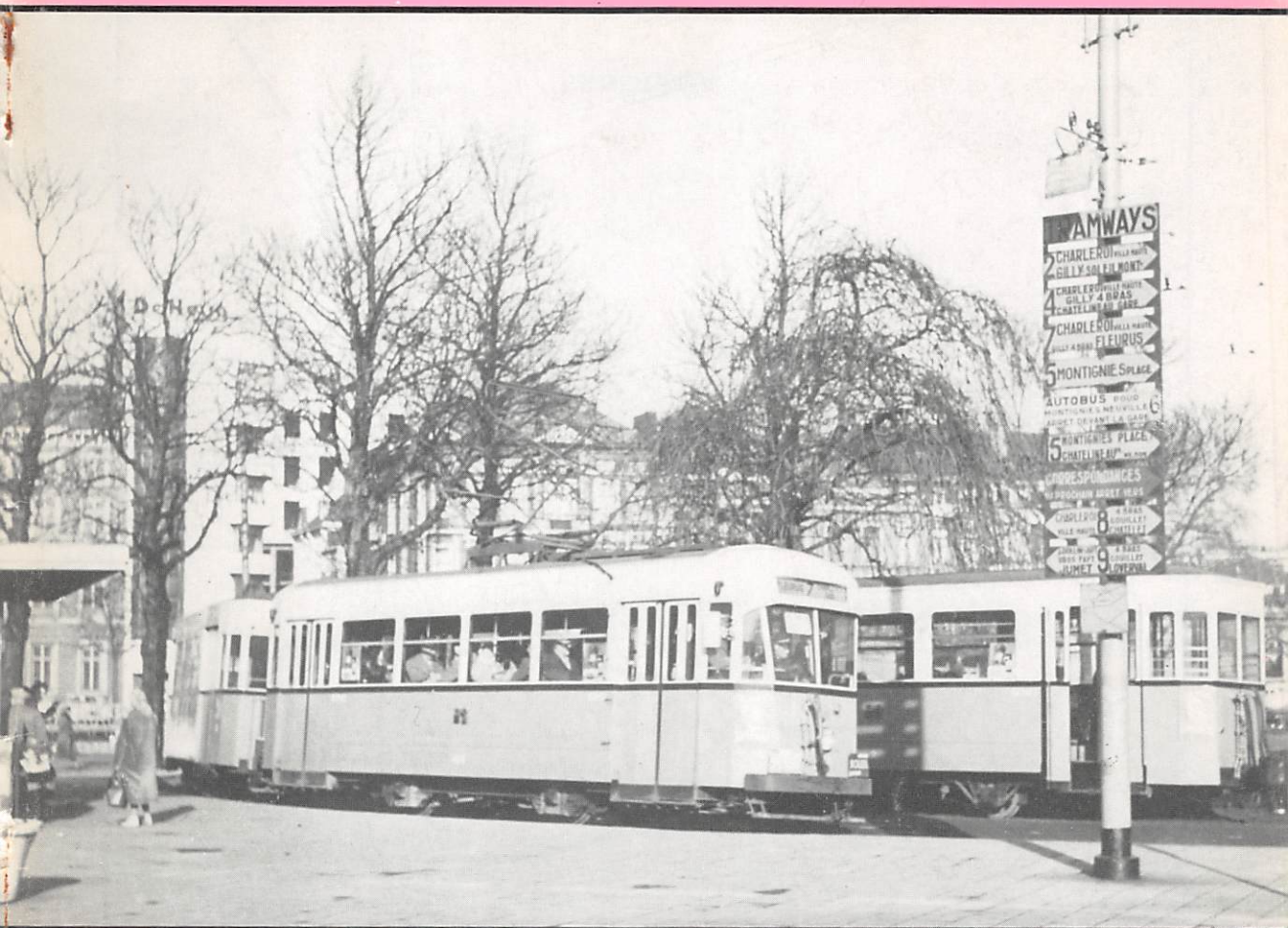


4/10/84



# tram magazine

## AMUTRA

Editeur responsable

Verantw. uitgever

R. DIEUDONNE

Avenue des Buissonnets, 42

1020 Bruxelles

Braambosjeslaan, 42

1020 Brussel

Périodique trimestriel

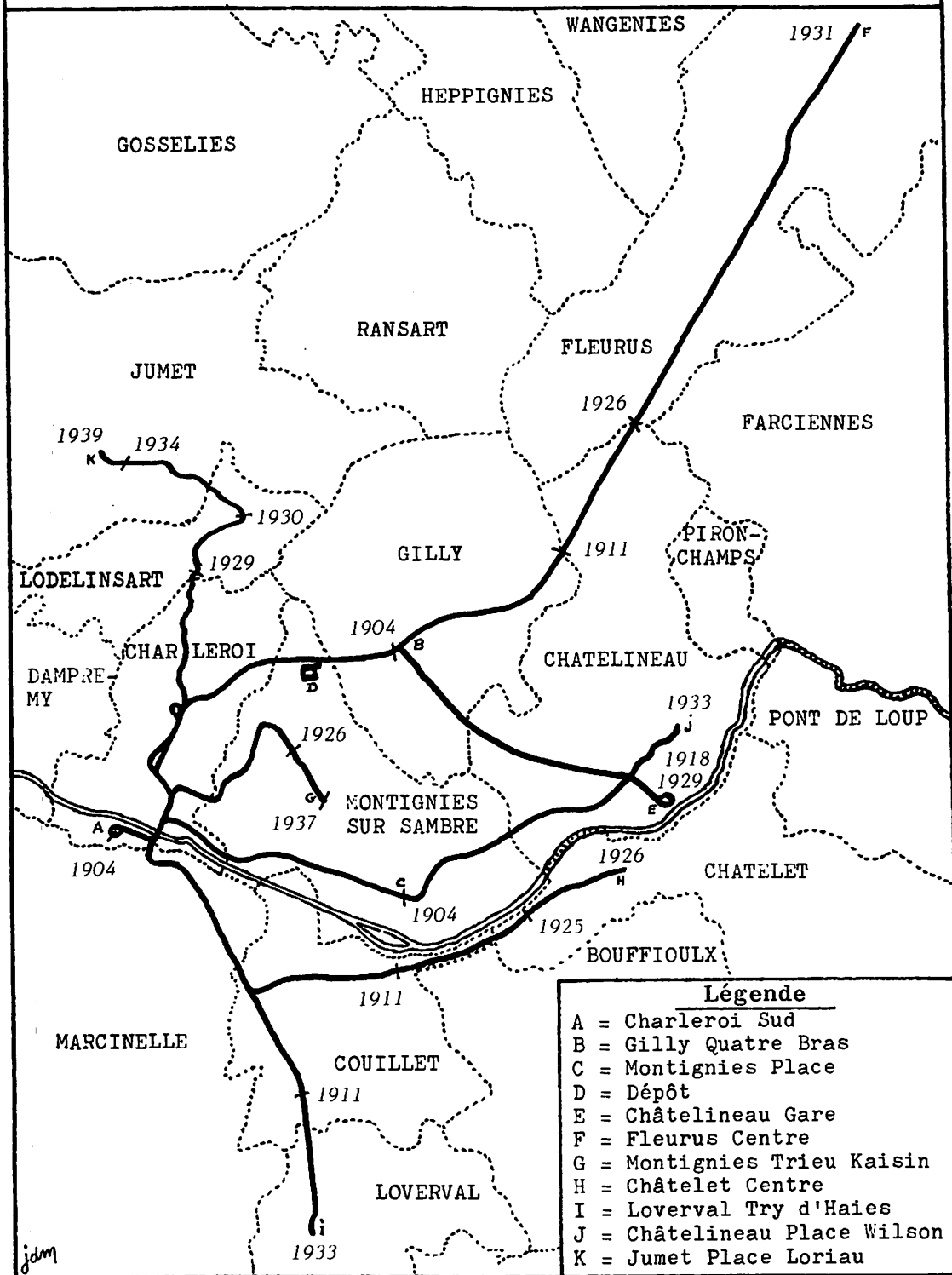
Driemaandelijks tijdschrift

1984 / II-III

9<sup>e</sup> année / jaar

Pr. 250,- Fr.

**TRAMWAYS ELECTRIQUES DU PAYS DE CHARLEROI ET EXTENSIONS**  
**Plan du réseau à l'apogée de son développement (1939 - 1958)**



NOTRE PHOTO DE COUVERTURE

GARE DU SUD (4 février 1961). Convoi de la ligne n° 7 dans la boucle terminus.  
 (Photo R. Temmerman)

# Les Tramways de Charleroi

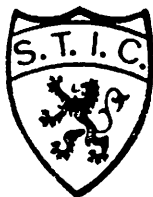
des

## Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions



à la

### **SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE CHARLEROI**



par Jean de Meurs

## PREFACE

Pendant 93 ans, Charleroi et ses environs ont été desservis par un réseau de tramways dont l'histoire et l'évolution ne semblent pas avoir suscité, jusqu'à présent, un intérêt bien particulier.

Pourtant, si l'agglomération carolorégienne figure aujourd'hui en bonne place parmi les cinq plus grands centres urbains du pays, c'est incontestablement à l'existence et au développement de ses transports en commun qu'il faut l'attribuer pour une très large part.

Il faut admettre que tenter de retracer l'histoire des transports publics carolorégiens est une tâche qui se heurte à de très nombreuses difficultés souvent inattendues et même insoupçonnées.

Les transformations continuelles et extrêmement rapides que subissent la ville et ses alentours depuis des années, créent une instabilité déroutante des sites et de leur physiologie.

La profusion extraordinaire des "lieux-dits" qui caractérise toute la région est une source permanente de risques de confusions.

Quand elles ne sont pas inexistantes, les informations et les données nécessaires sont le plus souvent incomplètes, fragmentaires ou imprécises, voire parfois même contradictoires.

Ce ne sont là que quelques unes des raisons qui semblent justifier l'absence actuelle de toute étude historique un peu étoffée au sujet de l'histoire des tramways de Charleroi.

C'est pour essayer de combler cette lacune que, à l'occasion du dixième anniversaire de l'ultime rentrée au dépôt du dernier tramway carolorégien, l'Association pour le Musée du Tramway a pris l'initiative d'évoquer quelques-uns des faits les plus marquants qui ont jalonné la longue existence des "trams verts" ou tout simplement des "verts" comme on les appelait familièrement dans le pays.

Fidèle à la tradition de bonhomie et de familiarité qui a toujours été la caractéristique fondamentale de l'exploitation de ce sympathique réseau, le texte qui suit n'est qu'un simple récit de son histoire.

Volontairement dépouillée de toute prétention technique, il n'a d'autre but que de réveiller, d'abord, dans la mémoire des plus anciens carolorégiens de nombreux souvenirs que le temps commence peut-être à estomper doucement et de présenter, ensuite, à tous ceux qui ne les ont pas connus la place que les tramways de Charleroi ont occupé dans la vie de toute la région pendant tant d'années. Il constitue enfin un hommage rendu non seulement à la mémoire de ces tramways qui ont desservi sans défaillances tout le pays de Charleroi pendant presque un siècle lui permettant, entre autres, de vivre et même de survivre durant les interminables et tragiques années des deux guerres mondiales, mais aussi à la mémoire de tous ceux qui les ont exploités, conduits, entretenus et améliorés sans cesse tout au long de leur existence. Pourquoi ne serait-il pas un peu aussi un témoignage de reconnaissance envers un aspect de tout ce passé qui a fait de la ville de Charleroi ce qu'elle est aujourd'hui ?

Malgré le vieil adage qui prétend que "les gens heureux n'ont pas d'histoire", nous avons voulu en offrir une aux tramways de Charleroi. Ils l'ont bien méritée !

Comme tout récit historique, celui qui a fait l'objet de cette petite étude n'est certainement pas exempt d'erreurs ou d'oublis. Nous prions tous nos lecteurs de bien vouloir nous en excuser et c'est avec la plus sincère gratitude que nous accueillerons toutes les corrections, les informations et les précisions qui nous seraient adressées à ce sujet.

Jean de Meurs

Quoique constituant aujourd'hui le noyau de l'un des cinq plus grands centres urbains du pays, Charleroi est cependant la plus jeune ville de Belgique. Son expansion actuelle ne permet plus de deviner qu'elle naquit sur les fondations d'une vaste forteresse érigée en 1666 à l'emplacement d'un modeste petit village, le Charnoy, sous le règne de Charles II, roi d'Espagne, dont elle hérita d'ailleurs du nom.

Pourtant, un simple regard sur le plan de la ville en révèle immédiatement les caractéristiques très particulières. En effet, le tracé rectiligne, étoilé et symétrique des artères centrales rappelle les origines militaires de l'ensemble et constitue en quelque sorte les signatures de Vauban et de Turanne qui remanièrent et améliorèrent la première forteresse espagnole.

C'est cependant l'extraordinaire développement industriel et minier du 19<sup>e</sup> siècle qui fit passer rapidement Charleroi de l'état d'une simple bourgade à celui d'une grande cité. Mais c'est le démantèlement des derniers vestiges de ses fortifications et notamment de ses remparts, en 1870, qui libéra définitivement la ville des derniers obstacles qui s'opposaient encore à son épanouissement.

Cependant, si le site s'était admirablement bien prêté à l'établissement d'une redoutable forteresse, la localisation de la ville qui lui succéda, sur un versant particulièrement escarpé de la vallée de la Sambre, devait avoir des conséquences beaucoup moins heureuses. C'est ainsi que l'importance de la dénivellation de l'ensemble a abouti progressivement à la formation de deux pôles urbains bien distincts : la "Ville Basse" étalée sur la rive droite de la Sambre et la "Ville Haute" juchée sur le plateau couronnant le sommet du versant de la rive gauche de la rivière. Cette situation particulière a sensiblement influencé l'orientation des artères qui sillonnent la ville et a imposé une répartition curieusement inégale des axes transversaux dont les conséquences se font encore sentir aujourd'hui.

En effet, si les axes de circulation orientés d'est en ouest sont nombreux et aisés, les transversales nord-sud se réduisent, en fait, au nombre de trois et présentent toutes un profil en rampe forte et continue. Elles correspondent en outre chacune à l'un des trois ponts qui enjambaient la Sambre.

Cette configuration particulière a toujours contrarié - et contrarie d'ailleurs encore aujourd'hui - les courants de circulation à l'intérieur de la ville et par conséquent, les liaisons entre ses différents faubourgs.

Par rapport aux autres grandes villes du pays, le développement relativement tardif de Charleroi a sensiblement retardé la naissance du besoin d'y créer des transports collectifs.

Ce n'est donc qu'en 1877 que la première initiative visant à doter Charleroi d'un service de transport en commun vit le jour. Après avoir fait l'objet de tumultueux débats au sein du conseil communal, ce premier projet demeura sans suite.

Deux ans plus tard, en 1879, un nouveau projet assez semblable au premier souleva également d'ardentes polémiques municipales mais ne se concrétisa pas davantage.

Il est intéressant de souligner ici que ces deux premiers projets ne prévoyaient que l'établissement de lignes de tramways. Parmi les raisons qui en provoquèrent l'échec, il y a lieu de citer entre autres, le fait que parmi les variantes d'itinéraires envisagées, il était proposé le plus sérieusement du monde de faire gravir (et descendre !) par les tramways... la rue de la Montagne.

Finalement en 1881, une petite ligne de tramways à traction chevaline fut installée dans la ville. Ce "chemin de fer américain" suivant le vocable de l'époque, était établi à voie normale (1,435 m) et reliait l'actuelle Gare du Sud à la rue de l'Ecluse par la rue du Collège, la place Verte (actuellement place Albert I<sup>er</sup>) et la rue de Marcinelle. L'existence de cette première réalisation fut cependant fort éphémère.

En 1881 également, une nouvelle entreprise de transports en commun, la

"Société des Chemins de fer Vicinaux Belges" s'était créée à Bruxelles. Ayant pour objet la création et l'exploitation de lignes de tramways dans tout le pays, elle s'implanta rapidement à Charleroi et installa ses bureaux au premier étage du Café Kaisin, au coin des rues de Montignies et du Pont-Neuf.

Cette nouvelle société sollicita et obtint la concession de deux premières lignes de tramways, l'une de Charleroi à Gilly, l'autre de Charleroi à Montignies-sur-Sambre. La première de ces lignes, rapidement réalisée, fut mise en service dès la fin du mois de septembre 1881. Son terminus était situé rue de l'Ecluse. De là, elle gravissait la rue du Pont-Neuf, le boulevard Central (actuel bd Audent) et la rue d'Orléans pour atteindre la place Charles II. Par la rue des Cavaliers (actuelle rue de la Régence), elle parvenait à la Porte de Waterloo d'où elle se dirigeait vers Gilly (Quatre-Bras) en suivant la Grand'Rue et la chaussée de Gilly.

Entre le terminus de la rue de l'Ecluse et la Porte de Waterloo, les voitures étaient remorquées par de petites locomotives à vapeur. A la Porte de Waterloo, celles-ci étaient dételées et remplacées par des chevaux qui assuraient la traction des voitures jusqu'à Gilly. Cette situation particulière résultait de difficultés administratives suscitées par le franchissement des voies du chemin de fer de l'ancienne compagnie du "Grand Central Belge" à proximité de la Gare du Nord et qui empêchèrent pendant plusieurs mois l'exploitation continue de la ligne qui se trouvait ainsi curieusement scindée.

La seconde ligne, reliant Charleroi à Montignies fut mise en service au début de 1882 et la traction vapeur lui fut appliquée dès le 19 mars de la même année. Son terminus était situé dans l'actuelle rue de Montignies "prolongée", près du carrefour de la rue du Pont-Neuf. Elle suivait toute la chaussée jusqu'à la place de Montignies.

