

WOLUWE 1900-2000



Une rame du train électrique Bruxelles-Tervueren

Photo De Doncker Bruno

Le chemin de fer Bruxelles-Tervueren

Documentation recueillie par G. VANOBERGEN
Secrétaire Communal Honoraire

LE CHEMIN DE FER BRUXELLES - TERVUEREN

ERRATA :

Page 4 - Après la 15e ligne : intercaler : ... et dont on reparla
beaucoup au début de son règne.

16e ligne : Le Gouvernement belge v^ôta en

17e ligne : L'Etat construisit les lignes principales et à
partir de 1843 accorda des concessions

Page 10 - 11e ligne : la remorque soit de trains de

Page 13 - 8e et 9e ligne à supprimer.

Page 14 - 2) Etterbeek

SPOORLIJN BRUSSEL - TERVUREN

ERRATA :

Blz. 2 - 10e regel : De vergadering wordt om 2 uur geopend. Het bureau
wordt onmiddellijk samengesteld.

Blz. 4 - 17e regel : aan de Regering voorgelegd

26e regel : bijvoegen : waarover terug veel gesproken
werd in het begin van zijn beleid.

Blz. 10 - Onderaan foto : De elektrische lokomotief

Blz. 11 - Onderaan foto : Klaar om te vertrekken voor de laatste rit

Voorlaatste regel : Voór de elektrificering

Blz. 13 - 16e regel : bedroeg meer dan

Laatste regel : te slopen.

La génération vieillissante se souviendra des trains à vapeur qui circulaient sur cette ligne. Les plus jeunes ont connu les trains électriques de couleur bleue et crème et les tout jeunes n'ont vu que la ligne désaffectée, peut-être les vieilles gares vides et le pont de l'avenue de Tervueren, démoli en 1972, celui de la chaussée de Wavre et celui de l'avenue du Kouter, démolis en 1974.

Le chemin de fer Bruxelles - Tervueren a son histoire.

Plusieurs projets ont été dressés entre 1837 et 1872.

Le premier, pour la création et la concession par l'Etat, d'un chemin de fer entre Bruxelles et Louvain par Vure (Tervueren) a été dressé et introduit en 1837.

La ligne ne passait pas par Woluwe-Saint-Pierre.

En 1856, une demande de concession, avec le projet de 1837 modifié, est présentée par Messieurs L. VANDEN BOSSCHE d'OPHEYLISSSEM, E. VERHAEGEN et Cie de Bruxelles.

Cette fois la ligne passe sur le territoire de Woluwe-Saint-Pierre.



Uniquement les projets traversant cette commune seront cités.

En 1859 est déposé le «Projet d'un chemin de fer royal et de ceinture de Bruxelles, reliant le château royal de Laeken à celui de Tervueren» dressé par Messieurs THOMAS et Cie.

En 1864, l'ingénieur SPLINGARD présente le «Projet des chemins de fer secondaires - Réseau du Brabant».

La même année Messieurs F. de la HAULT et A. DESSIGNY demandent une concession pour un chemin de fer direct de Bruxelles à Huy, vers Bingen et Mayence.

Il passait par Stockel.

Une société «Chemin de fer routier de Bruxelles à Tervueren par Etterbeek et Auderghem», Bureaux : rue du Fossé-aux-Loups 40, à Bruxelles, présente en 1870 un projet dressé par Messieurs Ed. DE VILLE MASSOT (ingénieur) et A. ROUSSEL (architecte),

Extraits de presse de cette époque :

Le samedi 19 février 1870, le journal «L'Etoile Belge» publie un communiqué conçu de la sorte : «On nous annonce qu'une réunion aura lieu dimanche prochain, 20 courant, à Auderghem, dans la salle principale de la Maison Communale et que, dans cette réunion, les demandeurs en concession du chemin de fer routier projeté allant de Bruxelles à Tervueren exposeront la situation dans laquelle se trouve la société exploitante qu'ils sont en train de former. Tous les habitants de Tervueren et d'Auderghem se sont donnés rendez-vous à cette réunion ...»

Le 22 février, le même quotidien publie le compte rendu de l'assemblée présidée par le baron Paul de CARTIER, industriel, fondateur de la société anonyme de la Fabrique de Céruse d'Auderghem, fils d'Eugène Amour de CARTIER - décédé l'année précédente - qui avait possédé le domaine de Val Duchesse et avait présidé aux destinées de la commune tricéphale de Watermael-Boitsfort-Auderghem.

Nous lisons : «La séance est ouverte à 2 h.

Le bureau est immédiatement constitué.

