

Ligne 160 Bruxelles-Quartier-Léopold - Tervuren

Ouverture : 1897

Fin trafic voyageurs : 31/12/1958

Fin trafic marchandises : 1970

Concessionnaires :

- Etat belge : 1881 – 1929
- Société Générale des Chemins de Fer Économiques 1929 - 1959
- SNCB : 1959-1970

Electrification : 1931

Longueur totale : 14,2 km

Ouvrages d'art :

- Pont Belle-Ile (actuelle station métro Beaulieu)
- Pont de Woluwe (démoli en 1972)

Gares desservies : Bruxelles-Quartier Léopold - Etterbeek - Watermael-Tervuren - Auderghem-chaussée de Wavre - Auderghem-Station - Woluwe-Avenue - Woluwe-Station - Kapelleveld - Stockel - Wezembeek-Oppem - Sterrebeek - Tervuren

En quelques mots : Le 31/12/1958 circulait le dernier train Bruxelles-Tervuren en service régulier. C'était le fin de la première ligne électrifiée pour voyageurs du pays. C'était aussi un RER avant la lettre grâce à ses navettes régulières entre la campagne bruxelloise et le centre-ville de Bruxelles.



Automotrice de la "Société du Chemin de fer Electrique de Bruxelles à Tervuren" sous le pont Arnaud Fraiteur à Etterbeek (Réf. Z00536)

Historique

Peu après l'ouverture de la première ligne Bruxelles-Malines, de nombreux projets de création de ligne directe entre Bruxelles et Louvain via Tervuren sont demandés en concession entre 1837 et 1870. Jusqu'alors, pour aller de Bruxelles à Liège via Louvain, on faisait le détour par Malines. Le choix se pose de passer soit par Kortenberg soit par Tervuren.

Cette dernière option a les faveurs du futur roi Léopold II¹. A Tervuren, il a d'ambitieux projets : il envisage la réalisation d'un immense parc d'agrément pour les habitants des environs de Bruxelles. Mais le parcours nécessite d'importants ouvrages d'arts et possède des pentes raides et, finalement, c'est via Kortenberg que la ligne Bruxelles-Louvain est ouverte au trafic en 1866.

La ligne vers Tervuren est donc abandonnée mais en 1870, une nouvelle demande de concession voit le jour. C'est finalement la «Banque de Belgique» qui financera la réalisation du projet pour le compte de l'Etat, dès 1877.

Le premier tronçon Bruxelles-Quartier-Léopold - Auderghem est livré à l'exploitation le 09/06/1881. Le tronçon Auderghem – Woluwe-Saint-Pierre est ouvert le 18/05/1882. La ligne atteint Tervuren le 15/09/1882.

L'Exposition internationale de Bruxelles de 1897



Le pont de l'avenue de Tervuren à hauteur du dépôt de tram. On aperçoit sur la droite le point d'arrêt de Woluwé, Collection Paul Pastiels

En 1897 a lieu la grande l'Exposition Internationale de Bruxelles. Le roi Leopold II rêve de relier le parc du Cinquantenaire, lieu de l'exposition, au domaine de Tervuren. Souhaitant mettre en exergue l'intérêt que représentait à divers niveaux le Congo, le souverain imagine de développer l'exposition sur deux sites différents : au parc du Cinquantenaire d'une part, à Tervuren d'autre part. Là, il envisage la création d'un musée consacré au Congo. Et différents moyens de transport sont envisagés pour faciliter l'accès au site.

Léopold II fait modifier le tracé du dernier tronçon de ligne ferroviaire pour l'amener face au parc et au futur musée de Tervuren, appelé alors palais des Colonies.²

D'autre part, il décide la création d'une voie « royale » reliant le parc du Cinquantenaire au domaine de Tervuren. L'industriel Edmond Parmentier, agréé comme entrepreneur pour la construction de cette large artère, la future avenue de Tervuren, doit d'ailleurs prévoir le passage de cette voie de chemin de fer de Bruxelles à Tervuren.