Les deux lignes avaient été construites à voie normale et un dépôt pour le matériel roulant avait été érigé au lieu dit "Bosquetville". Au début de l'exploitation, le personnel se composait de 47 personnes parmi lesquelles on trouvait 8 conducteurs, 8 machinistes, 8 receveurs, 18 ouvriers, 1 contrôleur, 1 chef de dépôt, 1 responsable des voies, 1 comptable et, coordonnant le tout, un directeur. Sur chacune des deux lignes, la fréquence des départs et des passages était théoriquement de 15 minutes. Les tarifs appliqués étaient relativement élevés pour l'époque puisqu'ils se montaient à 40 centimes pour le trajet le plus long, celui de la rue de l'Ecluse à Gilly Quatre-Bras. Cette cherté des tarifs était la principale cause de la faible fréquentation des voitures, notamment sur la ligne de Gilly. Pour les Carolorégiens, les voyages en tramways étaient un luxe que seules les classes sociales aisées pouvaient se permettre.

Les convois étaient remorqués par de petites locomotives à vapeur à condenseur, provenant des établissements Carels à Gand et des ateliers de Saint-Léonard à Liège. L'exploitation était assurée par de petites voitures légères à deux essieux, à caisse fermée et plates-formes extrêmes ouvertes. Leur livrée, fort sobre, était d'un vert très foncé relevé par quelques filets blancs.

Dans le but d'accroître quelque peu ses rentrées financières, la société exploitante eut rapidement recours aux ressources de la publicité. Bientôt, locomotives et voitures furent recouvertes de panneaux prônant les qualités de produits divers. La face extérieure des panneaux des plates-formes de presque toutes les voitures servit de support à une grande réclame vantant le chocolat d'une petite fabrique locale et pompeusement baptisée du nom de "César". Il n'est dès lors pas étonnant que, pendant plusieurs années, les Carolorégiens n'appelèrent pas autrement leurs tramways que : les "César"...! Les résultats financiers très modestes du début de l'exploitation s'étant quelque peu améliorés au fil du temps, la société exploitante put enfin entreprendre quelques travaux d'amélioration. C'est ainsi qu'au début de 1883, les deux lignes furent réunies et prolongées en tronçon commun jusqu'à la



Voiture remorque des tramways à vapeur de la "Société des Chemins de fer Vicinaux Belges".

(Collection J. de Meurs)

\* \*  
\*

La même voiture complètement restaurée est exposée au "Musée des Transports Urbains Bruxellois" depuis plusieurs années.

(Photo M. Leprince)





Un convoi à vapeur de la "Société des Chemins de fer Vicinaux Belges" au terminus de Charleroi-Sud.

(Collection G. Mortier)

\* \*

\*

Carte postale ancienne postée en 1903 montrant un "César" au terminus de la rue de l'Ecluse.

(Collection J. de Meurs)





Gare du Sud. C'est à cette occasion que la courte ligne initiale à traction chevaline, reliant la Gare du Sud à la rue de l'Ecluse, fut supprimée. Un important complexe de terminus en tiroir fut installé sur le vaste terre-plein faisant face à la gare et bientôt, des manoeuvres de refoulement, d'attelages et de dételages s'y déroulèrent pratiquement sans discontinuer. L'esplanade de la gare était en permanence envahie par des nuages de vapeur et de fumée. Les saillies formées par les rails et les aiguillages rendaient fort dangereuse la traversée de la place, surtout le soir et la nuit. Plusieurs accidents graves furent à déplorer par suite de l'imprudence ou de la négligence du personnel assurant les manoeuvres. Il n'était pas rare de voir une voiture dont les freins n'avaient pas été convenablement serrés, partir à la dérive et aller s'arrêter avec fracas contre un convoi attendant le départ ou bien aller s'immobiliser dans la terre au bout de la voie en tiroir !

Cela ne fut pas le seul mécompte engendré par ces premiers services de tramways. La traversée de la ville suscita elle aussi de très nombreuses réclamations et les autorités communales enregistrèrent de nombreuses plaintes souvent soutenues par des pétitions et émanant parfois d'usagers ou de passants mais aussi surtout de riverains.

En 1886, un nouvel événement allait influencer tout l'avenir des transports en commun de la région de Charleroi et mettre un terme à l'espèce de monopole de fait que la "Société des Chemins de fer Vicinaux Belges" espérait avoir acquis.

En effet, créée par la loi du 24 juin 1885, la "Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux", une nouvelle entreprise d'exploitation de transports en commun, avait également jeté très tôt son dévolu sur la desserte de la région carolorégienne.

Ayant obtenu facilement les concessions nécessaires, elle mit en service entre 1886 et 1902, quatre lignes à voie métrique et à traction vapeur :

- 1°) ligne de Charleroi-Sud à Mont-sur-Marchienne (Place) ;
- 2°) ligne de Charleroi (Prison) à Marchienne et à Montignies-le-Tilleul ;
- 3°) ligne de Charleroi (Prison) à Jumet (Saint Antoine) ;
- 4°) ligne de Lodolinsart (Bon Air) à Châtelet (Saint Roch).

Cet événement allait avoir une influence profonde sur l'avenir des transports publics de toute l'agglomération carolorégienne et ses séquelles sont encore d'actualité aujourd'hui !

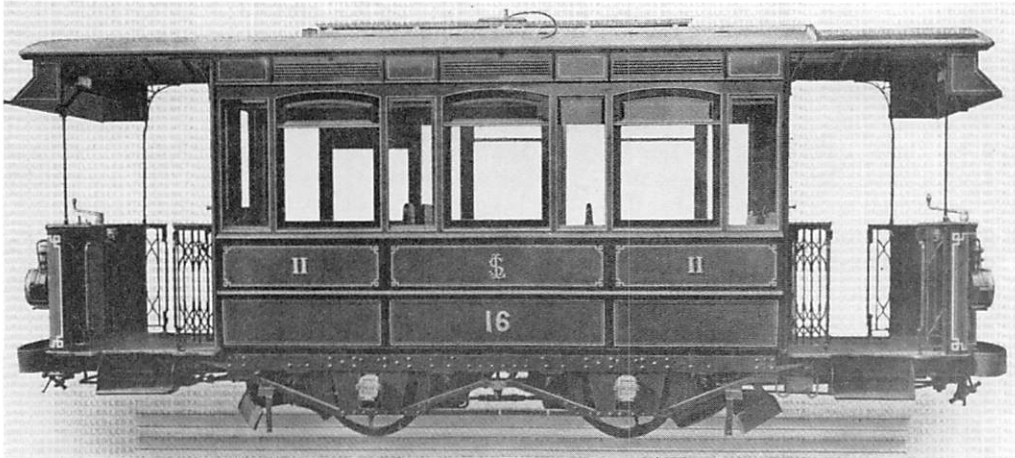
Au début de ce siècle, tous les exploitants belges de tramways s'étaient résolument tournés vers la grande innovation de l'époque : la traction électrique.

Très rapidement, la SNCV entreprit l'électrification de ses premières lignes de la banlieue de Charleroi et, utilisant la traction par courant continu de 600 V, elle y mit en service ses premières motrices M 52 à M 85 équipées de deux moteurs de 27 CV. Elles avaient été construites par "Electricité & Hydraulique" à Charleroi (anciens établissements Julien Dulait).

A Charleroi, des pourparlers furent entrepris entre le pouvoir concédant, en l'occurrence la ville de Charleroi, et la "Société des Chemins de fer Vicinaux Belges" en vue d'appliquer également la traction électrique aux deux lignes du réseau. Ces pourparlers longs et ardu aboutirent finalement, en 1903, à une remise en adjudication de l'ensemble du réseau. Un nouveau cahier des charges, imposant purement et simplement la traction électrique fut publié le 16 juin 1903.

Le 28 septembre 1903, la "Société Anonyme des Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions" obtint la nouvelle concession pour une durée de 35 ans. Cet événement allait être à l'origine d'une transformation complète du réseau existant.

Le premier soin du nouveau concessionnaire fut d'appliquer la traction électrique à l'ensemble des deux lignes en service et d'en profiter pour les

VOITURE FERMÉE ÉLECTROMOTRICE DE 2<sup>e</sup> CLASSE

## Les « Ateliers Métallurgiques ». — Usines de Nivelles.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE RAILWAYS ET D'ÉLECTRICITÉ (Bruxelles)  
(Ligne de Liège-Seraing)

Voie . . . . .	1 <sup>m</sup> 435	Frein à chaîne à 4 sabots et frein Boker.	Longueur hors butées . . . . .	8 <sup>m</sup> 100	
Empattement . . . . .	2 <sup>m</sup> 000	Nombre de places {	assises . . . . .	18	
Tare . . . . .	7.035 kil.				debout . . . . .
				Largeur toutes saillies comprises	2 <sup>m</sup> 200

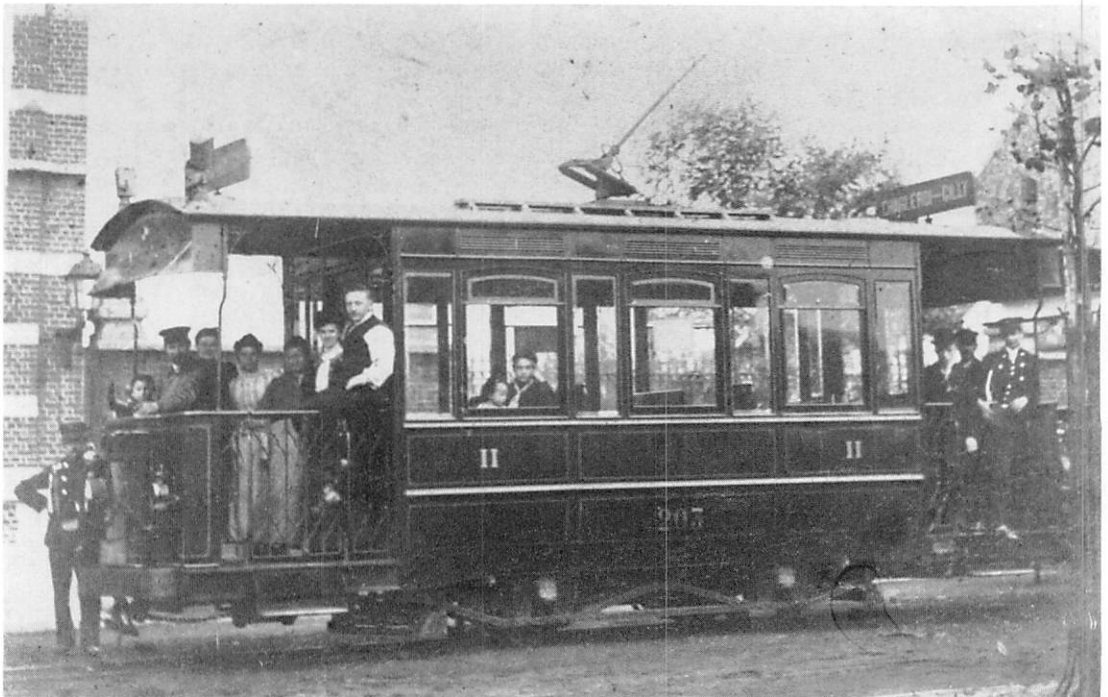
Photo d'atelier d'une motrice construite pour les RELSE. Ce même modèle a été adapté pour la voie métrique du réseau TEPCE.

(Photo Atel. Mét. Nivelles)

\* \*  
\*

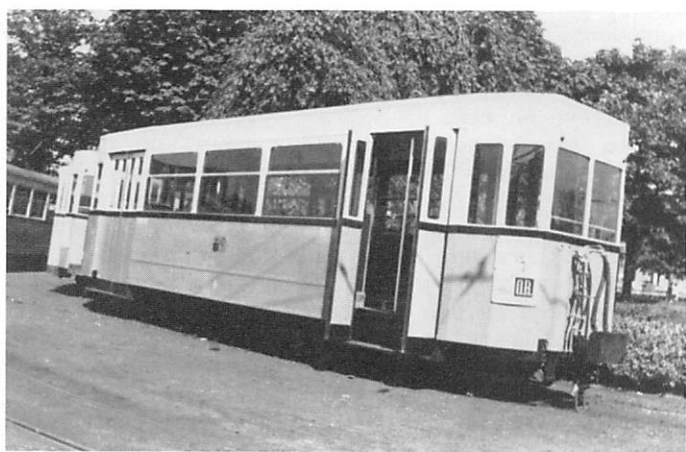
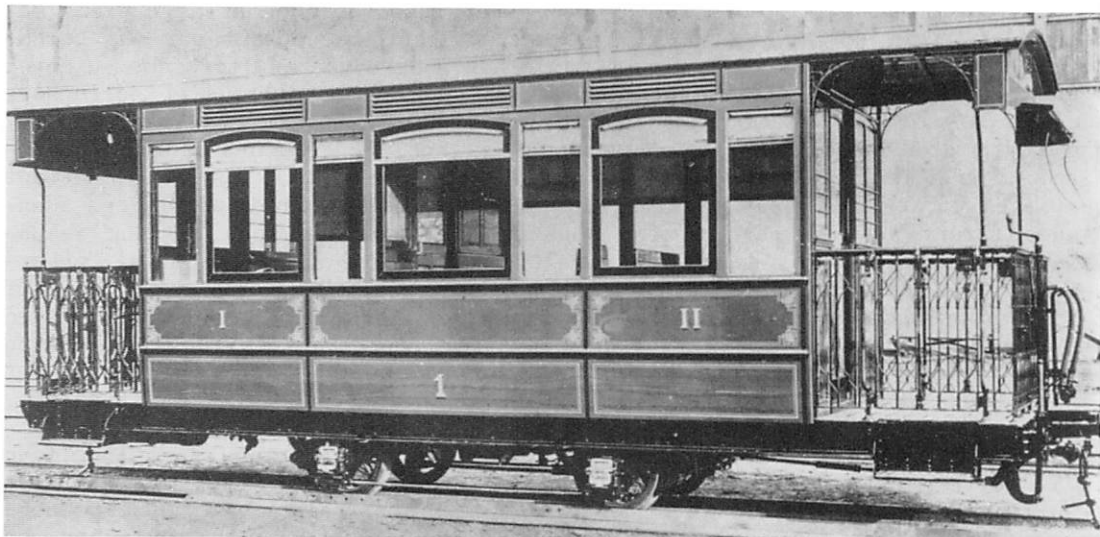
Motrice n° 203 (1ère série type "200") à l'arrêt du Gazomètre.

(Collection J. de Meurs)



*Voiture remorque n° 1 de la série n° 1 à 12, dites "type Gilly"  
(Collection G. Mortier)*

Ces 12 voitures furent construites en 1904 par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles. Elles étaient la version pour voie métrique d'une série de remorques identiques, construites simultanément pour les RELSE. Elles avaient une longueur hors tout de 8,24 m et une largeur totale de 2,20 m. Leur tare à vide était de 5,3 tonnes. Elles offraient une capacité totale de 42 places dont 24 places debout et 18 places assises sur des banquettes transversales rembourrées. A l'origine, elles n'étaient munies que du frein à main. Le freinage à air comprimé leur fut appliqué lors de la première transformation des motrices "200" de la première série. Elles étaient montées sur un châssis simplifié mais extrêmement robuste et dont l'empattement était de 2 m. Leur caisse, d'une longueur de 4,80 m était pourvue de glaces biseautées et présentait une finition intérieure particulièrement soignée et même luxueuse par suite du fait qu'elles étaient destinées initialement à servir exclusivement de voitures de 1ère classe. Elles conservèrent leur aspect extérieur, assorti à celui des motrices des différentes séries "200", tout au long de leurs transformations successives et jusqu'à leur modernisation finale de 1951/1952 à l'occasion de laquelle elles furent dotées de trois grandes baies latérales rectangulaires analogues à celles des motrices des séries "300" et "400".



Remorque n° 8  
à la Gare du Sud  
le 16 septembre 1965

(Photo J.-M. Pholien)

faire passer de la voie normale à l'écartement métrique déjà utilisé pour toutes les lignes vicinales de la région depuis leur création. Les clauses de la nouvelle concession prévoyaient largement les éventuelles extensions ultérieures du réseau.

Les travaux d'électrification et de transformation furent activement poussés. La construction d'un nouveau dépôt fut entreprise au lieu-dit "Genson" à Montignies-sur-Sambre et, le 4 juillet 1904, la ligne électrique de Charleroi-Sud à Gilly Quatre-Bras était mise en service au milieu de la liesse populaire. Les réjouissances qui marquèrent cet événement restèrent fort longtemps gravées dans la mémoire de tous les anciens carolorégiens !

Pour assurer la desserte de l'exploitation par traction électrique, du nouveau matériel roulant avait été commandé.

Ce fut d'abord une première série de 17 voitures motrices numérotées 201 à 217 à deux essieux et plates-formes extrêmes ouvertes, fabriquées par les ateliers métallurgiques de Nivelles. A part leur écartement métrique, elles étaient presque identiques aux premières voitures motrices électriques fournies par le même constructeur aux Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions pour leur réseau liégeois. Elles offraient une capacité normale de 40 places (22 debout et 18 assises). Les sièges transversaux étaient complétés par deux sièges longitudinaux rabattables, en cas d'affluence, pour augmenter la capacité. Leur tare à vide était de 7 tonnes. Leur empattement était de 2 mètres. Elles avaient une longueur hors tout de 8,10 m et une largeur totale de 2,20 m. En plus de leurs freins manuel et rhéostatique, elles étaient munies d'un frein du système Böker. Elles captaient le courant par une perche de trolley dépourvue de courroie et qui était manoeuvrée aux terminus au moyen d'une longue perche en bois terminée par un crochet métallique et accrochée, sous la caisse, au longeron principal du châssis.