Recueil des Projets publiés de quelques Chemins de Fer passants par Ture. (1)

1. En 1837, Projet d'un Chemin de Fer Direct entre Bruxelles & Louvain par Ture, demandé en concession par Emile Verhaegen & Co. ... Vues, Cartes sans Mémoires imprimés.
2. En 1856, Mêmes projet modifié demandé en concession par M. M. L. Van Dorp, Boddeke & Ophuyckhoven, E. Verhaegen & Co. ... Mémoires & Cartes.
En 1856. Projets par Enghien, à gauche, Cartes, à droite. Voir la fin de ce Recueil-ci.
3. En 1859, Projet d'un Chemin de Fer Royal & d'Artillerie ... Bruxelles, reliant les Châteaux de Laeken à celui d'Ermenonville, &c., présenté par M. M. Chomé & Co. ... Mémoires & Cartes de L. Stevens.
4. En 1864, Projet des Chemins de Fer secondaires. Réseau des Brabant. Proposé par l'ingénieur Springard & demandé par lui en concession, le 15 Février 1864. ... Mémoires & Cartes.
5. En 1864, Projet d'un Chemin de Fer Direct à Huy, vers Binger & Mayence, demandé en concession par M. M. E. Deles & Gault & M. A. Delsigny ... 2 Cartes sans Mémoires imprimés. (un mémoire manuscrit à l'appui des projets fut présenté au gouvernement).
6. En 1867, Projet d'un Chemin de Fer d'Veer (Bruxelles) à Corbeil-Dyle, présenté & demandé en concession, le 2 Mars 1867, par M. M. Licot & Nisomes ... Cartes sans Mémoires imprimés.
7. En 1870. Projet d'un Chemin de fer reliant de Bruxelles à Enghien, par ... présenté par M. M. Ed. De Ville, ingénieur, & A. Roussel, architecte. N. carte ni Mémoires imprimés.
8. En 1871. Projet d'un Chemin de fer de Bruxelles à Wavre par Enghien, présenté & demandé en concession par M. Stevens, ingénieur.
9. En 1864, & 1871. Projet d'un Chemin de fer Direct de Bruxelles à Lipp: Les Chapelles, par M. Poubert, ingénieur & demandé par lui en concession. Ce chemin de fer, partant de Bruxelles passerait par Ermenonville, qu'il laisserait à droite, par Weert, St. Georges, à gauche, par Gamme, à droite, par Haute-Fleppes, à gauche, par Willebringen, par Ermenonville, à droite, par Léau, à gauche, Dood, Tongret, Linbel, pour aboutir à Lipp: Les Chapelles. Il aurait 28 Stations & haltes. Ces Stations seraient Auderghem, Ermenonville, Weert, St. Georges, Gamme, Haute-Fleppes, Willebringen, Ermenonville, Wammetsdon, Léau, Dood, &c. En 1864, le Conseil provincial du Brabant appelé à donner son avis sur ce projet l'approuva à l'unanimité.

(1) Plusieurs autres Projets ont été successivement présentés au gouvernement mais n'ont pas été publiés. lui-même il ne veut pas faire un chemin de fer par Ture, & il ne veut pas autoriser d'entrer à en faire un partant la Cour & y opposer. Lamentablement, mais formellement. Lorsque nos autorités commencent des choses à droite & à gauche, on leur y a donné, à l'Assemblée législative, des l'écrits limités des cour, mais le veto est une chose terrible & si l'on y a été, depuis que la Cour a fait illégalement, & non pas seulement une loi impériale (1869).

RECUEIL DES PROJETS PUBLIES DE QUELQUES CHEMINS DE FER PASSANT PAR VURE.

- 1° En 1837 Projet du chemin de fer direct entre Bruxelles et Louvain par Vure, demandé en concession par Emile Verhaegen et Cie.
... une carte sans mémoire imprimé.
- 2° En 1856 Même projet modifié demandé en concession par L. Vanden Bossche d'Opheylissem, E. Verhaegen et Cie.
Mémoire et cartes.
En 1856. Projet par Tervueren et par Cortenberg
Voir la fin de ce recueil-ci.
- 3° En 1859 Projet d'un chemin de fer royal et de ceinture de Bruxelles, reliant le château de Laeken à celui de Tervueren, présenté par Messieurs Thomas et Cie.
... Mémoire avec cartes de L. Stevens.
- 4° En 1864 Projet des chemins de fer secondaires.
Réseau du Brabant. Proposé par l'ingénieur Splingard et demandé par lui en concession le 15 février 1864
... Mémoire et carte.
- 5° En 1864 Projet d'un chemin de fer direct à Huy, vers Bingen et Mayence, demandé en concession par Messieurs E. de la Hault et A. Dassigny ...
2 cartes sans mémoire imprimé (un mémoire manuscrit à l'appui du projet fut présenté au gouvernement).
- 6° En 1867 Projet d'un chemin de fer d'Uccle (Bruxelles) à Corbeek - Dyle, présenté et demandé en concession, le 2 mars 1867, par Monsieur A. Licot de Nismes ...
Cartes sans mémoire imprimé
- 7° En 1870 Projet d'un chemin de fer routier Bruxelles à Tervueren présenté par Messieurs E. de Ville, ingénieur. et A. Roussel, architecte.
Ni carte ni mémoire imprimés.
- 8° En 1871 Projet d'un chemin de fer de Bruxelles à Wavre par Tervueren, présenté et demandé en concession par Monsieur Stevens, ingénieur.
- 9° En 1864 Projet d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Aix-la-Chapelle, par Monsieur et 1871 Pousset, ingénieur et demandé par lui en concession.
Ce chemin de fer partant de Bruxelles passerait par Tervueren, qu'il laisse à droite, par Weert-Saint-Georges, à gauche, par Hamme, à droite, par Haute-Fleppe, à gauche, par Willebringen, par Tirlemont, à droite, par Léau, Saint-Trond, Looz, Tongres, Aubel, pour aboutir à Aix-la-Chapelle.
Il y aurait 28 stations et haltes. Ces stations seraient Auderghem, Tervueren, Neeryssche, Weert-St-Georges, Hamme, Haute-Fleppe, Willebringen, Tirlemont, Wommerson, Léau, St-Trond.
En 1864, le conseil provincial du Brabant appelé à donner son avis sur ce projet l'approuva à l'unanimité.

