



INFORMATIONS



de la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

21, rue de Louvain, Bruxelles.

Bulletin édité par le SERVICE DE PRESSE ET DE DOCUMENTATION
Tél. 13.18.70 — extensions 3013 et 3057.

N° 49

13 janvier 1956

REPRODUCTION SOUHAITEE.

14 JANVIER 1956

INAUGURATION DE LA TRACTION ELECTRIQUE BRUXELLES-WAVRE.

C'est le 12 février 1855 que, pour la première fois, il devint possible d'atteindre Wavre par train, via Louvain.

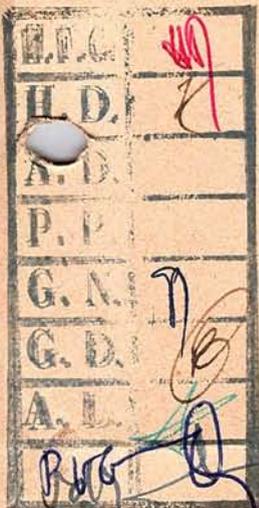
Si le voyage était aisé pour les Louvanistes, puisque c'est de leur ville que venait le rail, pour les Bruxellois le parcours l'était bien moins. Il fallait s'embarquer à Bruxelles-Nord, descendre à Malines et y attendre la correspondance pour Louvain. A Louvain, nouveau changement, et nouvelle attente du convoi vers Wavre. En raison de ces détours, la distance parcourue était de 70 kilomètres.

Six mois plus tard, le 13 août 1855, la ligne venant de Louvain était prolongée vers Ottignies et au delà, et le ruban d'acier entre Wavre et la capitale était ramené à 28 km.

Aujourd'hui nous ne fêtons donc pas seulement la modernisation des relations entre les deux centres, rendues à la fois plus fréquentes, plus rapides et plus confortables, mais aussi le CENTENAIRE du mariage ferroviaire Wavre-Bruxelles.

Cette union fut quelque peu troublée au début, la population de Wavre ayant été fortement déçue lorsque les concessionnaires durent changer le tracé prévu initialement pour la ligne Bruxelles-Arlon. En raison du profil accidenté que l'itinéraire envisagé impliquait, il fut décidé que la voie axiale éviterait Wavre et passerait par Ottignies. Conséquence : péages plus élevés.

A la suite d'incessantes pétitions, le Gouvernement finit par accomplir un geste, et le Ministre BEERNAERT annonça le 20 mars 1878, lors de la discussion de son budget :



"Wavre ne paie plus l'allongement du parcours qu'on lui fait faire.

"Pour les trains de voyageurs, comme pour les trains de marchandises, on ne compte plus les distances que réduites d'une lieue, Wavre étant traitée comme si un raccordement direct avait été construit".

Cette nouvelle fut accueillie avec joie.

A présent, les liens de la région de Wavre avec Bruxelles vont se resserrer encore, puisque, pendant toute la journée, au moins deux convois par heure, et davantage aux moments de pointe, permettront les relations en 33 minutes par train semi-direct, et en 45 minutes par train omnibus.

Les temps de parcours que nous abandonnons étaient, selon le sens, soit de 45 à 76 minutes, soit de 40 à 81 et même 96 minutes.

Au total, il y avait, en additionnant les départs et les arrivées, 32 trains, dont 3 seulement sans changement à Ottignies. Dès demain, il y en aura 81 dont 59 sans transbordement.

Et certaines rames poursuivront jusqu'à Bruxelles-Nord et même jusqu'à Bruxelles-Midi, par la Jonction.

Enfin, il y aura des trains tardifs pour les voyageurs désireux de passer la soirée à Bruxelles.

Si l'horaire n'est pas absolument cadencé dès le début, il le deviendra lors de la mise en service de la ligne électrique Bruxelles-Namur-Luxembourg, prévue pour octobre. A cette époque, l'électrification du tronçon Wavre-Louvain sera aussi chose faite. Ainsi Wavre jouira de communications rapides à peu près dans toutes les directions.

Le matériel affecté à la traction électrique voyageurs se compose d'une ou de plusieurs automotrices métalliques jumelées, présentant chacune 28 places en 2e classe et 143 places en 3e classe, non compris les places "debout". Il s'agit d'engins tout nouveaux, d'aspect avenant. Tous les sièges sont rembourrés et l'aspect général des voitures est riant. En un mot, le confort et l'agrément des voyageurs ont été particulièrement soignés.

Aménagement de la gare de Wavre.

A l'occasion de l'électrification, les travaux suivants sont ou seront exécutés en gare de Wavre :

- un nouveau quai à voyageurs a été établi entre les deux voies directes;
- un couloir sous voies pour voyageurs, permettant l'accès au quai sans devoir traverser les voies, est actuellement en construction;

- la construction d'un abri-parapluie sur le nouveau quai sera entamé incessamment;
- le bâtiment des recettes de la gare va faire l'objet d'une modernisation complète dont les travaux débiteront à la fin du mois. Les cloisons intérieures, qui assombrissent les locaux et nuisent à la circulation, seront radicalement supprimées.

La solution classique suivante sera adoptée :

- a) bureau des recettes et bagages sur la gauche pour les voyageurs entrant en gare;
- b) salle d'attente à droite;
- c) accès direct au quai pour les voyageurs munis de billets.

Cette solution, qui assure un minimum d'engorgement des locaux, sera heureusement complétée par le débouché, à l'intérieur même des bâtiments, du couloir d'accès au quai d'embarquement. Les voyageurs seront ainsi constamment à l'abri des intempéries durant le trajet entre le bâtiment des recettes et le quai.

Les travaux de modernisation du bâtiment des recettes seront complétés par l'installation du chauffage central.

Un supplément à l'indicateur officiel.

La SNCB annonce la publication du 1er supplément à l'indicateur officiel du 2^e octobre; ce supplément applicable à partir du 15 janvier 1956, mentionne de nombreuses améliorations sur certaines lignes.