Une série de 12 remorques fut commandée à la Société Franco-Belge de La Crorière. Il s'agissait d'un modèle de voiture nouveau pour l'époque présentant certaines caractéristiques particulières et dont de nombreux exemplaires identiques furent fournis par le même constructeur notamment aux réseaux de Calais, Nantes et Anvers, ce qui leur valut à Charleroi le sobriquet d' "anversoises". Ces remorques étaient du modèle "convertible" : les parois de leur caisse étant constituée de panneaux vitrés amovibles que l'on démontait en été pour les transformer en voiture ouverte. Leur tare à vide (en version ouverte) n'était que de 3,820 tonnes. Leur empattement était de 1,90 m et la longueur de leur châssis était de 6,65 m. Leur plancher, très surbaissé, était situé au niveau des boîtes de fusée ce qui supprimait les marches d'accès. Cette disposition impliquait la présence caractéristique, à l'intérieur de la voiture et sous les sièges, de quatre énormes tambours en tôle qui dissimulaient la partie supérieure des roues. Elles offraient une capacité normale de 40 places dont 24 sièges transversaux. Il y a lieu de souligner, en passant, le roulement extraordinairement doux et silencieux que ces voitures conservèrent jusqu'à leur déclassement. A la fin de leur carrière, ces remorques furent privées de leur quatre sièges centraux, ce qui les dota d'une vaste plate-forme centrale à laquelle on pouvait accéder directement lorsque le panneau amovible central était enlevé en été.

Tout le matériel roulant portait la livrée verte, de deux tons, du matériel liégeois de la société exploitante mais rehaussée de filets jaunes jonquille. Le 17 octobre 1904, la "S.A. des Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions" créa une société filiale qui reçut le nom de "S.A. des Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions", souvent abrégé par le sigle "TEPCE", à laquelle elle rétrocéda l'ensemble de sa concession des tramways de Charleroi. Pendant les premières années de son existence, la nouvelle compagnie fut désignée sous l'appellation de "Trams de Charleroi - Gilly - Montigny". Cette dénomination acquit une telle force d'habitude qu'elle fut même imprimée pendant fort longtemps sur les titres de transport de la société.

En plus de l'exploitation de ce qui devenait son propre réseau, la nouvelle

société se vit confier, lors de sa création, l'exploitation des lignes vicinales de la région de Charleroi qu'elle devait desservir néanmoins avec le personnel et le matériel roulant de la SNCV. Cette situation particulière allait durer presque 20 ans !

Le premier souci de la nouvelle entreprise fut de poursuivre la modernisation, l'amélioration et l'extension du réseau.

C'est ainsi qu'en 1905, la ligne de Charleroi-Sud à Gilly Quatre-Bras fut prolongée jusqu'au quartier de Soleilmont, à la limite des communes de Gilly et de Châtelineau.

C'est vers la même époque qu'il fut procédé au vestibulage des plates-formes ouvertes des voitures motrices. Elles reçurent, à cet effet, des paravents frontaux vitrés, déportés en avant par rapport au tablier des plates-formes pour permettre la manoeuvre des manivelles de contrôler et de frein. Certaines remorques reçurent, en même temps, un nouveau paravent vitré, arrondi et amovible comme leurs panneaux latéraux.

Ces améliorations s'inscrivaient dans le cadre des préoccupations générales qui assaillaient, petit à petit, la ville et ses environs à l'approche d'un événement qui allait marquer une étape dans la vie de toute la région : l'Exposition de Charleroi de 1911 !

Inaugurée le 24 juin 1911, cette grande manifestation eut évidemment une certaine répercussion sur l'exploitation des tramways et servit de prélude à leur développement.

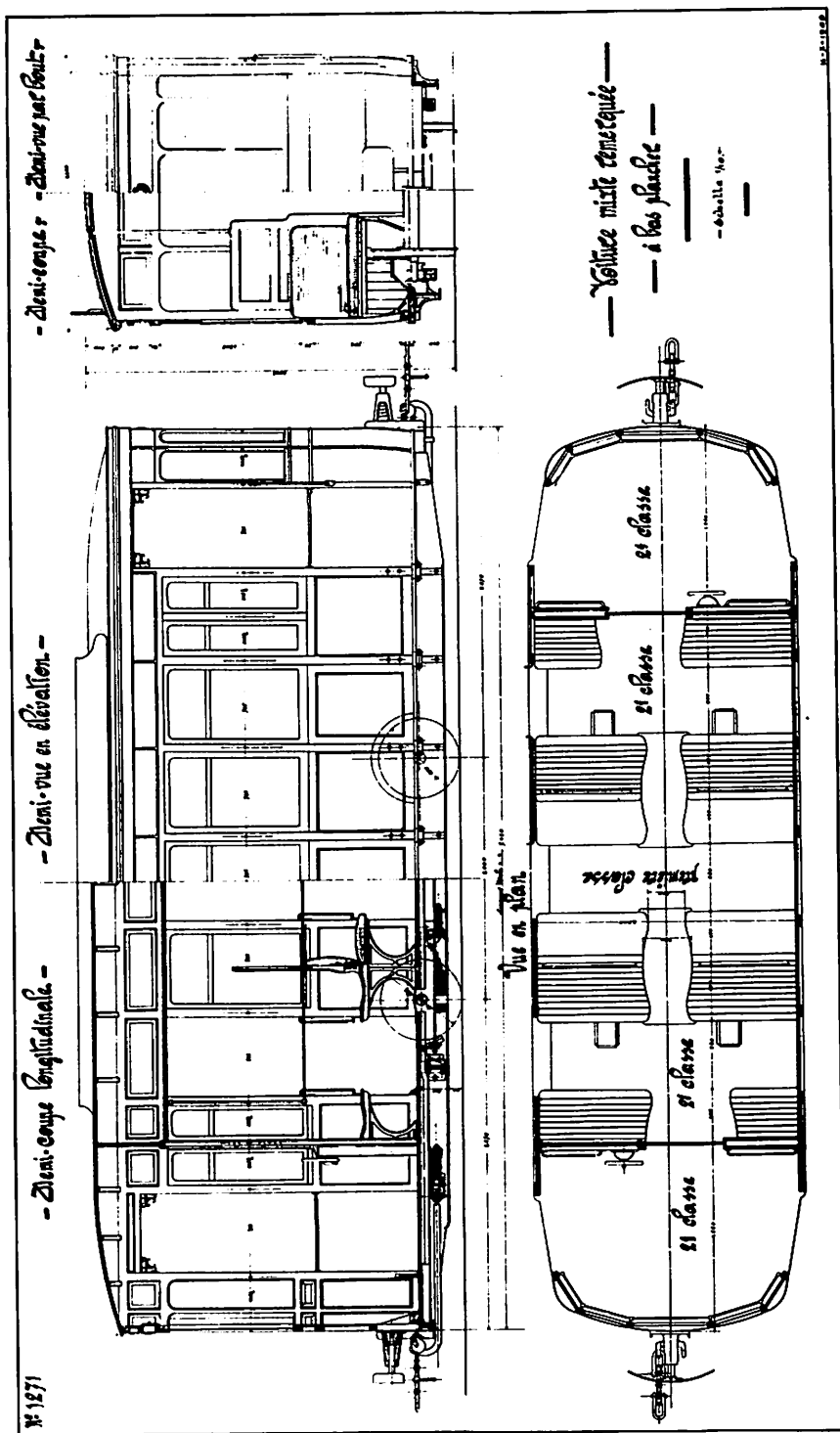
Occupant toute la partie nord de la ville, l'exposition était traversée de part en part par la ligne de Charleroi-Sud à Gilly. Pour éviter toute possibilité de fraude et de resquille, l'administration de l'exposition exigea que toutes les voitures de cette ligne traversent l'exposition sans marquer d'arrêt et avec les grilles de toutes les plates-formes fermées et verrouillées. Cette disposition donna continuellement lieu à un spectacle insolite : celui des voitures, parfois bondées surtout aux heures de pointe, circulant au milieu de la foule des visiteurs sans s'arrêter et en carillonnant sans cesse pour essayer de dégager leur route. Ce fut un réel miracle qu'aucun accident mortel ne fut à déplorer dans de telles circonstances.

Une desserte spéciale de l'exposition avait cependant été prévue. Il s'agissait d'un service spécial partant de la gare de Charleroi-Sud et qui, suivant les voies existantes jusqu'au carrefour du boulevard Audent et de la rue du Pont-Neuf, devait emprunter alors une nouvelle voie unique provisoire qui, par l'actuel boulevard Emile Devreux, la rue de l'Athénée, la rue du Parc et la rue du Ravin, pénétrait dans l'exposition par une entrée spéciale, située à l'angle de la rue du Ravin et de la rue du Progrès, actuellement rue Emile Tumelaire. Après tout un circuit à peu près circulaire dans toute l'exposition, la ligne devait en ressortir par une issue spéciale située à l'angle de l'ancienne rue du Progrès et du boulevard de Fontaine qu'elle suivait jusqu'au boulevard Audent où elle devait se raccorder aux voies existantes.

Pour différentes raisons et, notamment, par souci d'économie, si la voie provisoire fut rapidement posée, les deux raccordements prévus ne furent jamais réalisés. Il fut donc décidé de faire passer une voiture motrice sur la voie provisoire où elle effectuerait un service en navette et de l'y laisser jusqu'à la fin de l'exposition.

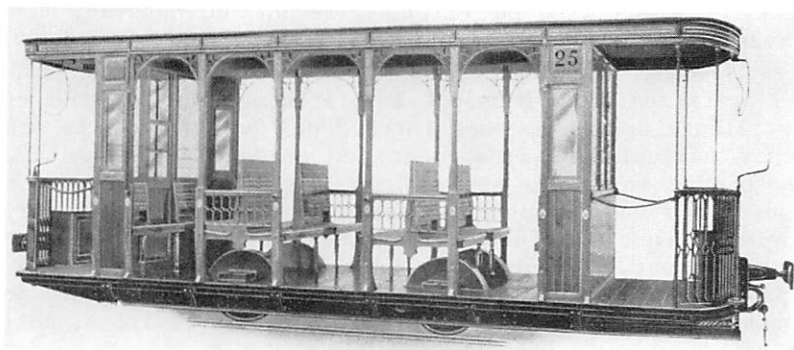
Le transbordement eut lieu au cours d'une nuit du mois de juin et se déroula au carrefour du boulevard Audent et de la rue du Pont-Neuf. L'opération se révéla beaucoup moins aisée qu'on ne l'avait espéré et elle se transforma finalement en une mémorable aventure qui dura toute la nuit et se prolongea jusqu'au petit matin. Après avoir réussi péniblement à faire sortir des rails la voiture, on essaya de la pousser vers l'extrémité de la voie provisoire mais en vain. On essaya alors de trouver un attelage de chevaux pour la tirer. On obtint finalement deux vigoureux chevaux d'une entreprise spécialisée dans le transport et le camionnage des échoppes du marché de la Ville Basse.

Après les avoir attelés tant bien que mal à un des tampons de la voiture,



Plan des voitures remorques n° 13 à 24, dites "Anversoises", construites en 1909 par la société "Franco-Belge" à La Croyère. Ces voitures, du type dit "transformable à bas plancher", étaient effectivement caractérisées par une faible hauteur d'enrèvement (0,40 m). (Tramwegarchief E. Keutgens)

Société FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer (Société Anonyme)



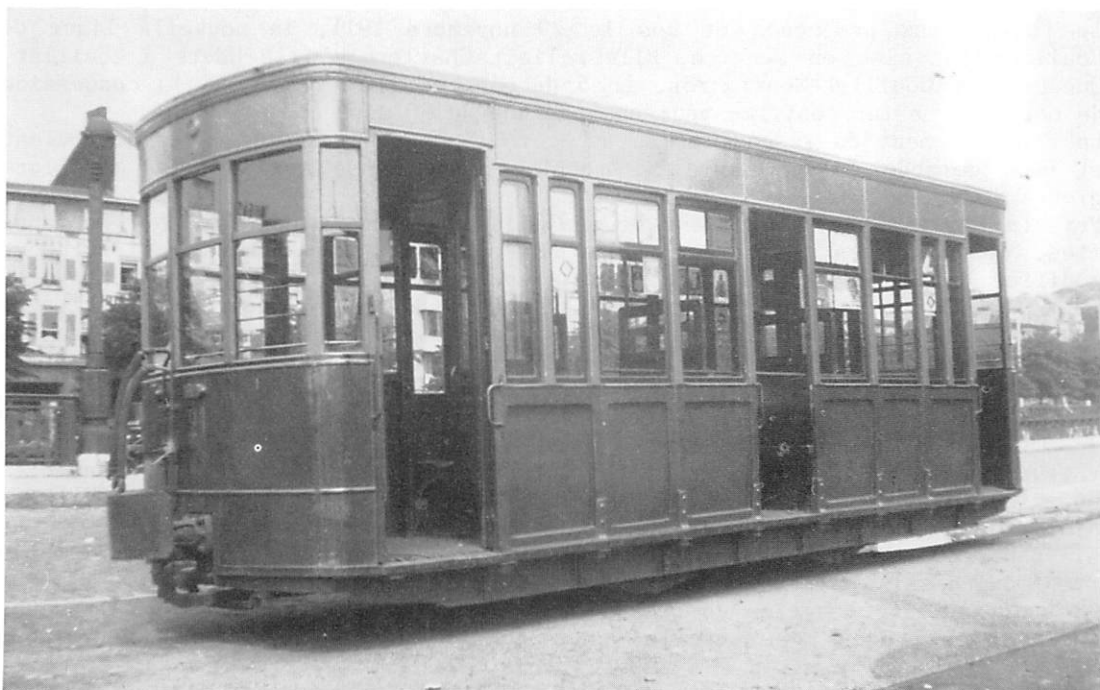
Ecartement de la voie . . . . .	1,000 m <sup>m</sup>	Nombre { assises . . . 24 }	} Total. 40
Empattement des essieux . . . . .	1,900 m <sup>m</sup>	de places { debout . . . 16 }	
Longueur totale du châssis . . . . .	6,650 m <sup>m</sup>	Tare . . . . .	3,820 Kg.

Société Anonyme des Tramways du pays de Charleroi  
Voiture de remorque à bas plancher

*Photo d'atelier d'une remorque dite "anversoise". A noter que le n° 25 ne correspond pas à la réalité des choses, puisque seules 12 remorques furent construites (n° 13 à 24). (Photo Ateliers Franco-Belge)*

\* \*  
\*

*Remorque dite "anversoise" dans son état final sur la voie de garage de la Gare du Sud. (Photo L. Clessens)*



on reprit la manoeuvre. Le véhicule qui n'était autre que le prototype des fameuses motrices du système "Pieper", dites "benzo-électriques" et utilisées plus tard par la SNCV, était monté sur 2 bogies, ce qui compliquait singulièrement la situation. En effet, glissant et cahotant bruyamment sur les gros pavés, la voiture se trouva finalement en travers du carrefour. Les cris, les jurons, les coups de sifflet et les claquements de fouet qui ponctuaient l'opération et se mêlaient au piétinement des chevaux redoublèrent. La lueur vacillante des nombreuses torches qui éclairaient la scène lui donnait un aspect hallucinant. Finalement, en guidant les roues de la voiture au moyen de solides madriers, appuyés sur les bordures des trottoirs, sciés et resciés sur place aux longueurs voulues, on finit par redresser le véhicule dont les bogies furent maintenus plus ou moins en alignement au moyen de chaînes. Prudemment et lentement, on l'achemina ainsi jusqu'à l'extrémité de la voie provisoire qui ne fut finalement atteinte qu'au grand jour. Inutile de dire qu'aucun des riverains du carrefour et de ses environs, ne ferma l'oeil de toute la nuit !

Malgré ces premiers avatars, le service de navette put être mis en service dès l'ouverture de l'exposition et fonctionna sans autre problème jusqu'à sa clôture. La branche devant aboutir à l'entrée du boulevard de Fontaine ne fut jamais mise en exploitation. Le service consistait donc en une sorte de vaste boucle faisant le tour de toute l'exposition avec un long appendice extérieur constitué par la voie unique aboutissant à la rue du Pont-Neuf. Pendant toute la durée de l'exposition, le carrefour du boulevard Audent et de la rue du Pont-Neuf connut une fort grande animation étant le lieu de correspondance entre les services réguliers et la navette de l'exposition. En outre, plusieurs tentes avaient été dressées sur le terre-plein de l'actuel boulevard Emile Devreux, à l'extrémité de la voie provisoire, et servaient à la fois d'auvettes d'attente pour les voyageurs et d'ateliers pour le nettoyage, l'entretien et les réparations de la voiture assurant la navette.

A la fin de l'exposition, le nouveau transbordement de la voiture, de la voie provisoire à la voie en service, fut plus aisé et moins spectaculaire. En effet, on utilisa cette fois, de vastes tôles épaisses sur lesquelles on achemina sans trop de peine la voiture.

A peine l'exposition terminée, la société exploitante s'activa à poursuivre les extensions projetées et dès le 29 novembre 1911, la nouvelle ligne de Couillet fut mise en service. Elle reliait Charleroi Ville Haute à Couillet-Queue et à Couillet-Montignies. Le 5 décembre 1911, l'octroi de la concession de cette ligne fut confirmé pour une période de 50 ans.

Le développement du réseau imposa un accroissement du parc du matériel roulant et une commande de six nouvelles motrices fut passée aux Ateliers Métallurgiques de Nivelles.

Principalement pour des raisons de simplification, mais aussi surtout d'économies, ces voitures numérotées 218 à 223 n'étaient qu'une version légèrement modifiée de celle de la première série dont elles ne différaient essentiellement que par le châssis et par les paravents. La partie supérieure, vitrée, de ces derniers était identique à celle qui avait été ajoutée ultérieurement aux voitures de la première série mais leur partie inférieure, pleine, était située sur le même plan vertical. Cette disposition particulière qui donnait à ces voitures une physionomie curieuse et assez inhabituelle, avait entraîné un léger allongement des plates-formes et porté la longueur hors tout des voitures à 8,54 m. Leur tare à vide était de 11,273 tonnes et leur capacité normale était de 42 places (24 debout et 18 assises). Elles étaient munies d'origine, d'un ramasse-corps à déclenchement automatique et leur frein à air Boker était alimenté par un compresseur calé en bout d'un essieu, à l'extérieur du châssis. Leur empattement était de 2 m.