Il se compose de MM. le baron P. de Cartier, président ; Van Humbeek, banquier à Bruxelles; Delvaux, notaire à Tervueren; Bernaert, industriel à Auderghem...

La parole est ensuite accordée à M. Ed. de Ville Massot, ingénieur, l'un des demandeurs en concession et promoteur du chemin de fer projeté, qui expose l'utilité de la voie nouvelle à établir, son coût kilométrique et son rapport éventuel basé sur les populations des diverses communes qu'il doit traverser ..

M. Roussel, le second demandeur en concession, prie ensuite les personnes présentes de bien vouloir s'inscrire sur la liste de souscription déposée sur le bureau.

Immédiatement la liste déposée est couverte de signatures.

La souscription s'élève à cette séance à la somme de 94.600 Frs...»

En 1872, Monsieur Pousset introduit une demande de concession pour une ligne Bruxelles-Aix-la-Chapelle.

Les plans portent la date de 1864.

Aucun de ces projets ne fut exécuté, ni aucune concession accordée.

Dans le «Recueil des projets publiés de quelques chemins de fer passant par Vure», un renvoi est rédigé comme suit au bas de la première page : «Plusieurs autres projets ont été successivement présentés au Gouvernement, mais n'ont pas été publiés; lui-même il ne veut pas faire un chemin de fer par Vure, et il ne veut pas autoriser d'autres à en faire un, parce que la Cour s'y oppose tacitement, mais formellement.

Lorsque nos autorités communales (commune de Tervueren) se sont adressées à elle à cette fin, on leur y a donné à différentes reprises, de l'eau bénite de cour; mais le veto extra-constitutionnel restait, et reste plus que jamais, depuis que la Cour a fait illégalement de notre château ducal une Salpêtrière impériale. (1869)».

Quelle est la portée de cette remarque ?

Le roi Léopold II aurait été hostile à la création du «Chemin de fer royal» proposé en 1859.

Le Gouvernement belge vote en 1834 la loi prévoyant la création du réseau ferré.

L'Etat construit les lignes principales et à partir de 1843 accorde des concessions pour créer et exploiter des lignes secondaires.

Plusieurs exploitants concessionnaires connurent de grandes difficultés financières.

Le gouvernement dut intervenir sous différentes formes.

Une compagnie française «Chemin de fer de l'Est» soutint une manœuvre visant, en 1867-1868, au rachat des lignes belges de la «Grande Compagnie du Luxembourg et du Liégeois Limbourgeois».

Lors de la guerre franco-allemande de 1870, nos voisins français semblent avoir envisagé sérieusement d'utiliser les lignes situées en Belgique dont les compagnies françaises étaient propriétaires, pour assurer des transports militaires, ce qui aurait pu entraîner notre pays dans le conflit.

Devant ces difficultés, tant financières que politiques, l'Etat belge prit la décision de ne plus accorder de concessions et de racheter celles existantes.

Il devait dès lors lui-même développer son réseau.

Il confia la construction de nouvelles lignes à diverses entreprises privées, mais les exploitait lui-même.



Le pavillon au pont de l'avenue de Tervueren - Halte «Woluwe-Avenue»

(avant l'électrification de la ligne)

C'est ainsi que fut entamée, en 1877, la construction du chemin de fer Bruxelles-Tervueren par la Banque de Belgique, pour le compte de l'Etat.

Le tronçon Bruxelles - Auderghem a été terminé en juin 1881.

Extraits de presse de cette époque :

«Le National»écrit : «On a inauguré (le 9 juin 1881) la ligne de Bruxelles à Auderghem le jour même du centenaire de Georges Stephenson, l'inventeur de la locomotive...»

De son côté, «L'Etoile Belge» nous apprend que «Les habitants d'Auderghem s'en donnaient à cœur joie, hier et avant-hier, en voyant arriver dans la localité plusieurs milliers de Bruxellois qui avaient pris le train à la gare du Luxembourg...»

Quant à «La Gazette», elle s'exprime de la sorte:«Il y a eu, avant-hier, affluence extraordinaire de voyageurs au départ et à l'arrivée de nos trois principales gares. Les Bruxellois avaient, en majeure partie, déserté la capitale pour aller respirer l'air des champs. Les uns à Boitsfort, Groenendael et d'autres à Auderghem où se fête toujours l'inauguration du nouveau chemin de fer...»

Le tronçon Auderghem - Woluwe-Saint-Pierre a été terminé en mai 1882 et celui de Woluwe - Tervueren en septembre 1882.

Les voies empruntaient le tracé actuel, mais à quelque distance de la route de Louvain, obliquaient par la droite, passaient sur un pont, actuellement démoli, rue d'Oppem et la station terminus se trouvait le long de l'actuelle avenue Albert, entre le Hertogenweg et la chaussée de Bruxelles à Tervueren.