Parallèlement, une convention est signée entre l'Etat belge et la Société anonyme Bruxelles-Exposition, en mai 1895, où l'on stipule que le gouvernement va construire et exploiter pour le 01/05/1897, un *tramway à traction mécanique* entre les parcs de Tervuren et du Cinquantenaire.

En décidant d'implanter son exposition coloniale à Tervuren, le roi allait donc offrir à la localité de nouvelles liaisons avec la capitale.

¹ Le Duc de Brabant devient roi des Belges en 1865 à la suite du décès de son père, Léopold Ier.

² Créé en 1897 lors de l'exposition universelle de Bruxelles, le musée était à l'origine destiné à éveiller l'intérêt et la curiosité du peuple belge pour ce qui était alors « l'Etat indépendant du Congo ». En 1910, il devient le musée du Congo belge, puis, en 1952, le musée royal du Congo belge, puis le musée royal de l'Afrique centrale en 1960. En 2018, après 5 années de travaux, il est rebaptisé Musée royal de l'Afrique centrale / AfricaMuseum.

L'évolution de la ligne

Le 20/04/1897, la nouvelle liaison ferroviaire est mise en service sur le dernier kilomètre et demi jusqu'au palais des Colonies. Là, une nouvelle gare est construite dans le style de la Renaissance flamande (architecte Seulen)³.

Exploitée par les Chemins de fer de l'Etat belge, la ligne enregistre déjà un fameux déficit lors de la création de la SNCB, en 1926. On peut aisément comprendre alors la volonté d'octroyer la concession de la ligne à une société privée. Et, quand la *Société Générale de Chemins de Fer Economiques* demande en concession la ligne de Bruxelles(Q.L.) à Tervuren, une loi (loi du 27/05/1929) va autoriser la SNCB à céder ses droits relatifs à la ligne pour une durée de 50 ans.

Cette cession fait l'objet d'une convention datée du 19/06/1929 entre l'Etat belge, la SNCB et la Compagnie générale d'entreprises électriques et industrielles (Electrobel) ⁴

Au terme de cette convention est constituée le 20/12/1930, la *Société du Chemin de fer électrique de Bruxelles à Tervueren (B.T.)* qui devient concessionnaire de l'électrification et de l'exploitation de la ligne de Bruxelles (Q.L.) à Tervuren pour une durée de 50 ans.



Carte postale de la gare de Woluwe (Réf. Z04887)

Le but était de remplacer l'exploitation à vapeur par un service fréquent de trains électriques, plus rapides, susceptibles d'être commandés en unités multiples. ⁵

Une des filiales d'Electrobel ⁶ possédait de nombreux terrains à bâtir en périphérie bruxelloise, du côté de Wezembeek-Oppem et Tervuren et souhaitait donc les valoriser en favorisant l'accès via un transport public efficace entre cette banlieue et le centre de Bruxelles.

Dès le début des années 1950, le trafic voyageurs de la ligne 160 est en baisse.

Elle ne sera bientôt utilisée que par les usagers venant travailler à Bruxelles et par les turfistes venant assister aux courses hippiques à Stockel. ⁷

la ligne est concurrencée par la liaison en tramway électrique entre le parc de Bruxelles et Tervuren, aux fréquences rapprochées et au tarif économique. Dès 1951, la société du chemin de fer électrique

³ Architecte de la gare de Schaerbeek.

⁴ Pour être exact, la convention est signée entre l'Etat belge, la SNCB et la Société générale des chemins de fer économiques, en liquidation, à laquelle va se substituer, quelques jours plus tard, Electrobel.

⁵ Loi relative à la cession de la ligne Bruxelles Quartier-Léopold – Tervueren, Bruxelles, 1929, C1208.

⁶ Electrobel, est née de la fusion, en 1925, de trois entreprises: La Compagnie générale pour l'Éclairage et le Chauffage par le gaz (anciennement Gaz Belge), la Société Générale Belge d'Entreprises Électriques et la Société Générale de Chemins de Fer Économiques.

⁷ L'hippodrome a été créé en 1906 et, jusqu'au début de la guerre de 1914, les chevaux de course y sont transportés par wagons de chemin de fer.

demande à la SNCB de faire usage de son droit de rachat. Un accord est conclu et la société BT est mise en liquidation le 31/12/1958.