La configuration générale du réseau se stabilisa alors pendant quelques années quoique les projets de nouvelles extensions n'aient pas été abandonnés pour autant.

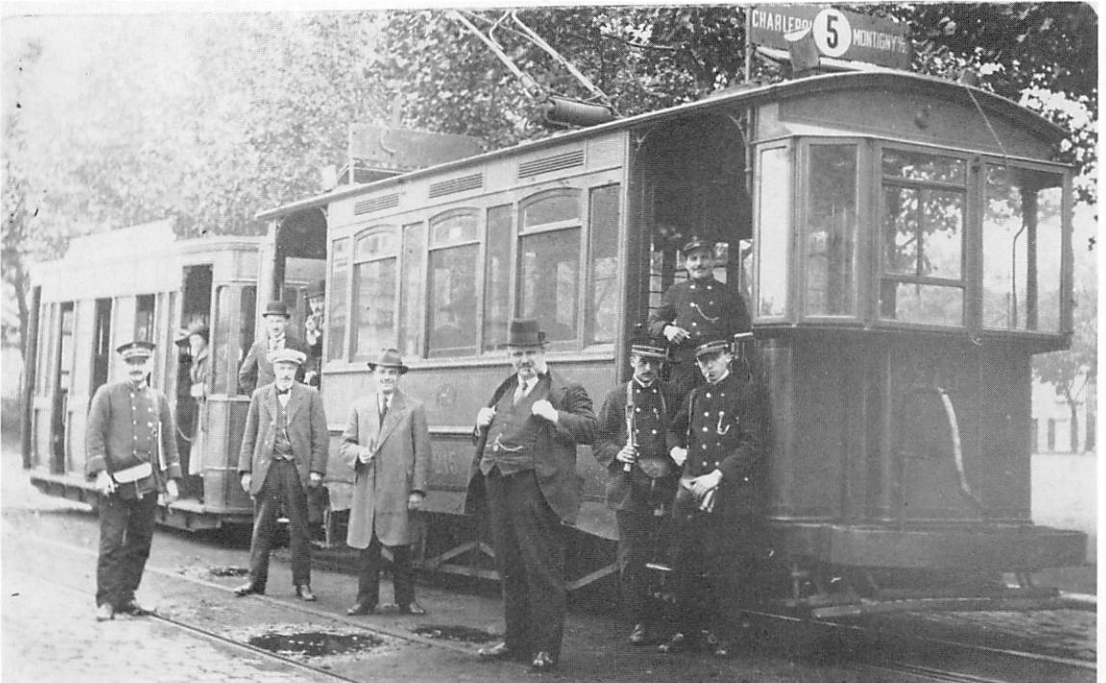


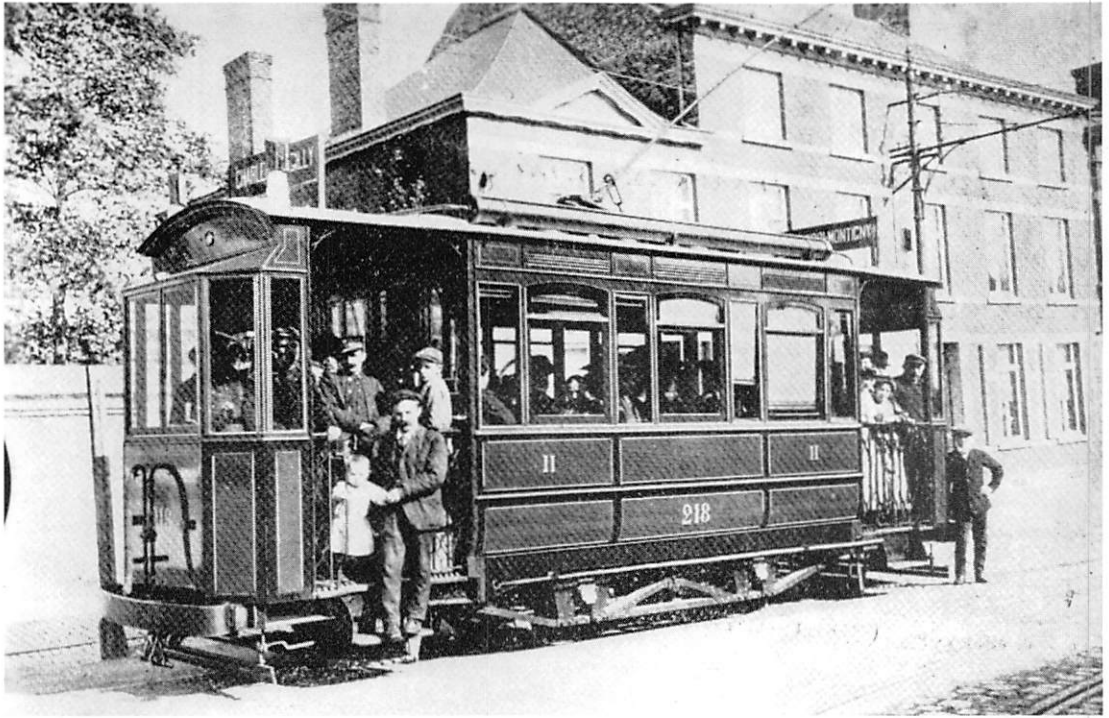


Motrice n° 218 et remorque "anversoise" photographiée en 1912 sur la ligne Charleroi - Gilly.  
 (Collection J. de Meurs)

\* \*  
 \*

Motrice n° 215 et remorque "anversoise" au terminus de la place de Montignies de la ligne 5.  
 (Collection J. de Meurs)





Motrice n° 218 (2e série type "200") en état d'origine devant le dépôt "Genson".

(Photo ACEC)

\* \*  
\*

La même motrice dans son état final, le 30 mars 1948, dans la cour du dépôt "Genson".

(Photo J. de Meurs)



Les améliorations se poursuivirent néanmoins et l'une d'entre elles occasionna le laborieux et coûteux remplacement de toute l'alimentation aérienne de l'ensemble du réseau.

En effet, le système initial de captation du courant par des perches de trolley libres s'était bientôt révélé désastreux et il donna même lieu à plusieurs accidents sérieux. En cas de décâblément, la perche se redressait brutalement sous l'impulsion de deux puissants ressorts et arrachait même parfois l'anneau de retenue fixé à sa base et qui devait en principe limiter sa course verticale. Il n'était pas rare que, sous la violence du choc, toute la tête du trolley soit arrachée de la perche et projetée au loin comme un véritable projectile, sur la chaussée ou contre une façade. Peu avant la première guerre mondiale, ce système fut donc remplacé par des archets de grande dimension et pouvant pivoter horizontalement comme des perches ordinaires de trolley. C'est cette mesure qui entraîna la transformation complète de toute l'alimentation aérienne qui, à cette occasion, fut entièrement renouvelée. A l'aube du 21 août 1914, veille du jour de l'entrée des troupes allemandes à Charleroi, un groupe d'éclaireurs composé de trois hussards parvint au carrefour des rues de Montignies et du Pont-Neuf où se trouvaient précisément, à l'arrêt, une motrice et sa remorque. Pris sous le feu de sentinelles françaises, les trois cavaliers furent désarçonnés et deux d'entre eux grièvement blessés. Le troisième, indemne, se réfugia entre les deux voitures de tramways et, se hissant sur les tampons de l'attelage, se prépara à riposter mais une balle l'atteignit et le tua net. Il s'écroula sur le tampon de la remorque. Ce fut la première victime de la guerre sur le territoire de la ville.

Le lendemain, l'armée allemande envahissait la ville de Charleroi en y provoquant des destructions considérables qui ravagèrent complètement plusieurs quartiers. Celles-ci eurent pour effet la mise hors d'usage d'une grande partie de la ligne aérienne dans le centre de la ville. Les travaux de remise en état, rapidement effectués, permirent la reprise de l'exploitation après quelques jours d'interruption.

La guerre provoqua la mise en veilleuse des projets d'extension du réseau. L'occupant ayant pratiquement interdit l'utilisation des chemins de fer par la population civile, les tramways durent faire face, pendant toute la durée de la guerre, à un trafic intensif. Ils s'en acquittèrent sans défaillance en dépit des difficultés énormes posées par la réduction sensible du personnel dont de nombreux membres avaient été mobilisés et par la pénurie de matières premières. Pour les soustraire aux continuelles réquisitions de cuivre effectuées par les allemands, toutes les manivelles des controllers et des freins, les mains courantes, etc... furent très soigneusement recouvertes de plusieurs couches épaisses de peinture gris foncé !

En 1915, une commande de huit nouvelles remorques fut passée au constructeur "Baume & Merpent" à Haine Saint-Pierre. Il s'agissait de voitures fermées (n° 37 à 44) d'aspect général résolument moderne pour l'époque.

Le dernier incident marquant de la guerre se déroula dans la matinée du dimanche 10 novembre 1918 lorsqu'un aviateur britannique lâcha, par méprise, plusieurs petites bombes sur la place Charles II, confondant le marché qui s'y tenait et la sortie d'une messe dominicale avec un rassemblement de troupes allemandes. Ce bombardement fit plusieurs victimes et des dégâts importants. La ligne aérienne et les voies furent gravement endommagés. Après une réparation de fortune, l'exploitation put reprendre cours deux jours plus tard. Dès la guerre terminée, un ancien projet d'extension refit surface. Il s'agissait de la création d'une ligne directe Charleroi-Sud - Gilly Quatre Bras - Châtelineau Gare. Si, d'une part, la liaison Charleroi-Sud/Gilly Quatre Bras était déjà assurée depuis longtemps par les TEPCE, celle de Gilly Quatre Bras à Châtelineau Gare était, d'autre part, exploitée par la SNCV dont elle constituait une partie de la ligne Lodelinesart-Châtelet. La création de la nouvelle ligne impliquait donc l'exploitation commune par

les deux exploitants du tronçon Gilly Quatre Bras/Châtelineau Gare. En dépit des innombrables sollicitations des usagers et des pouvoirs publics, les deux sociétés s'étaient toujours refusées à admettre le principe de cette exploitation commune.

L'euphorie générale de l'immédiat après-guerre eut raison de cette obstination d'autant moins compréhensible que, rappelons-le, toutes les lignes vicinales de la région avaient été affermées aux TEPCE qui en assuraient toujours l'exploitation.

A la fin de 1918, une convention fut, enfin, signée à ce sujet par les deux sociétés et la ligne Charleroi-Sud/Châtelineau Gare fut immédiatement mise en service sous l'indice n° 4. Elle était exploitée intégralement par les TEPCE. Cette extension compte parmi celles qui soulevèrent le plus grand enthousiasme au sein des populations desservies. En effet, après tant d'années d'attente et d'espairs déçus, elle permettait enfin, aux nombreux habitants de Châtelineau, d'une grande partie de Gilly et d'une partie de Châtelet, c'est-à-dire à toute une population de près de 90.000 âmes, d'atteindre le centre de Charleroi rapidement et sans correspondance.

C'est à cette période que l'accroissement du trafic imposa une nouvelle augmentation du parc du matériel roulant. Une commande de 13 nouvelles motrices fut passée à la société "Franco-Belge" à La Croyère. La caisse de ces voitures (n° 229 à 242) était, une fois encore, en tous points identiques à celle des voitures des deux premières séries construites par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles dont les plans récupérés furent réutilisés. Toutefois, leurs paravents vitrés présentaient un aspect plus moderne et leur toiture était munie d'un lanterneau d'aération particulièrement efficace. Leur châssis, d'un modèle simplifié, avait un empattement de deux mètres. Leur tare totale à vide était de 10,365 tonnes. Elles offraient une capacité de 38 places dont 18 assises et 20 debout. En plus des freins à main et rhéostatique, elles étaient munies d'un frein à air "Continental" automatique, alimenté par un compresseur calé en bout d'essieu. Leur aspect agréable et leur finition particulièrement soignée, presque luxueuse pourrait-on même dire, leur valurent d'emblée la faveur du public.

Malheureusement, même les meilleures choses ont une fin, et contre toute attente, le 1er janvier 1923, mettant un terme définitif à l'affermage aux TEPCE de toutes ses lignes de la région, la SNCV en reprit l'exploitation directe et récupéra les membres de son personnel et tout son parc de matériel roulant. La ligne n° 4 ne put échapper à cette règle impitoyable et le problème de son exploitation fut ainsi soudainement posé.

Les pourparlers entrepris entre les deux sociétés en vue de son avenir firent bientôt apparaître des dissensions de plus en plus vives entre les deux exploitants et la situation ne tarda pas à se détériorer. Le ton monta, les choses s'envenimèrent, les pouvoirs publics intervinrent à leur tour et tentèrent, vainement, de trouver un terrain d'entente.

Finalement, plus aucune conciliation n'étant possible, en dépit des protestations véhémentes des usagers et des menaces des pouvoirs publics, la ligne n° 4 fut brutalement supprimée le soir du 31 décembre 1923. Ce regrettable incident eut pour effet de ternir singulièrement le prestige dont avait joui jusqu'alors les deux exploitants et de mettre en relief toutes les failles du système de concessions séparées appliqué à Charleroi. A la longue, les esprits se calmèrent et les choses en restèrent là. Seule, la presse locale s'évertua à perpétuer le souvenir de la défunte ligne n° 4 en publiant régulièrement les innombrables doléances de ses anciens usagers qui ne cessaient d'en réclamer le rétablissement.

Sérieusement ébranlés par ce qui venait de se passer, les pouvoirs publics décidèrent de réviser l'ensemble des concessions octroyées jusqu'alors. Cette décision aboutit, dans le courant de 1924, à la signature d'une nouvelle convention entre les TEPCE et les pouvoirs concédants.

Cette nouvelle convention uniformisait la durée de toutes les concessions

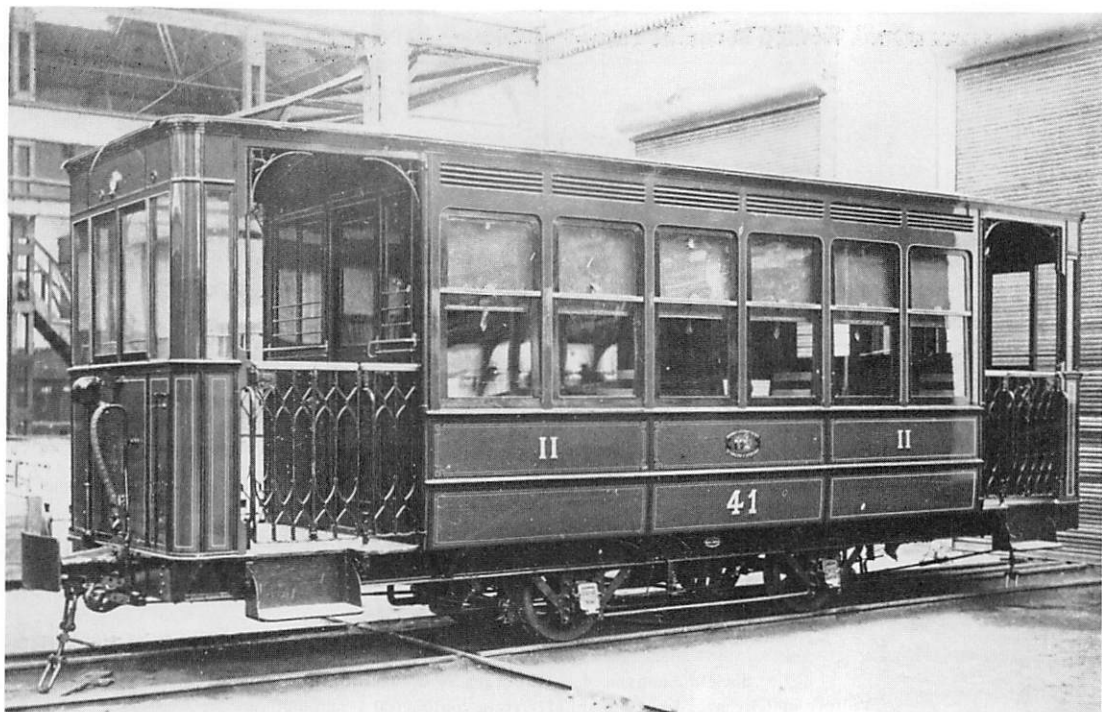


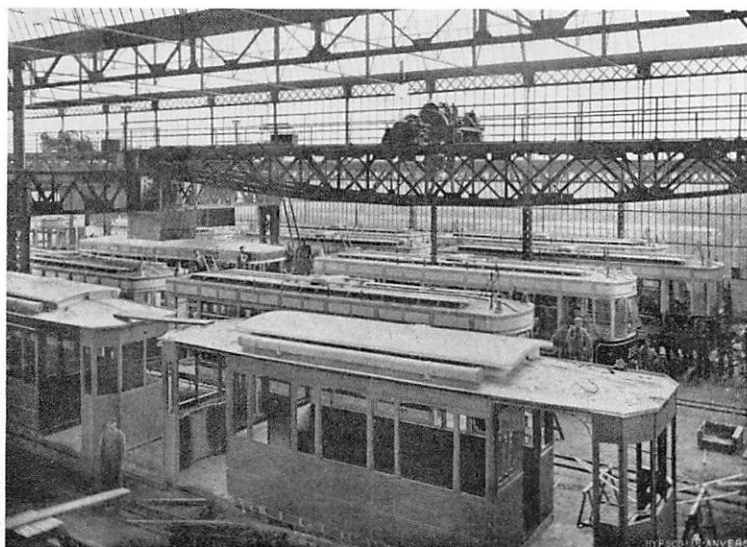
Photo d'atelier présentant une remorque "Baume et Marpent" série 37 à 44 construite en 1915.

