



Ligne 917 : de Braine-l'Alleud à Wavre

Description générale

Pas moins de **23 km** de ligne entre Braine-l'Alleud et Wavre. Le tortillard du Brabant wallon eut son heure de gloire entre 1899 et 1964.

Dates-clés

De Braine-l'Alleud à Wavre, ce fut une très belle ligne se glissant le plus souvent au milieu de paysages à l'époque bien bucolique. Ce fut aussi la seule ligne du Brabant wallon à bénéficier de l'électrification (1930) et la dernière à être démontée dans la province (1966).

Cette ligne desservait deux raccordements industriels : celui de la soierie de Maransart et celui de la sucrerie Navau à Bierges/Wavre .

C'était l'époque où l'on pouvait aller en tram de Nivelles à Jodoigne. La ligne Wavre-Jodoigne (1889-1954) fut antérieure à la ligne Braine-l'Alleud - Wavre (1899-1964).

Le premier tram arriva en gare de Wavre le 11 mars 1899 et il fallut attendre 1933 pour y voir débarquer un tram électrique.

Au départ de la gare de Braine-l'Alleud, le tram passait devant le Lion de Waterloo. Au monument Gordon, les passagers avaient la possibilité de prendre une correspondance vers Bruxelles (tracé de l'actuelle ligne de bus W). Puis le tram continuait vers la Belle Alliance, passait derrière le monument prussien à Plancenoit, la gare de Lasne, le quai du tram à Bourgeois, l'avenue de Merode, la gare de Rixensart, la gare de Bierges pour arriver à la gare de Wavre terminus.

Il fallait en 1936 pas moins de 1h10 (en semaine) pour accomplir les 23 km séparant Wavre de Braine-l'Alleud. Le tram roulait alors à la vitesse commerciale de 19,7 km/h. En 1964, il effectuait le même parcours en 1h13 et il fallait 44 minutes pour parcourir le trajet du monument Gordon à Wavre soit à la vitesse commerciale de 27,2 km/h. Avant l'électrification de la ligne en 1930, le tram vapeur mangeait pas moins de 8 kg de charbon par km et consommait entre 50 et 100 litre d'eau par km. Ses soutes totalisaient 2.600 litres d'eau.

La grande époque du tram fut la guerre 40 (avec une collision frontale à Bourgeois en 1942 qui fit 2 morts et 30 blessés) et l'immédiate après-guerre (transport de betteraves).

L'année 1964 sonna le glas du vicinal. Les voies furent démontées en 1966. On justifia la suppression pour des raisons de rentabilité et de coût d'entretien trop cher pour la SNCV. Les installations en gare de Braine-l'Alleud disparurent définitivement en 1969



Gare du vicinal, construite en 1896 et démolie en 1969, cinq ans après la fermeture de la dernière ligne. En face, l'avenue Albert 1er. A gauche, la chaussée de Mont-St-Jean, dont le début deviendra la Chaussée Reine Astrid.