La SNCB va reprendre le personnel et le matériel et va maintenir le service marchandises et la remise de colis à domicile jusqu'en 1970. L'arrêté royal du 11/03/1970 va autoriser la SNCB à cesser toute exploitation et à procéder au démontage des installations.

L'électrification



Carte postale de la gare de Tervuren (Réf. 12728)

La *Société du Chemin de fer électrique de Bruxelles à Tervueren* (B.T.) modernise et électrifie la ligne et crée trois arrêts supplémentaires (Watermael, Auderghem (chaussée de Wavre) et Wezembeek). La ligne qui était à simple voie avec quelques croisements est mise à double voie de Watermael à Stockel. Les quais sont systématiquement surélevés à un mètre environ au-dessus du niveau des rails, de façon à être de plain-pied avec les plates-formes des voitures pour faciliter et accélérer le débarquement et rembarquement des voyageurs.

La ligne électrifiée sous tension de 1500V sera inaugurée le 01/12/1931 en présence du prince Léopold et de la princesse Astrid. Elle sera donc la première ligne électrifiée opérationnelle en Belgique !

Outre le transport des voyageurs, la ligne assurait aussi un service « marchandises » ; la Société disposait, à cet effet, depuis 1932, d'une locomotive électrique d'une puissance de 1.000 CV, comme on le verra plus loin.

L'électrification va permettre une augmentation de la vitesse commerciale qui passe de 30 km/h à 34 km/h. En outre, le trafic des voyageurs va augmenter tellement que le nombre de trains par jour passe de 24 à 64 (32 trains dans chaque sens) trains les jours ouvrables et à 60 trains, les jours fériés. Le succès sera indéniable avec jusqu'à 3 millions de voyageurs par an dans les années 1944, 1945 et 1946.

Le matériel

Sur cette ligne ne circuleront pas des trains classiques, avec des voitures tirées par une locomotive, mais de petites automotrices faisant penser à des rames de métro. Ce fut, dans ce sens, le premier métro de Bruxelles. Pour circuler sur la ligne, quatre rames doubles sont commandées aux Ateliers métallurgiques de Nivelles. Ces rames doubles comportent une motrice plus remorque avec poste de conduite pour réversibilité. Deux des remorques comportaient un compartiment à bagages admettant aussi les vélos. Un peu plus tard, la société va acquérir une cinquième rame dont la remorque ne comportera pas de compartiment à bagages.



Carte postale d'une automotrice électrique sur la ligne 160 Bruxelles-Quartier-Léopold - Tervuren (Réf. Z04888)

Aux heures d'affluence, deux rames pouvaient être couplées pour former un train de quatre voitures tandis qu'en période creuse les motrices circulaient isolément. La capacité totale de chaque voiture était de 100 places dont 48 assises pour les motrices (1^{re} et 2^e classe) et les remorques, 52 places uniquement en 2^e classe. À noter que les motrices et les remorques-pilotes sans fourgon offraient un petit compartiment de 4 places situées à côté de la cabine de conduite qui attiraient les amateurs de tous âges qui pouvaient observer les manœuvres du conducteur et le parcours de la ligne.

Ces voitures métalliques étaient de vraies merveilles de confort pour l'époque. Les motrices étaient munies de 4 moteurs de 125 CV chacune, d'un équipement de contrôle et de commande électropneumatique, d'un éclairage et d'un chauffage électrique, etc., Les motrices, qui reposent sur deux bogies pouvaient atteindre une vitesse de 90 km/h. Plus tard, la compagnie va acheter quelques remorques anciennes en bois provenant du métro de Paris et datant d'avant 1914.

Elles ne possèdent pas de poste de conduite et seront placées entre la motrice et la remorque-pilote pour former des rames de 3 voitures.