(Photo "Baume et Marpent")

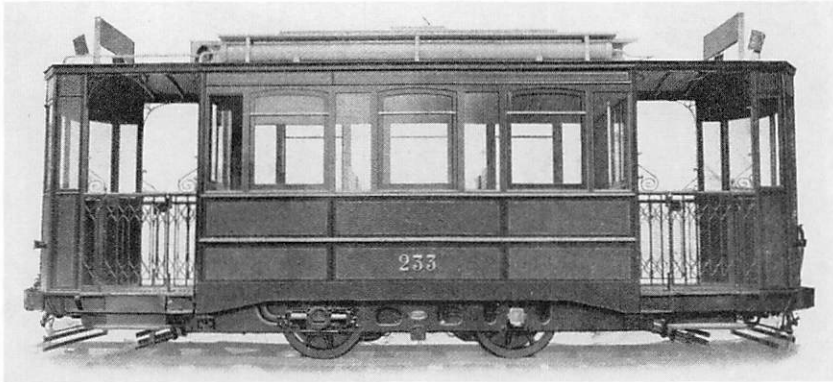
\* \*  
\*

Construction des motrices "200" 3e série : vue partielle du hall de la menuiserie. A l'arrière-plan, motrices "Odessa" en attente d'un nouvel acquéreur.  
(Photo Ateliers de la Croÿère)

Ateliers à La Croÿère (Hainaut) Belgique et à Raïsmes (Nord) France



ATELIERS  
DE  
LA CROYÈRE  
—  
VUE  
PARTIELLE  
DU  
HALL  
DE LA  
MENUISERIE



Ecartement de la voie . . . . .	1,000 m/m	Nombre } assises . . . 18	} Total . . . . 38
D'axe en axe des essieux . . . . .	2,000 m/m	de places } debout . . . 20	
Longueur totale de la voiture . . . . .	8,000 m/m	Banquettes transversales fixes.	
Tare (équipement électrique compris). 10,365 Kg.			

Société Anonyme des Tramways de Charleroi

Voiture motrice avec frein à main et « frein continental » automatique

Photo d'atelier présentant une motrice "200" 3e série numérotée de 229 à 242.

(Photo Ateliers de la Crorière)

\* \*  
\*

Motrice n° 240 (3e série) en service rue de Gilly à Couillet (ligne Charle-roi - Montignies).

(Collection J. de Meurs)



en les alignant sur celle de la ligne de Charleroi à Couillet. Elle n'était, en fait, que le résultat d'un marchandage car, pour l'obtenir, les TEPCE durent promettre de réaliser et d'exploiter, entre autres, des extensions aux lignes de Couillet-Centre à Châtelet et de Soleilmont à Fleurus Vieux-Campinaire ainsi qu'une liaison entre Charleroi et Montignies-Neuville. Enfin tranquilisée quant à l'avenir de l'ensemble des concessions qui lui avaient déjà été octroyées, la société put se tourner résolument vers la réalisation des extensions prévues et vers une amélioration de l'exploitation de l'ensemble de son réseau. Son premier soin fut de modifier l'aspect extérieur de son matériel roulant en abandonnant sa livrée d'origine. Tous les panneaux des voitures furent donc repeints en vert fougère et bordés d'un large liséré vert feuille, les deux tons de vert étant séparés par de minces filets jaune or. Pour compenser la simplification des filets, les armes de la société qui étaient celles de Charleroi mais entourées d'une banderolle rouge portant la raison sociale de l'entreprise, furent apposées sur les flancs des caisses, au-dessus des numéros d'identification. Ceux-ci furent maintenus mais repeints en jaune bouton d'or.

En plus de ce rajeunissement extérieur, tout le matériel roulant fit l'objet d'une vaste étude ayant pour objet sa standardisation, sa modernisation, voire même son renouvellement complet, pur et simple. Etant donné l'excellent état de l'ensemble du parc, cette dernière hypothèse fut écartée sauf pour quelques voitures motrices de la première série jugées trop amorties et qui furent déclassées. Cette dernière mesure entraîna une renumérotation de l'ensemble des véhicules de la société dont la modernisation fut décidée.

C'est en 1925 que fut entreprise la réalisation de la nouvelle ligne qui devait relier Charleroi à Montignies-Neuville. La construction de cette ligne impliqua le remaniement complet du carrefour dit du "Luxembourg" et formé par les actuels boulevards Audent et Devreux et les rues du Pont-Neuf et Willy Ernst.

A cet endroit, les voies de la ligne existante formaient une ample et majestueuse contrecourbe, dernière séquelle de la traction à vapeur de jadis, qui les amenaient contre la bordure du trottoir du café "Le Luxembourg" puis les renvoyaient dans l'allée latérale nord du boulevard Audent, le long du parc communal. A l'occasion de la jonction de ces voies avec celles de la nouvelle ligne, la contrecourbe fut supprimée. Le mur de la cour du collège des Pères Jésuites fut partiellement démoli et l'angle formé par la cour fut largement arrondi pour élargir le carrefour. Enfin, un terre-plein servant de quai fut créé dans la largeur du boulevard Audent. Le 19 janvier 1926, la nouvelle ligne Charleroi-Sud - Montignies-Neuville fut mise en service sous l'indice n° 6, son terminus étant provisoirement fixé à la rue Bayemont.

Le prolongement de la ligne de Couillet (n° 8) jusqu'au passage à niveau de Châtelet fut mis en service le 1er avril 1926. Le succès que cette prolongation rencontra parmi la population de Châtelet apporta subitement à la ligne un afflux considérable d'usagers, ce qui souleva d'innombrables doléances de la part des habitants de Couillet. Ceux-ci réclamaient la création d'un nouveau service partiel complémentaire, limité à l'ancien terminus de Couillet-Montignies. Satisfaction leur fut donnée le 25 mai 1926 par la création d'un service navette (n° 11) reliant Charleroi Ville Basse (rue de l'Ecluse) à Couillet-Montignies mais qui ne circulait qu'aux heures de pointe, les... dimanches et jours fériés ! Quelques mois plus tard, les convois vers Châtelet furent composés d'une motrice et d'une remorque. Celle-ci était dételée à Couillet-Montignies et la motrice poursuivait seule son trajet jusqu'à Châtelet. La remorque était ensuite attelée à la première motrice repartant vers Charleroi. Cette mesure s'étant encore révélée insuffisante, à partir du 5 décembre 1926, la navette n° 11 circula tous les jours et les remorques de la ligne 8 continuèrent leur trajet jusqu'à Châtelet. Depuis l'application de la traction électrique, le terminus, de plus en plus

important, de Charleroi-Sud était demeuré à peu près ce qu'il était au temps mémorable des tramways à vapeur. Les dételages et attelages de remorques, les refoulements et toutes les manoeuvres s'y effectuaient sur des voies en tiroir, reliées par des bretelles. Souvent, une remorque était laissée en permanence sur place pour servir d'aubette d'attente pour les usagers et d'abri pour le personnel. La lenteur et les inconvénients de ce système étant devenus incompatibles avec le nombre et la fréquence des arrivées et des départs, le terre-plein situé en face de l'hôtel des Postes fut complètement transformé. Une vaste boucle y fut aménagée, à peu près symétrique avec celle que la SNCV avait déjà réalisée depuis longtemps à l'autre extrémité de l'esplanade de la gare. L'entrée de la boucle fut prolongée par une voie rectiligne servant de voie de garage et qui s'arrêtait à quelques mètres de celle de la SNCV. Une vaste aubette d'attente, vitrée et munie de bancs, fut érigée sous les frondaisons des arbres. Le nouveau terminus fut mis en service le 21 avril 1926. C'est un peu plus de 20 ans plus tard qu'il fut complété par un dédoublement de la voie en boucle.

Une nouvelle extension fut réalisée le 24 octobre 1926 par le prolongement de la ligne Charleroi-Sud - Soleilmont jusqu'au passage à niveau du Vieux Campinaire. Ce prolongement était significatif car il marquait l'intention de réaliser un jour une liaison directe entre Fleurus et Charleroi.

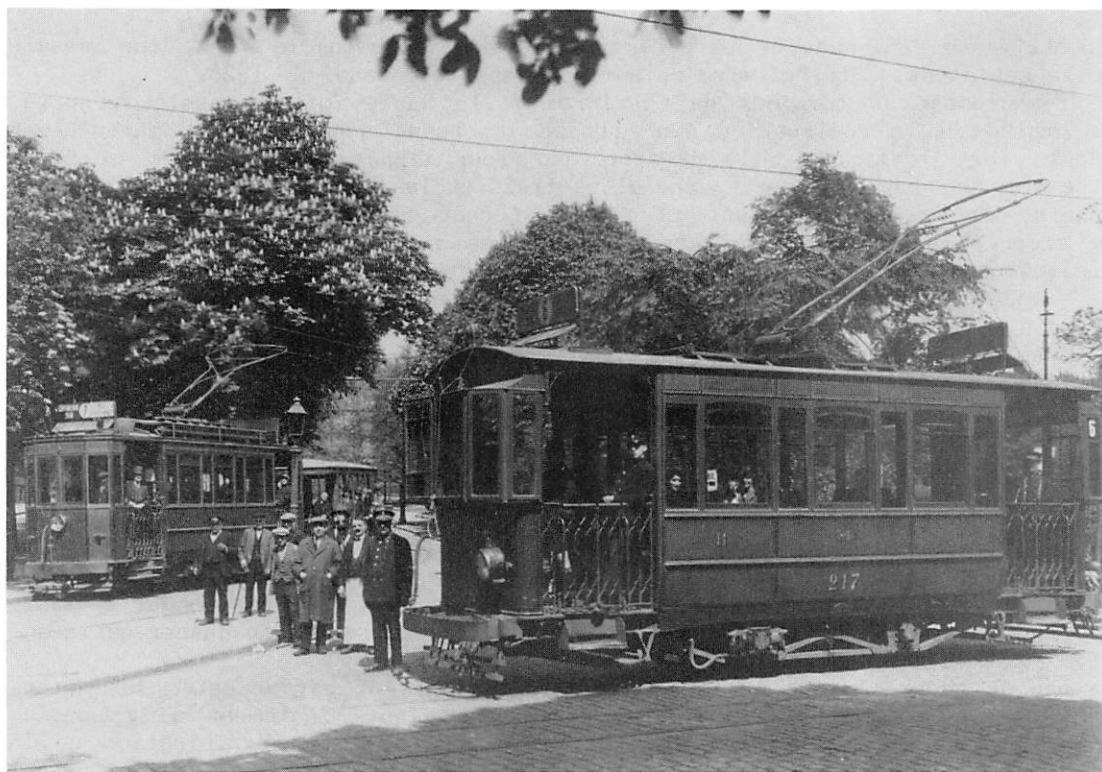
La stabilisation provisoire du réseau qui succéda à cette dernière extension permit aux TEPCE d'entreprendre la transformation projetée du matériel roulant. Ce furent surtout les voitures motrices qui en firent l'objet. En effet, c'est à cette période que toutes les motrices des premières et deuxième séries furent transformées dans les ateliers de la société. Si leur caisse fut conservée intacte, leurs plates-formes furent allongées et fermées latéralement par des portes pliantes et vitrées, à quatre vantaux. Les paravents, entièrement reconstruits, furent caractérisés par un vaste pare-brise frontal divisé horizontalement en trois parties, dont celle du milieu était constituée par une vitre mobile pivotant horizontalement pour permettre la ventilation de la plate-forme. Elle était munie d'une petite essuie-glace à main. Les grands archets de captation de courant furent remplacés par des pantographes. Tous les fanaux à pétrole furent transformés en phare électrique : d'abord mobiles, on les accrochait au tablier de la plate-forme avant et on les raccordait au moyen d'un court câble souple à une prise fixée dans le tablier ; ensuite, très rapidement, ils furent définitivement encastrés au centre du tablier des paravents. A part leurs nouveaux phares électriques, les voitures motrices de la 3e série ne firent l'objet d'aucune modification.

Lorsque les premières voitures transformées furent prêtes, une présentation originale et spectaculaire du matériel roulant fut organisée. Cette manifestation que l'on pourrait comparer en quelque sorte à un moderne défilé de mode, se déroula par une belle après-midi d'été. Au carrefour du "Luxembourg", un des plus grands photographes de la ville fut chargé de fixer pour la postérité les différents types de voitures en service qui, comme des vedettes, défilèrent en cortège à travers toute la ville, depuis le dépôt jusqu'au terminus de Charleroi.

Lors de la création des lignes de Couillet, leur terminus avait été situé sur la ligne de Gilly, à la porte de Waterloo. Une bretelle avait été installée à cet endroit pour relier les deux voies et permettre le changement de direction des voitures. Par suite de l'accroissement du trafic et de l'augmentation des fréquences, cette disposition provoqua bientôt des embouteillages importants qui se traduisirent par des retards fréquents lesquels affectaient fort désagréablement tant la ligne de Gilly que celle de Couillet. C'est pour remédier à cet état de choses qu'une boucle à voie unique avait été installée dans les rues Huart Chapel, L. Bernus et Isaac pour servir de terminus aux lignes de Couillet.

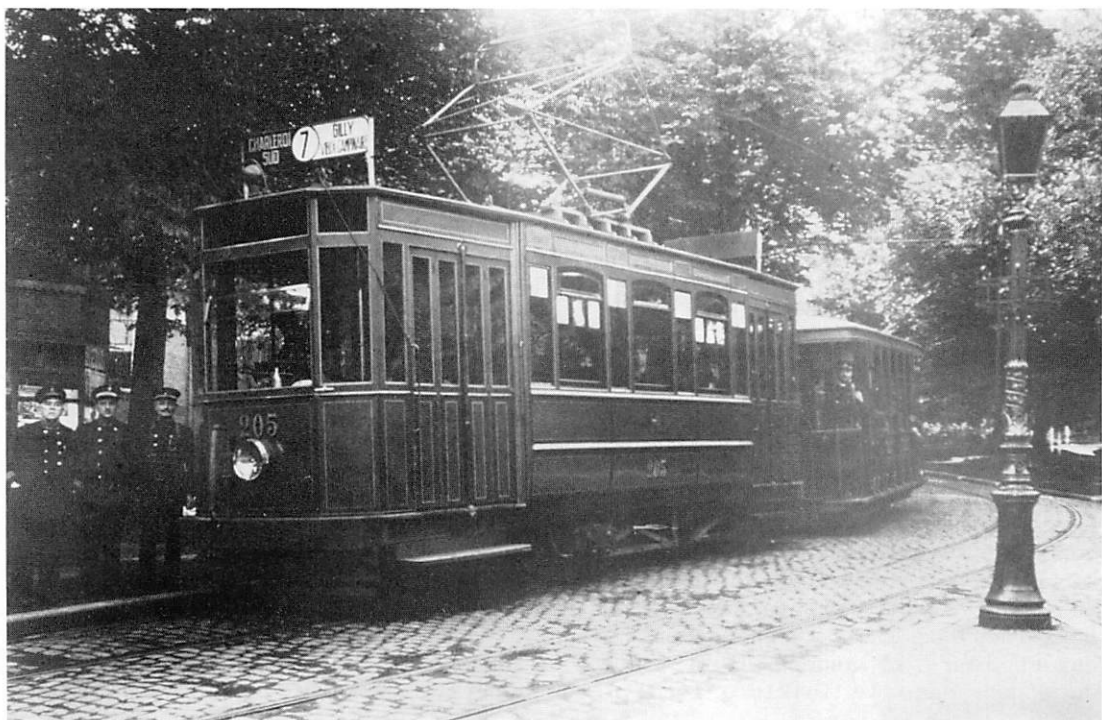
La perspective du remplacement du passage à niveau de la gare du Nord par un pont, décida les TEPCE à supprimer ce terminus et à en créer un nouveau





Présentation du matériel après la première grande transformation de 1926. Cette présentation se déroula au carrefour du "Luxembourg" : elle nous montre ci-dessus la motrice 217 (à droite) et la motrice 229 (à gauche) dans deux phases intermédiaires de la transformation et, ci-dessous, la motrice 205 dans son état final de modernisation.

(Collection J. de Meurs)



sur la vaste esplanade de la gare du Nord. Une vaste boucle y fut donc installée à cet effet. Elle fut mise en service dans le courant de 1928.

Ce remaniement du terminus de Charleroi Ville Haute fut, en quelque sorte, le prélude à la réalisation d'un projet important que les TEPCE caressaient depuis fort longtemps : la desserte par leur ligne de Lodelinsart et peut-être même un jour de Jumet, jusqu'alors fiefs exclusifs de la SNCV.

Jugeant le moment opportun, ils sollicitèrent et obtinrent l'autorisation de créer et d'exploiter une nouvelle ligne en direction de Lodelinsart. Officiellement, cette nouvelle ligne ne devait être qu'un prolongement de la ligne de Couillet-Centre (n° 9). Le projet initial prévoyait que le terminus serait situé à Lodelinsart, place du Gros-Fayt.

Un premier tronçon fut mis en service le 3 août 1929. Son terminus se situait aux confins du territoire de Charleroi, à proximité du carrefour des rues de Lodelinsart et de la Cayauderie.

Si ce premier tronçon fut aisément et rapidement exécuté, la poursuite des travaux en direction de la place du Gros-Fayt se trouva très fortement ralentie par suite du profil accidenté et du tracé extraordinairement sinueux du parcours à suivre.

En dépit des années, les innombrables regrets que la défunte ligne n° 4 avait laissés derrière elle, ne s'étaient pas estompés ! A chaque occasion, les pouvoirs publics, soutenus par la presse locale, n'avaient pas manqué de manifester leur vif désir qu'une solution quelconque puisse enfin donner satisfaction aux nombreux anciens usagers de la ligne.