Le bâtiment de la gare a été transformé en une villa, qui porte actuellement le n° 17 de l'avenue Albert.

4 WOLUWE ST. PIERRE. -- La Gare



En 1897, à l'occasion de l'Exposition Universelle, le roi Léopold II fit détourner ce tronçon pour l'orienter droit vers le parc et le musée et pour le faire aboutir dans une nouvelle gare-terminus située près de la route de Louvain, en face de l'entrée du parc, sur le territoire de Wezembeek-Oppem. Cette gare a été démolie en 1967.

La toiture avait été construite entièrement en bois par des ouvriers scandinaves, «par pur assemblage et chevilles».

La ligne a été exploitée par l'Etat et à partir de 1926, par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (S.N.C.B.)

Elle portait au départ le n° 2A et par la suite, le n°160 au «Guide des Chemins de fer».

La traction se faisait au moyen de locomotives à vapeur, transport de voyageurs et marchandises.

Dès la création de l'hippodrome de Stockel en 1906 et ce, jusqu'au début de la guerre de 1914, les chevaux de course étaient transportés lors des concours hippiques au moyen de wagons de chemin de fer.

Le déchargement et le rechargement avaient lieu à la gare de Woluwe - Village.

Monsieur ITHIER, administrateur-délégué de la Société Générale de Chemins de fer économiques fut l'auteur d'une demande en concession datant de 1926 pour l'exploitation d'un chemin de fer métropolitain utilisant les pertuis de la Senne détournée et parcourant une liaison souterraine du centre de la ville vers la station du Quartier Léopold, terminus provisoire du «Bruxelles - Tervueren» qui allait être incorporé au métro.

Ce projet n'eut pas de suite.

En exécution de la loi du 27 mai 1929, la S.N.C.B. a cédé ses droits d'exploitation de la ligne Bruxelles (Quartier Léopold) - Tervueren à la Société Générale de Chemins de fer économiques.

En agissant de la sorte, elle dérogeait aux décisions prises par le Gouvernement vers les années 1870.

C'était la seule concession qui existait encore après 1948.

On a reproché à la Société Nationale de n'avoir pas procédé à l'électrification de la ligne. Elle a bien fait de passer la main, car elle a remplacé la perte annuelle de près de 1.000.000 F sous le régime de la traction à vapeur par un léger bénéfice provenant du pourcentage sur la recette brute.

De plus, elle a laissé courir le risque d'un investissement important par le capital privé.

La mise en exploitation de la traction électrique eut lieu le 1.12.1931, date d'origine de la concession, qui avait une durée de 50 ans.



La maison du garde-barrière rue de la Station - Woluwe

photo Diependaele François

Il était prévu que le rachat pouvait se faire par la S.N.C.B. après la 20ème, la 27ème, la 34ème ou la 41ème année.

La convention, datée du 15 juin 1929, fut signée entre l'Etat Belge, la S.N.C.B. et la Société Générale de Chemins de fer économiques (en liquidation à cette date) à laquelle devait se substituer, quelques jours plus tard la Compagnie Générale d'Entreprises Electriques et Industrielles (Electrobel).

Aux termes de cette convention fut constituée, le 20 décembre 1930, la Société du Chemin de fer électrique de Bruxelles à Tervueren.

Le but de la société était de remplacer l'exploitation à vapeur (cinq trains par jour, dans chaque sens) par un service fréquent de trains électriques, plus rapides, susceptibles d'être commandés en unités multiples en vue de donner à l'exploitation toute la souplesse désirable.

Rappelons que la ligne de Tervueren proprement dite prenait son origine à Etterbeek, où elle se détachait de la ligne Bruxelles - Namur; les trains à vapeur empruntaient donc les voies de cette dernière entre le Quartier Léopold et Etterbeek.



Le quai du quartier Léopold (Escalier d'accès dans le fond)

Photo Pletinckx Roger

Il fut décidé d'assurer au nouveau chemin de fer une autonomie complète et de lui réserver, dans ce but, une voie spéciale sur toute la longueur du tronçon précité.

La réalisation du programme nécessita des travaux d'art importants, principalement entre le Quartier Léopold et Etterbeek.

Les deux ponts de la chaussée de Wavre et de la rue du Viaduc ont été démolis et élargis pour offrir passage aux trois voies de la Société Nationale et à la nouvelle voie électrifiée. Comme il fallait éviter à celle-ci la traversée à niveau de la ligne de Namur de la Société Nationale, il fallut construire un tunnel de 160 mètres de longueur avec deux rampes d'accès.

Le plan incliné, côté Bruxelles, commence au droit du viaduc sous l'avenue Arnaud Fraiteur, qui franchit la gare d'Etterbeek près du cimetière d'Ixelles.

La longueur d'axe totale de la ligne était de 14,2 kilomètres; la ligne en site propre, entre Etterbeek et Tervueren, soit 11,2 kilomètres, ne comportait qu'une seule voie; toutefois l'assiette et les ouvrages d'art étaient prévus pour voie double.

Pour faciliter la circulation des trains, on a établi une seconde voie sur une longueur de 2 km. entre Auderghem et Woluwe-Village.

De simples évitements, d'une longueur de 200 mètres environ, furent créés en outre à Kapelleveld, Stockel et Oppem.