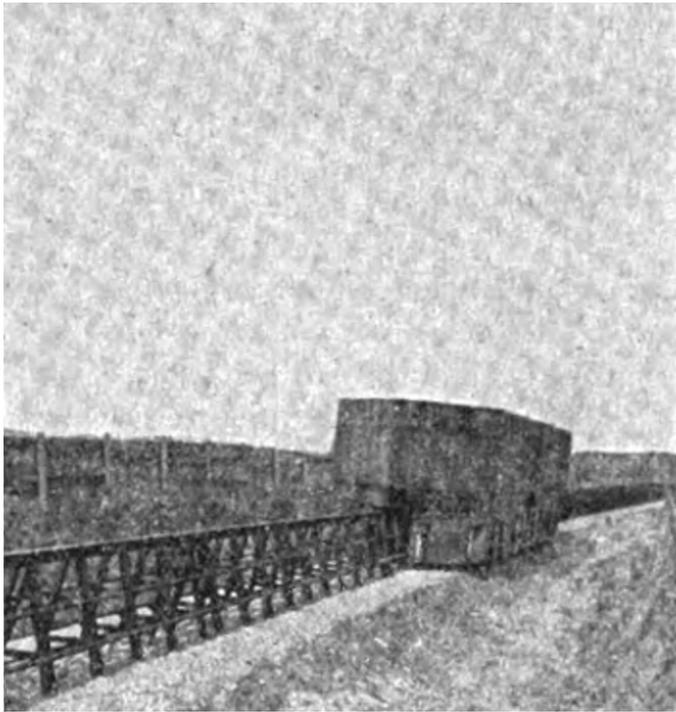
La tension d'alimentation (1.500 volts continu) était obtenue à partir d'une sous-station située à Woluwe.

Pour le trafic marchandises, la compagnie va acquérir une locomotive B.T. L.1. livrée en septembre 1935.



Locomotive électrique L1 à Tervuren (Réf. Q0436)

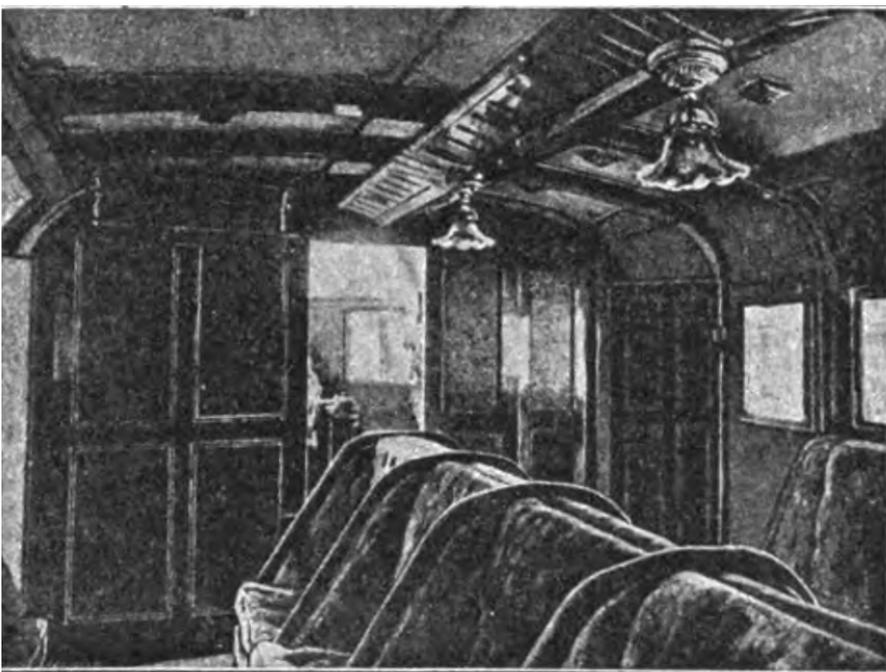
Le monorail de Behr



Si on parle de l'exposition universelle de Bruxelles de 1897, on ne peut oublier d'évoquer le monorail expérimental de l'ingénieur anglais F.-B. Behr qui implémenta son « Express-Eclair » en dehors de l'enceinte du parc sur un parcours de 4,871m dont seulement 700m en ligne droite.