Un peu de guerre lasse, les deux exploitants finirent par accepter de reprendre les pourparlers à ce sujet. Ceux-ci aboutirent finalement à la conclusion d'un accord réglant les modalités de la remise en exploitation de la ligne. Cet accord prévoyait que le service serait assuré par le personnel et le matériel des TEPCE, tandis que les installations fixes demeuraient la propriété de la SNCV. Un système de redevances fut mis au point. Les TEPCE se livrèrent à une importante et coûteuse remise en état complète de tout le complexe des voies et aiguillages du carrefour de Gilly Quatre Bras dont une partie avait été inutilisée pendant près de six ans.

Enfin, au milieu de l'allégresse générale, la ligne n° 4 fut remise en service le 17 septembre 1929.

C'est, en principe, pour contribuer à l'exploitation de cette ligne, que la SNCV prêta aux TEPCE, en décembre 1930, trois voitures motrices de son parc. Il s'agissait de trois grandes voitures motrices à deux essieux du type dit "Tachkent" et portant les n° A 9792, 9793 et 9794. Elles faisaient partie d'une série de voitures construites en 1911 par les usines Ragheno et effectivement destinées au réseau des tramways de la ville de Tachkent en Russie. La guerre de 1914-1918 ayant empêché leur livraison à leur destination primitive, elles furent finalement rachetées par des exploitants belges. Utilisées par l'Etat belge sur sa ligne Mons - Boussu, elles furent reprises, avec tout le capital de cette ligne, par la SNCV en 1926. Dès leur arrivée à Charleroi, les TEPCE allongèrent leurs plates-formes et les dotèrent de nouveaux paravents plus ou moins assortis à ceux des autres voitures de la société dont elles reçurent également la livrée. Elles furent renumérotées respectivement 250, 251 et 252.

En réalité, ce n'est qu'occasionnellement qu'elles furent utilisées sur la ligne 4. Considérées, à Charleroi, comme voitures "à grande capacité", elles furent surtout affectées à la desserte de services de renfort sur toutes les lignes du réseau et notamment sur la ligne n° 6 lors des grands matches de football. Elles furent finalement déclassées en 1955 et restituées à la SNCV qui les stocka d'abord au dépôt de Gosselies puis les transféra à Mons et finalement les amena, paraît-il, au dépôt de la rue Vandermeeren à Molenbeek (Bruxelles) où elles furent démolies.

Pendant leurs 25 années d'utilisation à Charleroi, ces voitures s'insérèrent peu à peu dans le folklore local. Leur apparition, relativement rare et tou-



jours exceptionnelle, était un peu le corollaire de chaque événement important de la ville et de ses environs. Par rapport aux autres véhicules de la société, l'impression de grandeur massive qu'elles donnaient et qui était encore accrue par l'étroitesse relative de nombreuses artères qu'elles empruntaient, les rendait imposantes.

Lors de l'électrification du réseau et de sa transformation en voie métrique, le terminus de la ligne de Montignies avait été ramené à l'entrée de la rue de Montignies "prolongée" près du carrefour qu'elle forme avec la rue du Pont-Neuf, au lieu dit "Jésuites" à cause de sa proximité du collège des Pères Jésuites. Les voies venant de Montignies avaient été raccordées, à cette occasion, à celles de la rue du Pont-Neuf par un double aiguillage qui les mettait ainsi en liaison directe avec le nouveau dépôt érigé au lieu dit "Genson", sur la ligne de Gilly.

Pour mettre un terme aux multiples inconvénients résultant des changements et des correspondances que cette disposition provoquait, il fut décidé de prolonger la ligne de Montignies (n° 5) jusqu'à Charleroi-Sud. La disposition des voies du carrefour fut donc complètement modifiée et les nouveaux aiguillages de raccordement furent orientés vers le bas de la rue du Pont-Neuf en direction de la gare de Charleroi-Sud. Toutefois, pour faciliter les sorties et les rentrées du dépôt, une bretelle fut installée dans la rue du Pont-Neuf. A la fin du mois de novembre 1929, la ligne n° 5 fut ainsi définitivement prolongée jusqu'à Charleroi-Sud.

Cette amélioration sensible de la desserte de la ligne de Montignies n'était qu'un premier pas vers son allongement. En effet, trois mois plus tard, les TEPCE sollicitèrent l'autorisation de prolonger la ligne de Montignies jusqu'à la place communale de Châtelineau, actuellement place Wilson. Ce projet pouvait paraître audacieux en raison de l'importance et de la difficulté des travaux que la ligne allait nécessiter : viaduc au-dessus de voies de chemin de fer, tunnel sous d'autres voies, expropriations nombreuses, franchissement de la ligne n° 4, etc...

Plus de 3  $\frac{1}{2}$  années furent d'ailleurs nécessaires pour mener à bien la réalisation de ce projet et ce n'est qu'au mois de novembre 1933 que la nouvelle ligne Charleroi-Sud - Montignies-Place - Châtelineau pl. Wilson fut mise en service sous l'indice n° 15. Toutefois, la ligne n° 5 fut maintenue en exploitation comme service partiel de cette ligne.

Au mois de mai 1930, la ligne de Lodelinsart put être mise en service jusqu'à la place du Gros-Fayt. De son terminus sud (Couillet-Queue) jusqu'à sa pénétration dans la ville de Charleroi, la ligne 9 présentait un tracé rectiligne remarquable permettant d'atteindre des vitesses souvent très élevées. Après la traversée de la ville, le parcours offrait, jusqu'à son terminus nord, une sinuosité extraordinaire. Courbes et contre-courbes de très faibles rayons, tunnels, rampes, sections à voie unique, évitements, passages "en servitude", etc... se succédaient sans interruption et les quelques rares tronçons en ligne droite ne dépassaient guère quelques centaines de mètres.

L'expansion continue du réseau et l'accroissement du trafic firent bientôt apparaître la nécessité d'augmenter encore le parc du matériel roulant, composé à l'époque d'une bonne trentaine de motrices et d'une vingtaine de remorques.

Une commande de douze nouvelles voitures motrices fut donc passée, au début de 1930, aux ateliers métallurgiques de Nivelles. Rompant avec leurs habitudes et abandonnant finalement le modèle de caisse qui leur était si cher depuis leurs origines, les TEPCE s'en remirent cette fois entièrement au constructeur et leur laissèrent carte blanche.

Saisissant l'occasion qui leur était ainsi donnée, les ateliers métallurgiques en profitèrent pour élaborer un type de véhicule entièrement nouveau pour la réalisation duquel ils appliquèrent tous les derniers progrès d'une technique alors en pleine évolution. Pour l'époque, le résultat obtenu méritait bien d'être qualifié de révolutionnaire. Dans l'esprit des constructeurs,

ce nouveau modèle de voiture devait constituer une sorte d'échantillon capable de leur attirer les faveurs des nombreux exploitants se trouvant aussi, à l'époque, devant la nécessité d'accroître ou de renouveler leur parc de matériel roulant. D'ailleurs, ces voitures firent même l'objet d'une mention spéciale à l'occasion du 23e congrès de l'Union Internationale de Tramways, de Chemins de fer d'Intérêt local et de Transports publics automobiles, organisé à La Haye en 1932.

Ces 12 voitures à deux essieux, initialement numérotées de 301 à 312 mais ultérieurement renumérotées de 300 à 311 par suite de problèmes de pochoirs, étaient de construction entièrement métallique. Leur ossature rivée et soudée était dite "indéformable". D'une longueur de 10 mètres et d'une largeur de 2,20 m, elles offraient une capacité (théorique) de 80 places dont 22 assises. Leur tare à vide était de 13 tonnes. Elles étaient montées sur un châssis Brill et étaient munies de deux moteurs ACEC de 50 CV chacun qui pouvaient leur permettre d'atteindre une vitesse maximale de 50 km/h en palier. La caisse était dépourvue de toute cloison médiane de séparation et formait donc un vaste compartiment unique, séparé de chacune des plates-formes extrêmes par des cloisons munies chacune d'une double porte glissante, dont les deux ouvrants étaient synchronisés. La tranche de chaque ouvrant était munie d'un épais bourrelet de caoutchouc souple. Le fronton supérieur des paravents et de leurs pans coupés était constitué par des indicateurs de parcours et de numéros de lignes à films. En outre, les portes d'accès aux plates-formes, situées à l'avant-droit, étaient surmontées à l'extérieur d'écriteaux interchangeables mentionnant les points principaux des parcours.

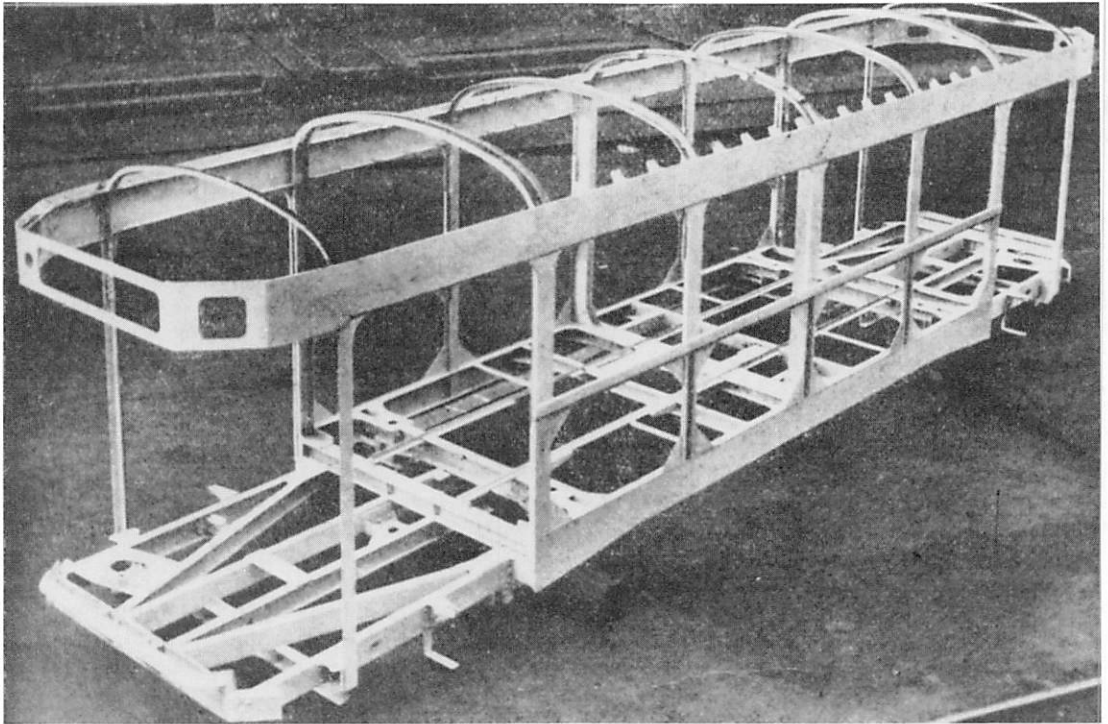
L'aspect extérieur de ces voitures, résolument moderne pour l'époque, constituait un heureux compromis entre les lignes américaines les plus récentes dont elles étaient largement inspirées et le style européen plus traditionnel. Lors de leur arrivée à Charleroi, elles portaient une nouvelle livrée simplifiée mais seyante et attrayante. Tout le bas de caisse était peint en vert feuille et le haut en vert fougère. La bande de ceinture séparant les deux tons de vert était rouge vermillon. Toute la toiture était peinte en blanc. Les numéros matricules, jaune bouton d'or, avaient été maintenus mais un soigneux réchappissage noir leur conférait un étonnant aspect de relief.

Dès sa réception, la première voiture fournie (n° 301) fut officiellement présentée à la presse le 12 janvier 1931. Unanimement, tous les journaux locaux en firent un remarquable éloge. Le lendemain, elle fut mise en service sur la ligne de Couillet et y recueillit immédiatement les faveurs de tous les usagers. Ce fut aux lignes de Couillet et de Châtelet que ces voitures furent d'abord affectées au fur et à mesure de leur réception.

Le succès remporté par ce nouveau matériel et l'accueil particulièrement favorable que son aspect avait suscité, incitèrent la compagnie à modifier en ce sens le reste de son parc. Si la peinture blanche de la toiture des 300 ne fut évidemment pas retenue, leur nouvelle livrée fut appliquée à l'ensemble du matériel roulant. A cette occasion, les plaques indicatrices en bois de certaines voitures motrices des premières séries, furent remplacées par des indicateurs de parcours à films, encastrés dans les frontons de leurs paravents.

Ayant obtenu l'autorisation de desservir le centre de Fleurus, les TEPCE entreprirent au début de 1931, le prolongement de leur ligne aboutissant au Vieux Campinaire. Les travaux furent activement menés et à la fin du mois de mai, ils étaient virtuellement terminés sauf toutefois le franchissement des voies du chemin de fer au passage à niveau du Vieux Campinaire. Suivant les accords conclus antérieurement à ce sujet entre les TEPCE et la SNCB, c'est à cette dernière qu'avait été dévolue la tâche de réaliser pratiquement ce franchissement par la pose d'un croisement de voies, tandis que tous les frais de l'opération (80.000 F de l'époque) avaient été mis à la charge des TEPCE qui s'en étaient déjà dûment acquittés auprès de la SNCB.

Initialement, l'inauguration du nouveau tronçon avait été fixée au dimanche



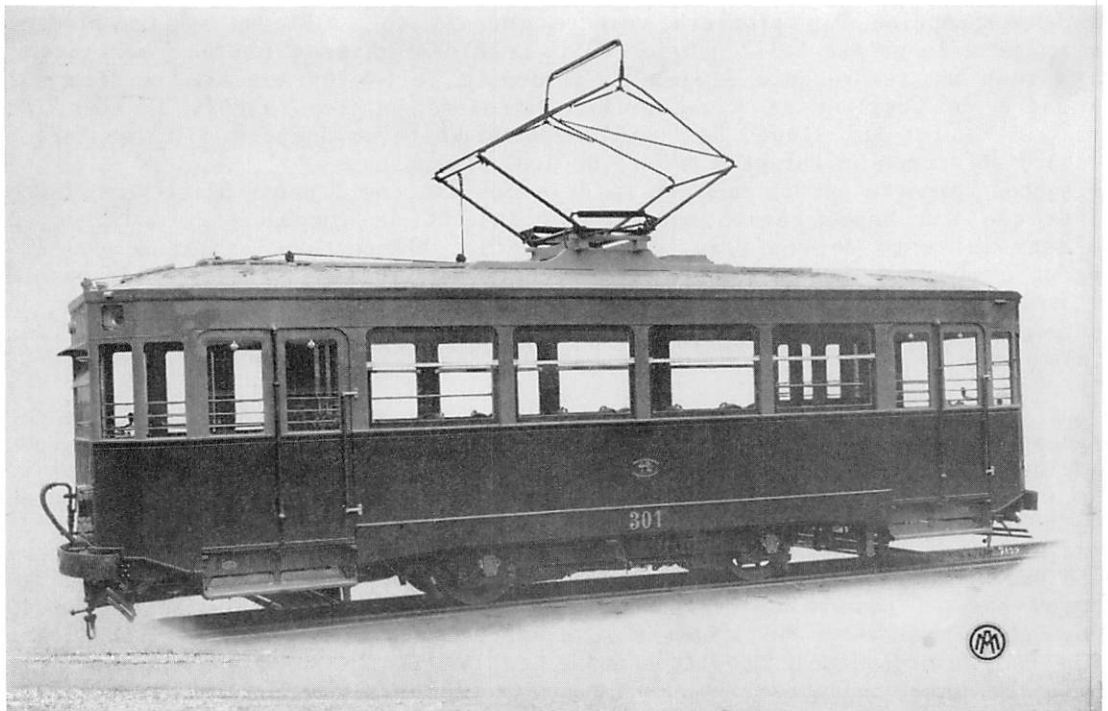
*Ossature métallique de motrice de type "300".*

*(Collection J. de Meurs)*

\* \*  
\*

*Photo d'atelier présentant une motrice type "300".*

*(Photo Ateliers Métallurgiques de Nivelles)*



7 juin 1931 et les festivités populaires qui devaient marquer l'événement se préparaient déjà activement.

A la fin du mois de mai, pour des raisons demeurées obscures, des dissensions surgirent entre les TEPCE et la SNCB qui, après plusieurs tergiversations, finit tout de même par faire exécuter la pose du croisement de voies par les ouvriers de ses ateliers de Trazegnies le lundi 1er juin.

A quelques jours de l'inauguration et contre toute attente, la direction de la SNCB fit soudain savoir qu'elle s'opposait formellement au franchissement de ses voies par les convois des TEPCE ! La stupeur générale suscitée par cette décision inopinée s'étant quelque peu apaisée, des pourparlers furent entrepris par les pouvoirs publics en vue d'aplanir le différend mais la SNCB demeura inflexible. L'inauguration projetée ne pouvant avoir lieu, force fut donc de supprimer les cérémonies prévues et d'annuler les réjouissances qui pouvaient encore l'être !

Durant tout le mois de juin, les palabres se poursuivirent, s'intensifièrent mais demeurèrent sans résultat. Finalement, au début du mois de juillet, une délégation de la ville de Fleurus composée entre autres du bourgmestre et d'un échevin, se rendit à Bruxelles pour exposer la situation au ministre des transports. Celui-ci promit son appui et intervint auprès de l'administration des chemins de fer pour qu'elle assouplisse sa position.

Pour route réponse, la direction de la SNCB confirma son opposition catégorique à la traversée du passage à niveau et y fit même placer par son personnel, en travers de la voie des tramways, une solide barricade composée d'anciennes traverses en bois, partiellement enterrées !

Devant cette attitude, la direction des TEPCE décida le 6 avril 1931 d'établir "coûte que coûte" la liaison et, faisant passer une voiture sur le tronçon de ligne isolée, de l'exploiter en navette entre le passage à niveau et le terminus de Fleurus. L'opération eut lieu dans la soirée du même jour et fut menée d'une façon spectaculaire en présence du directeur des TEPCE Monsieur Jacques, et des membres de la direction, du bourgmestre de Fleurus Monsieur le Docteur Gailly et des édiles de la ville ainsi que d'une foule importante de curieux.