En 1934, la voie double fut prolongée jusqu'à Stockel d'une part et Watermael de l'autre. Les dépenses faites par la société concessionnaire au départ s'élevaient à la somme de près de 35 millions, répartis comme suit par chapitres :

a. Ouvrages d'art et stations	10.424.000.- F
b. Matériel roulant	10.341.000.- F
c. Voies, équipement aérien, signalisations	7.966.000.- F
d. Sous-station et câbles	4.157.000.- F
e. Ateliers et outillage	1.126.000.- F
f. Divers	638.000.- F
Total	34.652.000.- F

Cette somme ne représente que les dépenses résultant de la transformation de la ligne, y compris le dédoublement de la voie sur la moitié du tracé (Watermael-Stockel); une large part de premier établissement, soit la valeur du site propre, de l'infrastructure et des ouvrages d'art non modifiés, des bâtiments des stations et dépendances, a été mise à la disposition de la société par les pouvoirs concédants.

Les stations desservies par les trains de l'exploitation à vapeur étaient les suivantes : Quartier Léopold - Etterbeek - Auderghem - Woluwe-Avenue (halte) - Woluwe-Village - Kapelleveld (halte) - Stockel - Oppem - Tervueren.

La société concessionnaire créa les arrêts supplémentaires : Watermael - Auderghem (chaussée de Wavre) - Wezembeek.

Tous les quais ont été surélevés à un mètre environ au-dessus du niveau des rails de manière à permettre l'accès de plain-pied aux voitures.

Les stations du Quartier Léopold et de Tervueren avaient un quai central, celles d'Auderghem, Woluwe-Avenue, Woluwe, Kapelleveld, Stockel et Oppem ont été pourvues chacune de deux quais, soit un pour chaque voie.

Une passerelle métallique les reliait afin d'éviter aux voyageurs l'obligation de traverser les voies à niveau pour se rendre d'un quai à l'autre.

L'accès aux quais au Quartier Léopold et à Etterbeek se faisait par l'escalier du côté droit des gares de la S.N.C.B.



Collection H. Jeanmart

La gare de Wezembeek - à voie unique - située à hauteur d'un passage à niveau non gardé (aucun passage à niveau sur la ligne électrifiée n'était gardé), a été munie de deux quais séparés, situés du même côté de la voie, mais de part et d'autre de la route, cette disposition obligeant les trains à marquer l'arrêt, dans un sens comme dans l'autre, avant le passage à niveau, chaque quai desservant une direction.

La tension adoptée était de 1.500 volts, courant continu.

Une sous-station électrique construite à côté de la halte de Woluwe-Avenue, sensiblement au milieu du parcours, était alimentée par la centrale de l'Interbrabant, située à Schaerbeek.

Toute cette entreprise importante a été entièrement projetée et exécutée par les soins des services techniques de l'Electrobel.

Tout le matériel a été fabriqué en Belgique, à l'exception de dix remorques du métro de Paris, achetées d'occasion en 1934.

La construction de la ligne aérienne a été confiée à la Société d'études et d'applications électrotechniques en collaboration avec la firme Furrer et Frey, la sous-station d'alimentation a été équipée par les A.C.E.C. et Brown-Boveri, tandis que le matériel roulant a été fourni par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles.

Les voitures étaient entièrement métalliques.



Une voiture du métropolitain de Paris transformée.

L'équipement électrique des motrices a été exécuté par les A.C.E.C., licenciés pour la Belgique, pour le matériel de grande traction électrique, des Ateliers de Sécheron à Genève.

Chacune d'elles était équipée de 4 moteurs développant ensemble une puissance de 550 C.V.

Comme les manoeuvres des voitures auraient été difficiles sinon impossibles vu l'espace réduit dont on pouvait disposer aux stations terminales, une cabine de manoeuvres fut prévue à une extrémité des voitures de remorque.

Les remorques étaient donc alternativement tirées et poussées par les motrices, ce qui supprimait toute manoeuvre aux terminus.

La commande des voitures motrices se faisait par le système à unités multiples, à commande électro-pneumatique et à démarrage automatique ou asservi. Elle pouvait se faire à partir des cabines des motrices ou des remorques.

Pour assurer le service des dimanches, deux rames étaient accouplées, les motrices et les remorques alternant dans le train.

Il suffisait de découpler l'attelage des deux voitures médianes pour obtenir deux rames ordinaires.

Les estimations faites avant l'ouverture de l'exploitation avaient conduit à l'achat de quatre motrices (1ère et 2ème classe), et quatre remorques conductrices (2ème classe) dont deux avec fourgons.

Mais après quelques mois, pour faire face au trafic croissant, l'acquisition d'une nouvelle rame devint indispensable.

L'effectif comprenait donc cinq voitures automotrices, cinq remorques conductrices dont deux avec fourgon, et dix remorques simples.

Le transport des marchandises a été assuré par locomotive à vapeur jusqu'en 1932, par après par locomotive électrique, acquise par la société. C'était la première en Belgique.

D'une puissance de 1.100 C.V. et pourvue de 4 moteurs à double induit, elle permettait avec un couplage convenable, la remorque soit de train de voyageurs de 250 tonnes, soit de trains de marchandises de 500 tonnes, ces derniers à demi-vitesse.