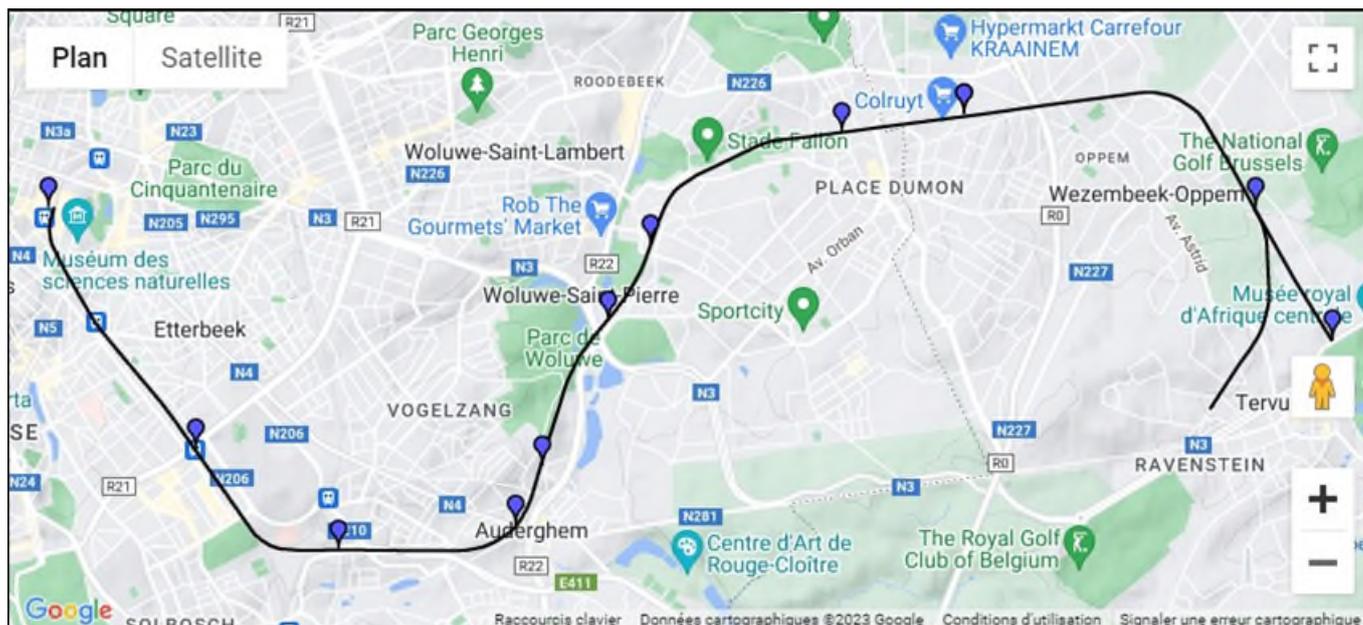
Le site de l'exposition offrait à Behr l'occasion de présenter cette technique expérimentale qui serait vue et empruntée par des milliers de visiteurs. Prévue pour être installée dans le parc même, Léopold II refusera de laisser « défigurer » son parc.

Extrait de : UHLAND'S VERKEHRSZEITUNG UND INDUSTRIELLE RUNDSCHAU, 04-01-1900



Extrait de : UHLAND'S VERKEHRSZEITUNG UND INDUSTRIELLE RUNDSCHAU, 04-01-1900

Le tracé de la ligne 160



<https://www.historicraildata.eu/site/fr/historicraildata/content/line/228/general>. Les points bleus indiquent les gares : Bruxelles-Quartier Léopold - Etterbeek - Watermael-Tervuren - Auderghem-chaussée de Wavre - Auderghem-Station - Woluwe-Laan - Woluwe-Station - Kapelleveld – (Stockel) - Wezembeek - Oppem-Sterrebeek - Tervuren

La ligne quittait l'actuelle gare de Bruxelles-Luxembourg pour longer la ligne vers Namur des Chemins de fer de l'Etat belge jusqu'à la gare d'Etterbeek. Là, les voies plongent dans un tunnel sous la ligne de Namur pour rejoindre l'ancienne ligne Bruxelles-Tervuren.

Quittant Auderghem, la ligne 160 partait tout droit vers l'est puis tournait pour longer par l'ouest le boulevard du Souverain.