Il fallut plus de trois heures et une quarantaine d'ouvriers pour mener à bien toute l'opération. Amenée du dépôt dans l'après-midi, la voiture motrice fut déraillée un peu avant le passage à niveau qu'on lui fit franchir lentement, à l'aide de crics, sur des longues plaques de tôle épaisse généreusement huilée. L'interruption du trafic routier ne dura qu'une trentaine de minutes. Vers 22 h 30, la voiture bondée amena les personnalités au terminus de Fleurus au milieu d'une foule en liesse et accomplissait ainsi son premier voyage. L'exploitation régulière du service de navette débuta dès l'aube du jour suivant, donnant enfin satisfaction dans toute la mesure du possible aux nombreux usagers de Fleurus. Soucieux d'éviter tout risque d'incident, les TEPCE installèrent à proximité du passage à niveau un poste "permanent de secours" selon les termes de la presse du moment, destiné à assurer l'entretien de la voiture navette et à intervenir rapidement en cas de panne ou d'avarie. Désirant mettre un terme aux désagréments imposés aux nombreux usagers de la ligne, les obligeant à changer de voiture et devant la persistance obstinée de la SNCB à refuser catégoriquement toute la traversée du passage à niveau, les TEPCE décidèrent de le faire franchir par leurs voitures au moyen d'un viaduc. La construction de cet important ouvrage d'art d'une longueur de plus de 220 mètres commença au mois d'août 1931 et fut terminée au début de janvier 1932. Les essais de résistance furent effectués au moyen de trois motrices lestées de pavés et d'un poids total de 72 tonnes. Construit parallèlement à l'axe de la chaussée, le viaduc était établi sur l'emprise de terrains industriels bordant la route. En plus de la voie du tramway bordée de deux trottoirs de secours, il comportait un passage séparé, réservé aux piétons. Le coût de l'ouvrage s'éleva à 350.000 F... de 1932 ! L'inauguration eut lieu le 12 janvier 1932.

Quoique déjà fort malaisées par suite du relief accidenté de Charleroi, les liaisons entre les parties nord et sud de la ville étaient contrariées par un obstacle supplémentaire : le fameux passage à niveau de Charleroi Ville Haute. Tel un véritable garrot, ce passage à niveau qui franchissait la ligne de chemin de fer de Lodelinsart à Montignies-sur-Sambre constituait un réel obstacle à l'ensemble du trafic. Il n'est dès lors pas étonnant que, depuis 1867 déjà, la ville de Charleroi ait harcelé sans relâche tous les pouvoirs compétents pour obtenir son remplacement par un pont enjambant les voies. Plusieurs projets, élaborés par le chemin de fer, la ville et l'Etat, furent étudiés au cours des années mais les divergences de vue existant à leur sujet entre les différentes administrations, ne permirent pas de les réaliser.

Finalement une convention put être établie le 15 mai 1929, entre l'Etat, la SNCB, les TEPCE et la ville. Les travaux purent dès lors commencer. Ceux-ci débutèrent fort solennellement le 22 juin 1930, en présence de Leurs Majestés le Roi Albert Ier et la Reine Elisabeth. D'une ampleur remarquable, ils impliquèrent l'abaissement de l'assiette des voies du chemin de fer, la surélévation de la chaussée et par conséquent des voies du tramway, ainsi que la transformation des bâtiments de la gare qui perdit à cette occasion son appellation de "gare de la Ville Haute" pour acquérir celle de "gare de Charleroi-Nord". L'inauguration du pont se déroula le 20 décembre 1931 en présence de très nombreuses personnalités, amenées sur place par un tramway spécial (une motrice de la série 300 fleurie et décorée pour la circonstance) depuis le terminus de Charleroi-Sud.

Désormais, définitivement affranchies des importants retards que leur avait imposés pendant tant d'années ce malencontreux passage à niveau, les lignes de Gilly, Fleurus et Châtelineau virent leur trafic s'accroître sensiblement après la mise en service de ce pont, baptisé localement "viaduc de la Porte de Waterloo".

Moins d'un an plus tard, un événement fort important s'inscrivit dans l'histoire des transports publics de Charleroi : la première apparition d'un autobus dans les rues de la ville ! Le 15 octobre 1932 fut mise en service la première ligne d'autobus du réseau. Elle reliait Charleroi-Sud à Damprémy-Planches (rue du Roton). La fréquence était de 30 minutes et le service était assuré par des autobus à un agent.

Avec la réalisation de cette première ligne d'autobus, 1932 marque le terme de la création de lignes nouvelles par les TEPCE. A partir de cette époque, le développement du réseau ne consistera plus qu'en des prolongements relativement peu importants.

En 1933 eut lieu le prolongement de la ligne 9 de Couillet-Queue jusqu'à Loverval-Try d'Hayes et, comme nous l'avons déjà vu, de la ligne 15 jusqu'à son terminus définitif de la place Wilson à Châtelineau.

En 1934, la ligne n° 9 est prolongée à son autre extrémité, de la place du Gros-Fayt jusqu'à Jumet-Houbois (rue Dewerpe). Au mois de juillet 1937, la ligne n° 6 est prolongée jusqu'à la rue du Trieu-Kaisin.

Enfin, le 26 juin 1939, la ligne n° 9 atteint son terminus définitif de la place Loriau à Jumet.

A la veille de la seconde guerre mondiale, le réseau avait ainsi atteint l'apogée de son développement.

Quelques années auparavant, de nouvelles transformations avaient encore été apportées au matériel roulant. Les voitures motrices de la 3e série demeurées pratiquement inchangées jusqu'alors, virent leurs plates-formes fermées latéralement par deux petites cloisons fixes, vitrées, encadrant une porte pliante à deux vantaux vitrés également. Les remorques de la seconde série, fournies par Baume & Marpent, furent presque entièrement reconstruites. Leurs plates-formes furent allongées et les parois latérales de leur nouvelle caisse reçurent des baies assorties, pour certaines d'entre elles, à celles des motrices des trois séries "200" et, pour les autres, à celles des motrices de la série "300". Cette disposition devait permettre la formation de convois d'as-



pect plus homogène mais la pratique en rendit l'application impossible du fait que, au cours d'une même journée, certaines remorques étaient attelées successivement à différentes motrices et affectées à plusieurs lignes.

Cette dernière pratique constitua d'ailleurs une des caractéristiques bien particulières du réseau. C'est ainsi que, suivant les heures de la journée et les impératifs de l'exploitation, une motrice abandonnait sa remorque au terminus ou en ligne à proximité d'une bretelle et poursuivait seule sa route. Plus tard, une autre motrice s'attelait à la remorque et continuait son parcours avec elle. En plus de celui de Charleroi-Sud où elle était continuelle, cette pratique se déroulait à d'autres terminus et même à certains endroits en cours de ligne comme au milieu de la rue de la Régence (en plein centre de Charleroi) où fréquemment, une remorque occupée seulement par son receveur, stationnait dans l'attente de la motrice qui devait l'emmener !

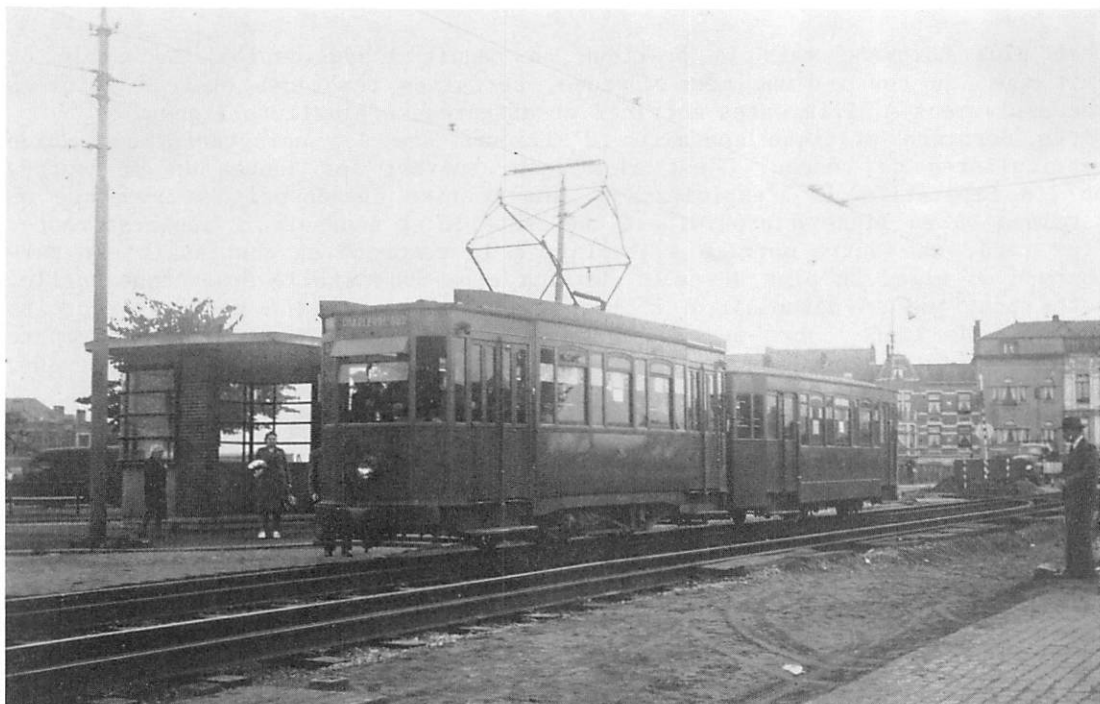
Le début des hostilités surprit la compagnie au moment où de nouveaux projets d'extensions et un programme de renouvellement complet du matériel roulant le plus ancien était en cours d'élaboration. Les circonstances en firent reporter la réalisation sine die. La mobilisation de 1939 réduisit sensiblement les effectifs du personnel mais tous les services furent néanmoins assurés sans défaillance.

Le déferlement de la guerre sur la Belgique le 10 mai 1940, bouleversa la vie du pays tout entier et les TEPCE n'échappèrent pas à la tourmente. Dans leur retraite, les forces françaises chargées de la défense de la ville, procédèrent à la destruction du pont de la rue de l'Ecluse. En attendant qu'une passerelle provisoire ait pu être réalisée, les services se trouvèrent interrompus et la rue de l'Ecluse retrouva, pour quelques jours, la vocation de terminus qu'elle avait eu jadis au temps de la traction à vapeur.

Petit à petit, la vie s'organisa tant bien que mal et tous les services purent être assurés. Tout le matériel roulant disponible fut utilisé. Le trafic s'intensifia sensiblement au cours des mois alors que les difficultés d'exploitation se multipliaient : pénurie de matières premières, réduction des effectifs du personnel, interruptions fréquentes des services par suite d'alertes de bombardements, etc...

Pour pallier la pénurie de main-d'oeuvre qui affectait toutes les industries de la région et notamment les charbonnages, l'occupant utilisait à cette fin un nombre de plus en plus grand de prisonniers de guerre, principalement russes et polonais. Ceux-ci étaient logés dans des cantonnements disséminés dans toute la région et leur transport vers les usines et les charbonnages fut imposé aux tramways des TEPCE et de la SNCV. Tout un service de convois spéciaux fut donc mis en place par les deux exploitants. Les correspondances se faisaient au terminus commun de Charleroi-Sud où, tous les jours, matin et soir, pour chaque transbordement entre les voitures des deux réseaux, l'esplanade de la gare était dégagée de tous les civils, refoulés et tenus à distance, par un cordon de sentinelles. Dans l'attente du convoi qui devait les amener, les prisonniers étaient parqués, sous bonne garde et parfois pendant un temps assez long, au milieu de la place. Cette situation ne tarda pas à donner lieu à des incidents parfois assez graves. La population profitait souvent de cette occasion pour lancer, de loin, au milieu du groupe des prisonniers, quelques paquets de biscuits, de cigarettes ou d'autres douceurs. Ce genre de manifestations déclenchait inévitablement l'ire des sentinelles qui essayaient d'en poursuivre les auteurs, ce qui provoquait la bousculade générale qui dégénérait parfois en bagarre.

Pour mettre un terme à ce genre d'incidents, les allemands exigèrent la suppression de ces transbordements. Ils obligèrent donc les deux exploitants à relier les extrémités des deux voies de garage prolongeant leurs terminus respectifs de Charleroi-Sud. Une ligne aérienne fut installée au-dessus de ce raccordement mais elle fut munie d'un isolateur de sectionnement à mi-chemin. Comme la capacité du matériel vicinal à bogies était sensiblement plus grande que celle des voitures à deux essieux des TEPCE, ce furent donc



Passage d'une rame modernisée type "200" à la Gare du Nord en direction de Charleroi-Sud, le 28 septembre 1948.

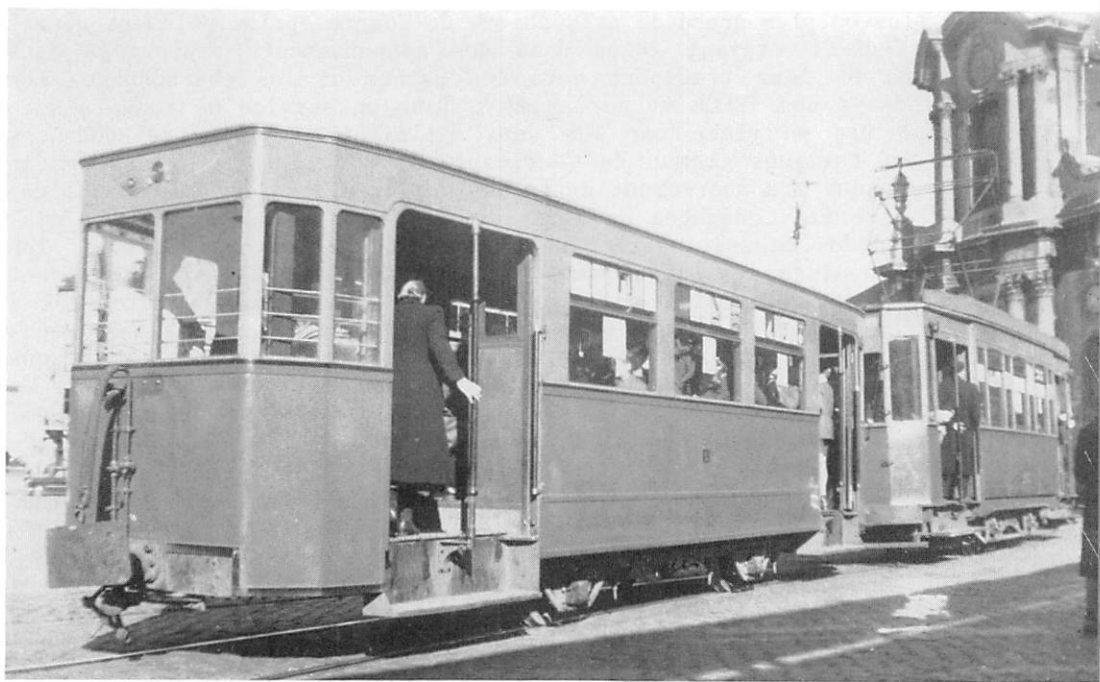
(Photo J. de Meurs)

\* \*

\*

Remorque transformée n° 2 à la place de la Ville Haute. Ces véhicules étaient destinés à former des rames homogènes avec les motrices de la série "300" et devaient être munies ultérieurement de portières automatiques.

(Photo L. Clessens)



des convois de la SNCV composés d'une motrice et d'une ou parfois de 2 remorques qui furent réquisitionnés pour assurer ces transports exceptionnels de bout en bout. Le réseau des TEPCE n'ayant pas été conçu pour la circulation de voitures à bogies, le passage des longs convois vicinaux ne se fit pas sans difficultés. Avant chaque courbe la rame vicinale bondée de prisonniers et avec une sentinelle en arme sur chaque marche-pied, devait s'arrêter. Deux agents, l'un des TEPCE et l'autre de la SNCV, qui l'accompagnaient devaient courir en avant pour bloquer la circulation des tramways venant en sens inverse. Un des deux agents revenait alors vers la rame vicinale qui démarrait lentement et reprenait au passage le second agent. Le convoi s'avancait ainsi jusqu'à la courbe suivante où la même scène se reproduisait. Il est difficile d'imaginer aujourd'hui ce que représentaient de telles scènes quotidiennes, surtout lorsqu'elles se déroulaient en hiver, dans une obscurité quasi totale, à peine trouée par les phares bleuis des motrices !

C'est pendant la guerre que se produisit un des accidents les plus spectaculaires que le réseau eut à connaître.

Par une belle matinée ensoleillée du mois de juin 1942, une motrice "200" heureusement sans remorque, quittant l'arrêt de la place Charles II, démarra assez rapidement semble-t-il et s'engagea dans la contre-courbe assez raide de l'entrée de la rue de la Régence. Pour une raison demeurée obscure, elle quitta soudain la voie et continuant sa trajectoire d'une manière rectiligne, elle alla percuter de plein fouet l'entrée d'un grand magasin d'alimentation générale formant l'angle de la place Charles II et de la rue de la Régence. La violence du choc fut telle que la voiture pénétra littéralement dans le magasin et s'y encastra jusqu'au milieu de sa caisse ! Le premier moment de stupeur passé, les témoins de l'accident se portèrent au secours des victimes. Par miracle, aucun client ne se trouvait dans le magasin à cet instant. Le commerçant qui se trouvait précisément derrière un comptoir dans le fond du magasin, sortit indemne de l'aventure. Par contre, le conducteur, le receveur et les voyageurs qui se trouvaient dans la voiture furent tous plus ou moins sérieusement blessés ou contusionnés. Il fallut les extraire tous de la voiture ainsi d'ailleurs que le commerçant, par la plate-forme arrière qui émergeait de la façade au milieu d'un amoncellement indescriptible de débris de verre, de plâtras, de cageots, de caisses, de fruits et de légumes, etc... Une motrice de la série "300" fut mandée du dépôt pour extraire sa consœur de sa fâcheuse position. Elle y fut solidement attelée au moyen de câbles et de chaînes et, au milieu d'un beau tumulte d'ordres et de contrordres, on lui fit déployer tous ses efforts pour essayer de faire sortir la motrice "200" de l'immeuble. Ce fut peine perdue et le seul résultat obtenu fut le brûlage d'un de ses deux moteurs.