Dans chaque cabine se trouvait encore le dispositif d'homme mort, constitué par une pédale sur laquelle le mécanicien appuyait constamment le pied. En retirant le pied (par exemple en cas de défaillance), la pédale se relevait ce qui avait pour effet d'ouvrir les interrupteurs principaux; en même temps la conduite générale de frein se vidait, entraînant un freinage rapide du convoi et l'arrêt au bout de quelques secondes.

Le matériel roulant comportait encore à la fin de l'exploitation :

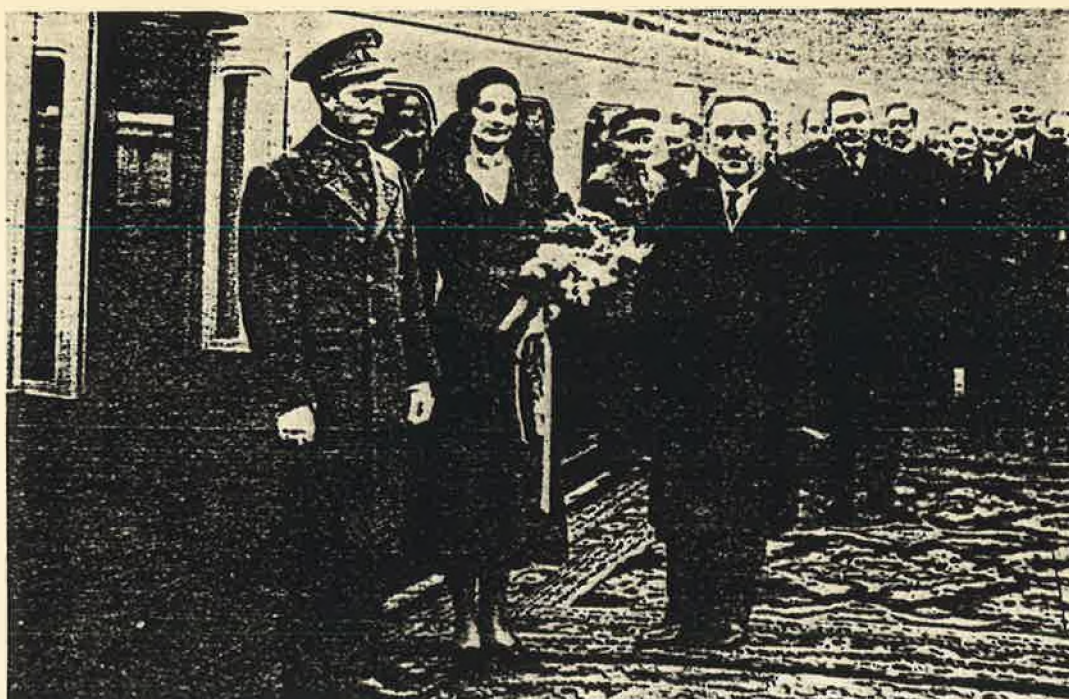
- 5 automotrices
- 3 remorques conductrices
- 2 remorques conductrices avec fourgon
- 2 remorques provenant du métro de Paris
- 1 locomotive électrique

A Woluwe-Avenue une buvette avec salle d'attente, actuellement restaurant, a été construite.



La Buvette restaurant à la halte Woluwe Avenue

La ligne électrifiée a été inaugurée officiellement le 1er décembre 1931 en présence de leurs Altesses le Duc et la Duchesse de Brabant (le prince Léopold et la princesse Astrid). Le premier convoi quitta le Quartier Léopold à 15 h. 07.



Le prince Léopold et la princesse Astrid inaugurant le train électrique Bruxelles-Tervueren

Dans son discours, Monsieur ITHIER, devenu président de la société exploitante, déclara notamment que l'électrification de cette ligne constituait le point de départ de l'électrification d'autres lignes, telles Bruxelles - Anvers, Bruxelles - Charleroi ...

A la sous-station de Woluwe-Avenue le convoi s'arrêta.

Les enfants des écoles faisaient la haie et la fanfare locale joua la Brabançonne.

Monsieur le Bourgmestre Thielemans reçut les princes.

Les personnalités y visitèrent les installations.

Ensuite le train reprit le rail et arriva à Tervueren à 15 h. 50.

Il s'agit ici de la première application, sur une ligne à écartement normal, de la traction électrique aux chemins de fer en Belgique.

Lors de l'exploitation à vapeur, la ligne avec 7 arrêts intermédiaires était parcourue en 28 minutes (33 minutes en 1891, 31 minutes en 1909) soit à la vitesse commerciale de 30km/heure.

Après l'électrification, avec 10 arrêts, elle était parcourue en 25 minutes, à la vitesse commerciale de 34 km./heure, soit 20 % d'augmentation environ.

Les dimanches et jours de courses à Sterrebeek, les trains directs parcouraient la ligne en 14 minutes. Ceux à destination des courses garaient sur une bretelle entre Oppem et Tervueren.

Entre les stations les plus distantes, la vitesse atteignait à certains moments 75 km./heure. L'exploitation débuta avec 24 trains par jour ; le trafic des voyageurs croissant, ce nombre fut porté progressivement à 64 trains (32 dans chaque direction) les jours ouvrables, et à 60 trains (30 dans chaque direction) les jours fériés (54 et 44 fin 1958).