Il y avait alors une station à Auderghem puis, après avoir enjambé l'avenue de Tervuren par un pont (le pont de Woluwe), il y avait immédiatement la halte de Woluwe-Avenue puis seulement une centaine de mètre après, il y avait la vraie gare (Station de Woluwe).

Ensuite arrivant près de Stockel, la ligne virait vers l'Est avant le parc Malou en passant entre le Stade Fallon et le cimetière de Woluwe-Saint-Pierre.

La promenade

Mais que reste-t-il de l'ancien tracé de la ligne ?

Entre Stockel et Wezembeek, le tram circule sur l'assiette de l'ancienne ligne depuis 1988. Entre Auderghem (métro Demey) et Stockel, l'ancienne ligne a été convertie en « promenade du chemin de fer ».

A l'instigation de l'asbl Chemins du Rail, la Région de Bruxelles-Capitale a reconstruit quatre ponts démolis dans les années 1970.

En 1998, suite à un concours, Ney & Partners propose son projet de passerelle pour cyclistes et piétons devant enjambrer l'avenue de Tervuren. Il s'agissait de poser sur ses anciennes fondations une nouvelle passerelle de la promenade verte de Bruxelles. La passerelle de l'avenue de Tervuren qui surplombe le musée du Tram, à Woluwe a été inaugurée le 24/11/2001.

Le succès de la promenade verte est immense et l'ancienne ligne est devenue une voie verte qui s'inscrit dans le futur réseau vert européen (REVER).

Catherine Walravens
Janvier 2024

Bibliographie succincte

- Articles :** Bruxelles-Tervueren. Le premier chemin de fer électrique belge. *Bâtir*, n°24, 15-11-1934, K714372
- De eerste Electricch spoorlijn in in België. *Spoor- en Tramwegen*, n° 4, 16-02-1932, p. 83, K713699
- DE HERDER H. SCHENKEL J. De elektrische spoorweg Brussel-Tervuren, *Op de rails*, 01-05-2003, p.187-189, K36486
- FERON, G. De brusselse stations, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-08-1979, p.6-13, K36858
- FERON, G., Les gares de Bruxelles, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-08-1979, p.6-13, K36857
- VANKEER P. Il y a 65 ans, une "première" en Belgique. La ligne Bruxelles-Tervueren est électrifiée, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-11-1996, p.8-11, K16427
- VANKEER P. 65 jaar oude Belgische primeur : Spoorlijn Brussel-Tervuren geëlektrificeerd, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-12-1996, p.12-15, K16666
- Livres :** *Electrification de la ligne Bruxelles (Quartier Léopold)-Tervueren*. Bruxelles : SNCB, 1958, 25 p., C2924
- Loi relative à la cession de la ligne Bruxelles Quartier-Leopold – Tervueren*. Bruxelles : SNCB, 1929, 16 p. C1208
- Le chemin de fer Bruxelles-Tervuren*. Les Editions Gerard Blanchart & CIE, 2002, 240 p., C5093
- DELMELLE J. COSAERT E. *Histoire des transports publics à Bruxelles. Tome 2. L'age d'or*. Bruxelles : STIB/MIVB, 1980, 403 p., C0006
- PERRIN G. *Chemins de traverses. Nos anciennes lignes ferroviaires*. Charleroi/Bruxelles : RTBF Editions/Fondation Roi Baudouin, 1993, 263 p. A24345
- PERRIN, G., BOTTE, J. *Le chemin de fer de Bruxelles à Tervuren (ligne 160 ou BT)*. Extrait de : Le patrimoine ferroviaire. Les cahiers de l'urbanisme, n° 40-41, 2002, C5195
- Internet :** <https://archiviris.be/fr/2020/03/29/la-ligne-de-chemin-de-fer-bruxelles-tervueren-spoorlijn-brussel-tervuren/>
- <http://leblogdecallisto.blogspot.com/2017/06/tervuren-station.html>

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

Catalogue Bibliothèque : Ligne 160 (Bruxelles-Quartier-Léopold - Tervuren)

Collection musée : Ligne 160 Bruxelles-Quartier-Léopold - Tervuren