e voiture vient chevaucher alors la précédente, suivie par la dernière voiture.

Quand les secours arrivent sur place, le spectacle est dantesque. Au total, la catastrophe fera 18 morts et une soixantaine de blessés.

Divers éléments sont mis en cause : la vitesse élevée du train qui est estimée à 119 km/h (en deçà du maximum autorisé de 120 km/h) et les rails, tordus par la chaleur torride de ce mois d'août 1974. La température exceptionnellement élevée aurait entraîné une déformation de la voie sur le pont de Bruxelles provoquant le déraillement du train. Et la SNCB indemniserait les parties civiles.

Téléphoner dans le train en 1949

En 1949, la SNCB propose un service unique aux voyageurs de la ligne entre Bruxelles et Charleroi, nouvellement électrifiée : le téléphone dans le train ! A bord des premiers trains électriques circulant sur cette ligne, pas moins de six sièges sont retirés pour installer une « cabine téléphonique » composée de deux chaises, une table et ... d'un opérateur, pas réellement indispensable... Mais l'innovation est de taille ! Du train, on peut appeler n'importe quel abonné de Bruxelles ou de province. Coût d'un appel ? 9 francs pour 3 minutes. Mais comme le trajet était court, cela ne sera pas beaucoup utilisé et sera finalement abandonné.



Cabine téléphonique dans l'automotrice 1935/ Telefooncel in motorstel 1935 (Réf. Z09661)

Mise à 4 voies et RER

Peu avant la Première Guerre mondiale, pour faire face à l'augmentation du trafic, les chemins de fer de l'État belge décident de mettre à quatre voies la ligne 124⁴, entre Luttre et Charleroi et de supprimer la plupart des croisements à niveau.

Le reste de la ligne est à double voies, mais le projet RER autour de Bruxelles prévoit la mise à 4 voies dont deux d'entre elles seront dédiées à la desserte express.

⁴ L124 et L124A



Chantier RER sur la ligne 124 (Bruxelles - Charleroi) Denis Moinsil novembre 2007
(Réf. D3100-01)

Ainsi, aux heures de pointe, le RER offrira aux personnes habitant dans un rayon de 30 km autour de la capitale la possibilité de prendre un train toutes les 15 minutes et ce, au départ de tous les gares et points d'arrêt situés sur le réseau. Mais la mise à 4 voies nécessite parfois la modification de l'emprise de l'assiette du chemin de fer, ce qui peut poser des problèmes aux riverains, entraînant la modification du calendrier des travaux a été maintes reprises.

Actuellement, le planning est le suivant entre Uccle et Nivelles⁵ :

- future halte d'Uccle-Moensberg et son parking : fin 2024
- Entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Wallonie : décembre 2033 (remarque : le délai de délivrance du permis conditionne l'échéance des travaux de la mise à 4 voies entre Uccle et la Wallonie)
- Entre la frontière des Régions wallonne et flamande (Waterloo/Rhode-St-Genèse) et Braine-Alliance : décembre 2025
- Entre Braine-Alliance et Nivelles : décembre 2029.

Catherine Walravens
Novembre 2023

⁵ Planning d'Infrabel, septembre 2023.

Bibliographie succincte

- Articles :** Les Chemins de fer à l'étranger : Le téléphone dans le train Bruxelles-Charleroi. *Revue générale des Chemins de fer*, Vol. LXIX ; n° 9, 1950, p.434, K710158
- Les travaux d'électrification de Bruxelles-Charleroi et de Linkebeek -Anvers (Nord), *Informations de la Société Nationale des Chemins de fer Belges*, n° 14, 17-05-1947, p.1-2, K714293
- Electrification des lignes de Bruxelles-Midi à Charleroi et de Linkebeek à Anvers-Nord, *Informations de la Société Nationale des Chemins de fer Belge*, n° 20, 12-08-1947, p.1-3, K714316
- Livres :** DE PINCHART H., LADOS VAN DER MERSCH. Y. *Court historique de la ligne de chemin de fer Bruxelles-Calevoet-Luttre. Alentours de Calevoet.Le quartier de Calevoet. Tarifs ferroviaires. Extraits de "Ucclensia". Bulletin bimestriel n°48*, Uccle : Cercle d'histoire d'archéologie et de folklore d'Uccle et des environs, 1973, 17p. C571559
- Commission du Métropolitain électrique de Belgique. Rapport de la Sous-Commission des lignes sur l'électrification de la ligne Bruxelles-Charleroi. Bruxelles : Commission du Métropolitain électrique de Belgique, 1937, 32 p. C2921
- Internet :** <https://infrabel.be/fr/article/le-chantier-rer-est-officiellement-relance-sur-la-ligne-124>

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : Ligne 124 Bruxelles-Sud - Nivelles - Luttre - Charleroi-Sud

Collection musée : Ligne 124 Bruxelles-Sud - Nivelles - Luttre - Charleroi-Sud