Avant l'électrification le nombre de voyageurs était évalué à 100.000 environ par an.

Il faut noter que les dimanches, au temps de l'exploitation à vapeur, aucun train ne circulait.

Depuis l'électrification, en 1932, la ligne enregistra 972.509 voyageurs.

Ce nombre ne cessa d'augmenter.

En 1933 on enregistra 1.186.789 voyageurs et en 1935, 1.336.809.

Ce n'est toutefois que pendant les années de guerre qu'on enregistra des chiffres records : en 1942 : 2.232.978 et en 1944 : 3.309.575.

Hélas, les choses allaient rapidement changer.

Si en 1946, le nombre de voyageurs s'élevait encore à 3.029.068, dix ans plus tard, il n'était plus que de 2.140.930.

La société s'était imposée des réductions considérables sur les barèmes autorisés par la S.N.C.B. tarif plein en 1931.

Tarifs : S.N.C.B. pour le trajet équivalent (14 km.)

1ère classe	12,60 fr.
2ème classe	8,50 fr.
3ème classe	5,00 fr.

Quelques tarifs en usage sur la ligne Bruxelles - Tervueren en 1931 :

	1ère classe	2ème classe
Bruxelles-Tervueren	3,50 fr.	2,50 fr.
Bruxelles-Wezembeek	2,75 fr.	2,00 fr.
Bruxelles-Woluwe	1,75 fr.	1.25 fr.

Avant 1914 le trajet Bruxelles-Tervueren coûtait :

1ère classe	2ème classe	3ème classe
1,35 fr.	1,00 fr.	0,70 fr.

C.F.E.B.T.	BRUXELLES BRUSSEL	WOLUWE WOLUWE	ETTERBEEK STOCKEL	Red II
D	00003			Sup. II
0.50	I B E W S T			II

C.F.E.B.T.	BRUXELLES BRUSSEL	ETTERBEEK TERVUEREN	Red II
D	50002		Red I
0.75	Sup I	B E W S T	Sup II

C.F.E.B.T.	BRUXELLES BRUSSEL	WOLUWE WOLUWE	ETTERBEEK STOCKEL	Red II
D	50004			Red I
1.00	Sup I	B E W S T	Sup. II	

C.F.E.B.T.	BRUXELLES BRUSSEL	WOLUWE WOLUWE	ETTERBEEK STOCKEL	0 II
D	30000			Red I
1.25	B E W S T			

C.F.E.B.T.	BRUXELLES BRUSSEL	ETTERBEEK TERVUEREN	Red II
D	50004		Red I
1.50	B E W S T		Red I

C.F.E.B.T.	BRUXELLES BRUSSEL	ETTERBEEK TERVUEREN	0 II
D	50006		Red II
2.00	B E W S T		

C.F.E.B.T.	BRUXELLES BRUSSEL	ETTERBEEK TERVUEREN	0 II
D	175000		Red I
2.50	B E W S T		

C.F.E.B.T.	BRUXELLES BRUSSEL	ETTERBEEK TERVUEREN	0 I
D	10003		Red I
2.75	B E W S T		

Titres de transport

Des cartes de voyages multiples et des abonnements assurèrent à la clientèle régulière des réductions notables sur ces tarifs.

La troisième classe n'existait pas sur la ligne.

Les sièges de première classe avaient une ossature en acajou et étaient recouverts de velours.

Ceux de deuxième classe avaient une ossature en noyer avec recouvrement en simili-cuir.

Chacune des classes comportait une subdivision en compartiments «fumeurs» et «non fumeurs».

Les voitures, chauffées électriquement en hiver, avaient chacune 48 places assises et 52 places debout.

La perception se faisait dans les trains et, contrairement à la pratique de la S.N.C.B., l'accès au quai était libre.

Les agents portaient un uniforme gris et un képi, modèle officier, avec l'insigne B.T.

Les dimanches et jours de courses à Sterrebeek, les trains faisaient le trajet en 14 minutes, ceux pour Sterrebeek Hippodrome garaient sur une bretelle entre Oppem et Tervueren.

Là où existait une double voie, le train circulait sur celle de droite.

Déjà, en 1949, la Société du Chemin de fer électrique demanda à la S.N.C.B. de faire usage de son droit de rachat en 1951.

En juillet 1958 elle faisait part officiellement à toutes les instances intéressées de ses difficultés financières et que dans quelques mois la société allait se trouver en état de cessation de paiement.

La perte totale s'élevait à plus de 43.000.000 frs.

Un accord fut conclu.

A partir du 1er janvier 1959, la Société du Chemin de fer électrique de Bruxelles (Quartier Léopold) à Tervueren pouvait cesser son exploitation.

Le dernier train quitta le Quartier Léopold le 31 décembre 1958 à 21 h. 50 et arriva à Tervueren à 22 h. 15.

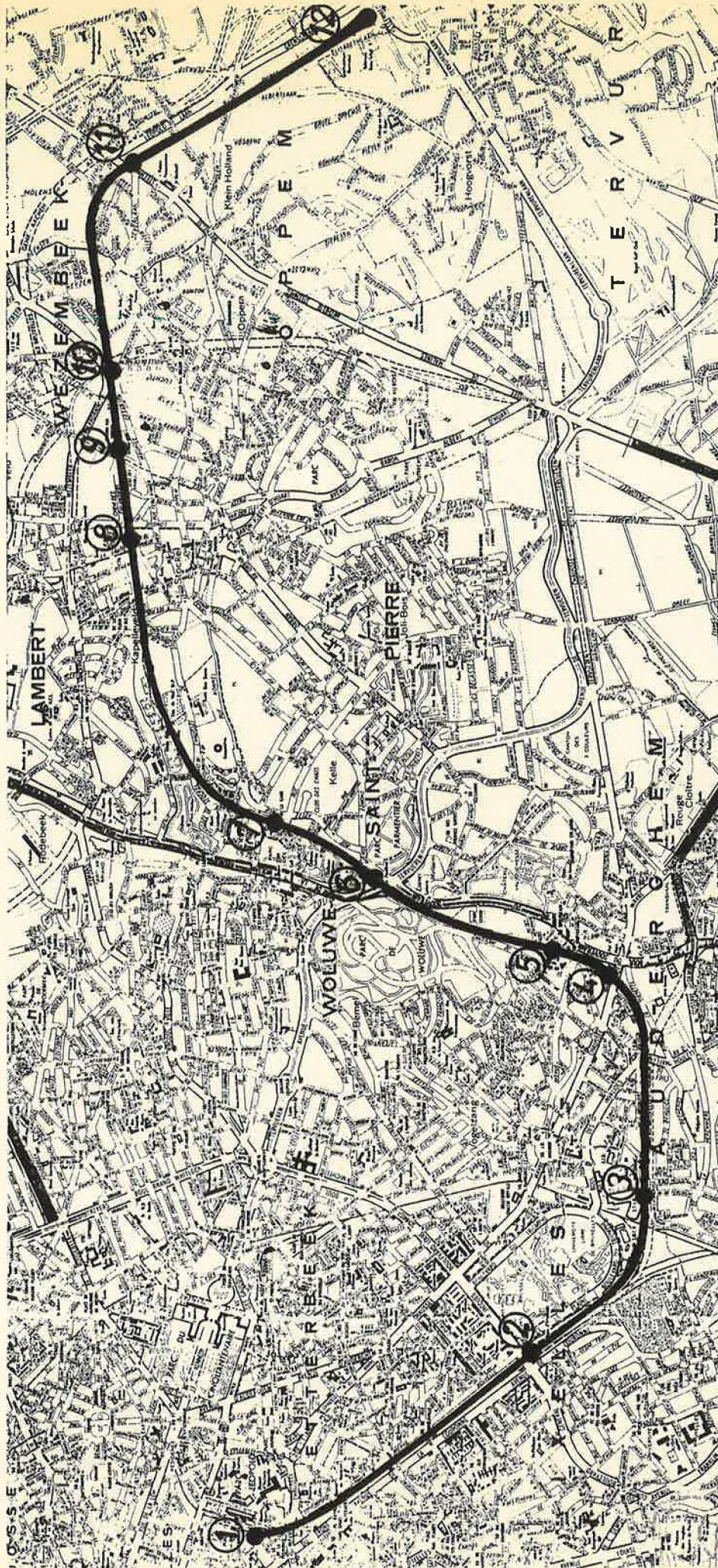
La S.N.C.B. assura le transport de marchandises à charges incomplètes par le centre routier de Bruxelles Tour et Taxis à partir du 26 décembre 1958, ainsi que le trafic des charges complètes (journallement 15 wagons) à destination de 5 gares et 2 établissements raccordés, les jours ouvrables, d'Etterbeek à Tervueren, au moyen de la traction à vapeur ou diesel, à partir de janvier 1959.

Le personnel, soit 69 agents, (18 employés et 51 ouvriers) a été repris par la S.N.C.B.

Le matériel roulant a été transporté aux ateliers de la S.N.C.B. à Luttre. La locomotive électrique pour le transport de marchandises a été vendue à un charbonnage.

Le 11 mars 1970 un Arrêté royal sonnait définitivement le glas de la ligne Bruxelles-Tervueren et autorisait la S.N.C.B. à cesser toute exploitation et à procéder au démontage des installations.

Tracé de la ligne Bruxelles - Tervueren.



- | | | | | | | | | | | | |
|--|--------------|--------------|-----------------------------------|--------------|--------------------|---------------------|----------------|------------|---------------|-----------|---------------|
| 1) Bruxelles
Quartier Léopold
Entrée rue de Trèves | 2) Etterbeel | 3) Watermael | 4) Auderghem
chaussée de Wavre | 5) Auderghem | 6) Woluwe (Avenue) | 7) Woluwe (Village) | 8) Kapelleveld | 9) Stockel | 10) Wezembeek | 11) Oppem | 12) Tervueren |
|--|--------------|--------------|-----------------------------------|--------------|--------------------|---------------------|----------------|------------|---------------|-----------|---------------|

Spoorweg Brussel-Tervuren op het grondgebied van Sint-Pieters-Woluwe.

- 6) Woluwe Laan
- 7) Woluwe Dorp
- 8) Kapelleveld