Il fallu se résoudre à recourir aux grands moyens et on fit appel à un gros char d'assaut allemand qui se plaça sur le terre-plein de la place. On y arrima solidement la voiture accidentée au moyen de longues chaînes et l'opération de dégagement commença au milieu d'une foule considérable de badauds. Le char d'assaut se mit lentement en route et les chaînes se tendirent. La voiture se mit enfin à bouger mais aussitôt, des clameurs s'élevèrent de la foule et firent arrêter immédiatement l'action du char d'assaut. Si, sous l'irrésistible traction qui lui était appliquée, la voiture semblait enfin pouvoir être dégagée, de sinistres craquements et des lézardes inquiétantes laissaient prévoir que tout l'immeuble menaçait de s'écrouler. Tous les travaux de dégagement furent donc suspendus et ils ne purent être repris et menés à bien que quelques jours plus tard, après étaisonnement complet de l'immeuble. Dans l'entretemps, toute la circulation y compris celle des fameux convois de prisonniers, dut se faire à voie unique par la rue Neuve entre la bretelle de la rue de l'Ecluse et celle de la porte de Waterloo.

Au fur et à mesure de l'évolution des hostilités, les bombardements aériens commencèrent à se faire de plus en plus nombreux et dévastateurs. Les destructions qu'ils occasionnaient n'épargnèrent pas le réseau et dans les der-

niers mois de l'occupation, le maintien de son exploitation fut un réel prodige.

Le surlendemain de la libération de Charleroi par les troupes américaines, le premier soin des TEPCE et de la SNCV fut d'interrompre la liaison de leurs deux terminus de Charleroi-Sud qui leur avait été imposée par les Allemands quelques années plus tôt. Des équipes d'ouvriers des deux compagnies s'activèrent donc à démonter hâtivement les éclisses de jonction de la voie et à faire riper ses deux rails d'une trentaine de centimètres pour rendre tout passage impossible. En même temps, la ligne aérienne fut démontée sur une longueur de plusieurs mètres de chaque côté.

La fin de l'occupation laissait l'ensemble du réseau dans une situation plutôt critique. Leur entretien ayant été réduit à un strict minimum, le matériel roulant comme les voies et les installations fixes étaient arrivés pratiquement à la limite d'usure alors qu'ils avaient dû fournir un service intensif. Les dommages causés par les bombardements aériens des derniers mois n'avaient fait l'objet que de réparations hâtives et provisoires. De gros travaux de remise en état se révélaient nécessaires un peu partout. Si l'exploitation avait pu être maintenue malgré tout et sans défaillances, c'était au prix d'efforts insoupçonnés, consentis sans relâche par l'ensemble du personnel de toute l'entreprise. Il n'est pas exagéré de dire que, parmi tous les facteurs qui permirent à la population de toute la région de vivre et de survivre pendant les sombres années de la guerre et de l'occupation, les services rendus par les TEPCE peuvent y figurer pour une large part.

Comme nous l'avons déjà évoqué précédemment, la guerre avait surpris la compagnie en pleine élaboration de nouveaux projets relatifs notamment au renouvellement du matériel roulant et à la réalisation de nouvelles extensions. Si l'évolution de la situation ne permit jamais de matérialiser ces dernières, un renouvellement partiel du matériel roulant put s'accomplir à la faveur de circonstances tout-à-fait exceptionnelles qui aboutirent à la mise en service en 1944-1945, des fameuses voitures motrices de la série "400".

Il s'agissait d'une série de 25 voitures à deux essieux (n° 401 à 425) construites pendant la deuxième guerre mondiale dans les ateliers de la Société pour l'Exploitation des Lignes Vicinales d'Ostende et Plages belges, en abrégé, la SELVOP. Les plans en avaient été établis intégralement par la société "Electrorail" et à plus d'un titre leur conception et leur réalisation avaient été empreintes d'une certaine originalité qui leur conféra des caractéristiques demeurées uniques jusqu'à ce jour. Ce furent les dernières voitures motrices à deux essieux construites en Belgique.

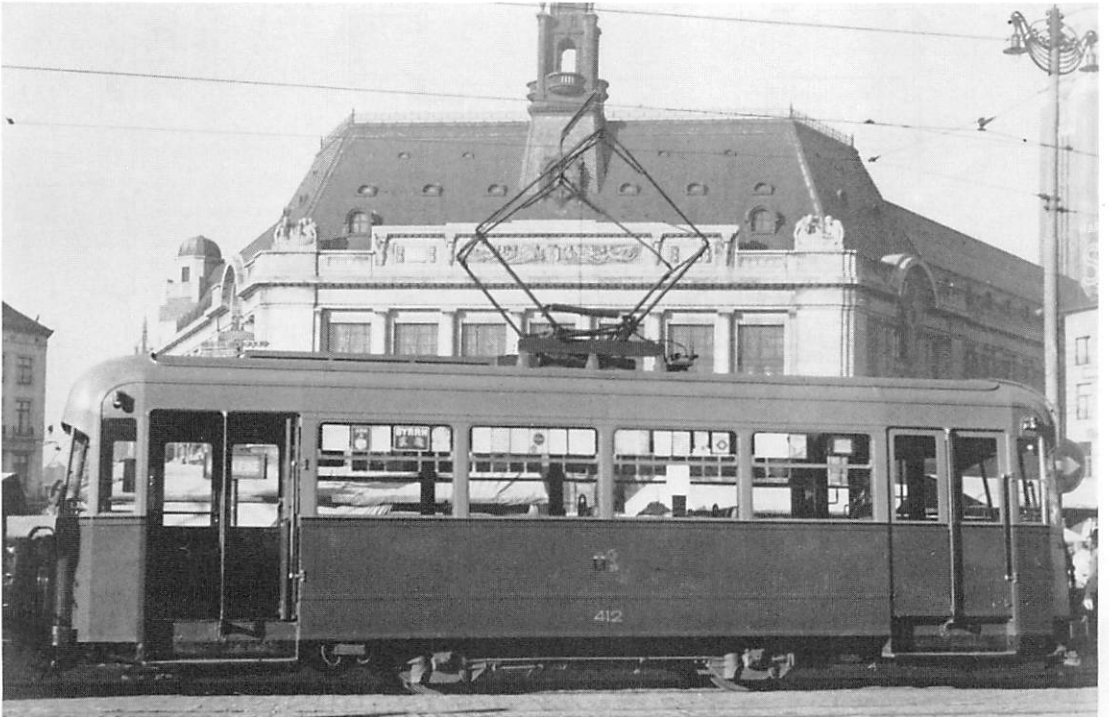
Elles avaient une longueur de 10 mètres et une largeur de 2,20 m. Leur tare à vide était à l'origine de 14,3 tonnes. Leur ossature ainsi que son revêtement extérieur étaient entièrement métallique mais toutes les parois intérieures étaient luxueusement recouvertes d'un panneautage en bois teinté et verni. Leur aspect extérieur, de ligne résolument moderne, conciliait agréablement des formes un peu aérodynamiques avec une certaine sobriété de bon goût. Il fut d'ailleurs à l'origine de très nombreuses réalisations ultérieures qui s'en inspirèrent parfois fort fidèlement comme ce fut le cas, entre autres, à Lille, au Caire (Le Caire - Héliopolis), à Liège (RELSE), à Athènes, etc... Leur caisse ne comportait qu'un grand compartiment unique offrant 24 places assises sur des sièges transversaux confortablement rembourrés. Il était séparé de chacune des vastes plates-formes extrêmes par des portes coulissantes vitrées, à deux vantaux synchronisés comme ceux des motrices de la série "300". Elles étaient montées sur un châssis de trois mètres d'empattement spécialement conçu pour la circonstance et dont la caractéristique principale était une douceur de roulement remarquable. Elles étaient pourvues de deux moteurs de traction de 75 CV et, en plus des freins à main et rhéostatique, d'un frein à air Westinghouse, direct et automatique, alimenté par un compresseur électrique. Leur particularité principale résidait dans leur équipement électrique qui se singularisait par le fait que ces

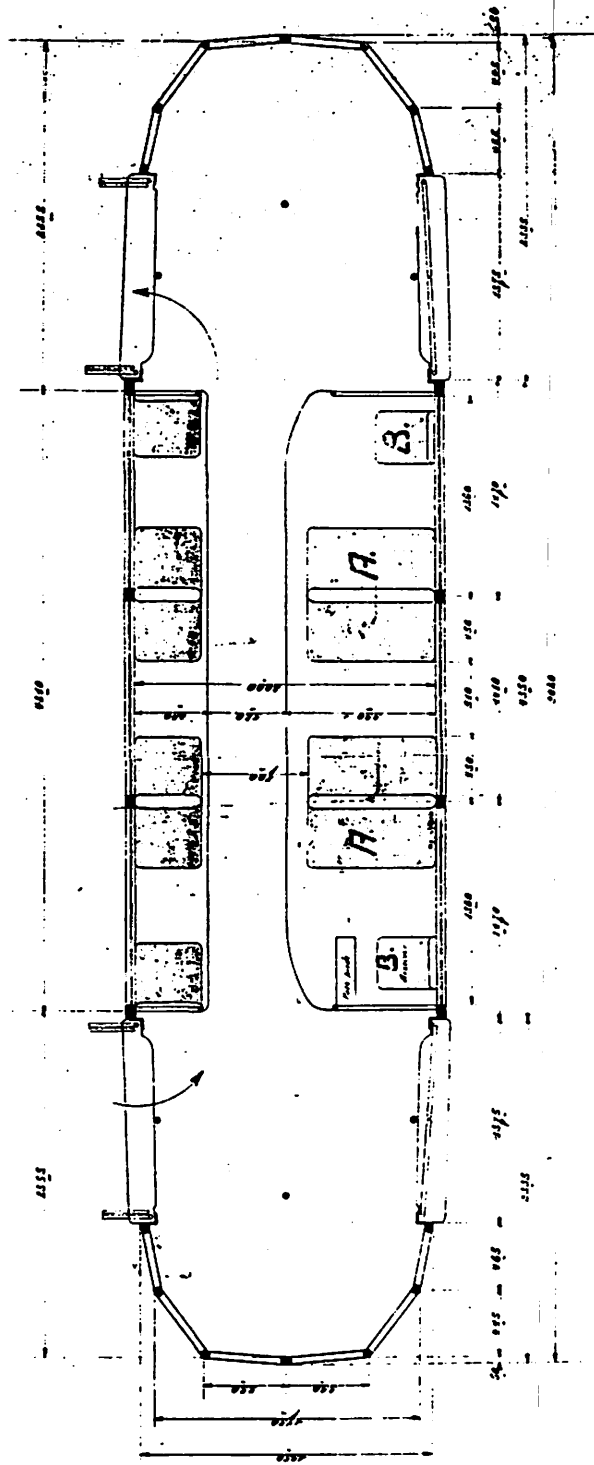
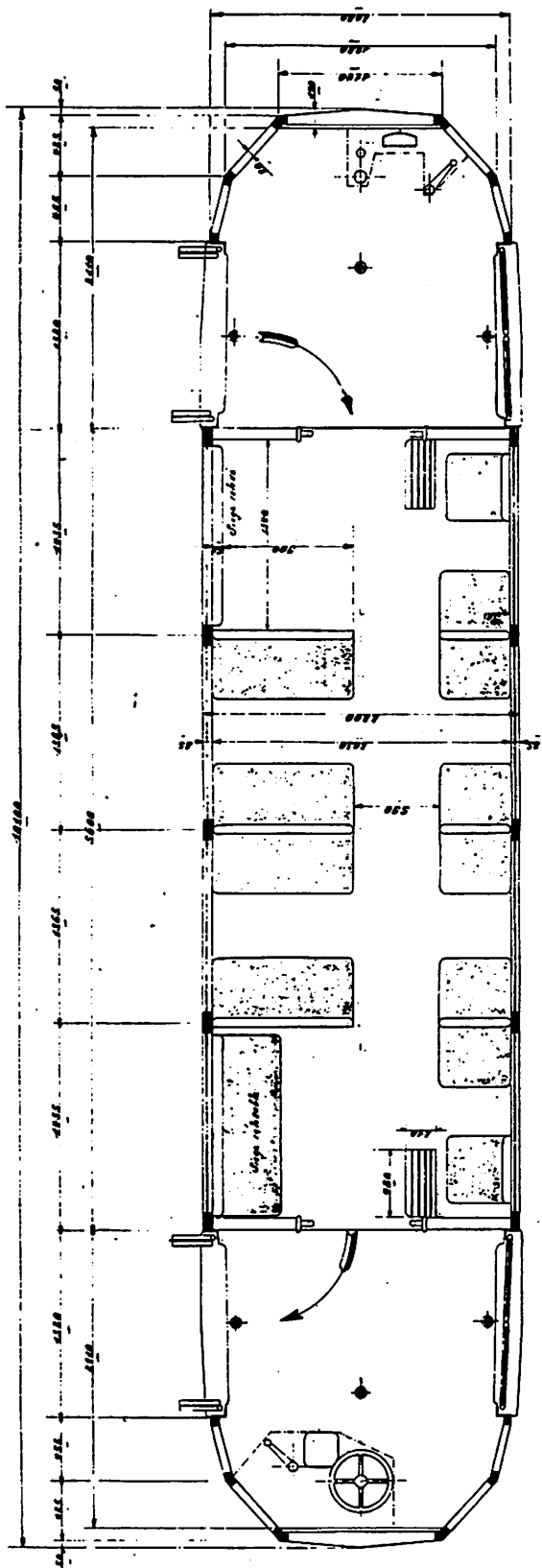


*Motrice n° 268 en livrée d'occultation au cours de la seconde guerre mondiale.  
(Photo N.N.Forbes)*

\* \*  
\*

*Motrice n° 412 en version originale au passage à la place de la Ville Haute.  
(Collection G. Mortier)*





Plan des motrices de type "400"  
et des remorques n° 37 à 44.

voitures, quoique réversibles comme la totalité du matériel roulant de la compagnie, ne possédaient qu'un seul controller.

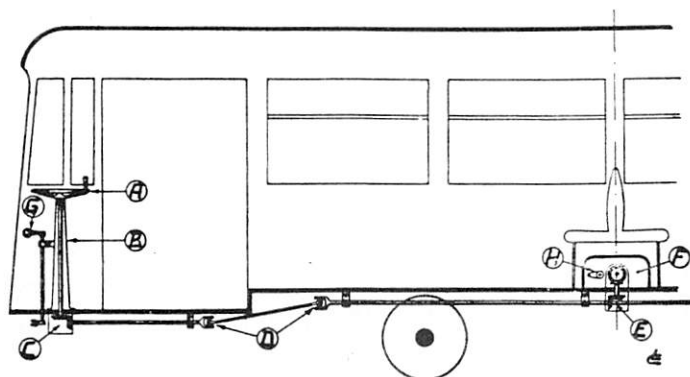
Ce controller unique était couché horizontalement sous un groupe de banquettes doubles, au centre de la voiture. Il était actionné par tout un ensemble d'arbres, de cardans et de pignons coniques, situé sous le plancher de la voiture et qui se terminait à chacun des deux postes de conduite par un arbre vertical dissimulé dans une colonne creuse surmontée d'un large volant de commande, horizontal et amovible. Cette disposition pour le moins curieuse et demeurée unique, présentait certains avantages non négligeables parmi lesquels on peut citer :

- une réduction sensible du coût initial et des frais d'entretien, tout en conservant les deux postes de conduite ;
- une protection totale du controller en cas de collision ou de tamponnement ;
- un accroissement important de l'espace disponible sur les plates-formes ;
- une diminution importante de la longueur du câblage de force par suite du voisinage du controller et des moteurs de traction.

L'usage révéla toutefois quelques inconvénients inhérents au système comme notamment les désagréments causés aux voyageurs lorsqu'un "claquage" ou un "coup de feu" se produisait au controller et donc au milieu de la voiture ou encore certaines irrégularités de conduite qui résultaient de l'usure ou du dérèglement de la tringlerie, des cardans ou des pignons d'angle.

Les controllers, conçus et réalisés par les ACEC, comportaient 23 plots de démarrage et 18 plots de freinage électrique. Ce nombre élevé de plots permettait des démarrages et des accélérations particulièrement rapides quoique toujours doux et progressifs.

A de très nombreux points de vue, ces voitures présentaient pour l'époque ce que l'on pouvait appeler le dernier cri en matière de conception conventionnelle de tramways et, jusqu'à leur déclassement à la fin de l'exploitation du réseau ferré, elles assumèrent leur service sans défaillance et à la plus grande satisfaction aussi bien des usagers que des exploitants.



A - Volant de commande avec poignée  
 B - Pied évasé et arbre vertical  
 C - Couple de pignons coniques  
 D - Joint de cardan

E - Train de pignons coniques  
 F - Controller  
 G - Manette de l'inverseur  
 H - Inverseur au controller

N.B. : l'arbre horizontal s'étend sur toute la longueur de la voiture et aboutit sous l'autre poste de conduite.

Dessin L. Clessens



*En ce qui concerne les circonstances particulières qui présidèrent à la conception et la réalisation de ces voitures, nous sommes heureux de pouvoir présenter à nos lecteurs, en appendice, le texte intégral d'un manuscrit rédigé à ce sujet le 6 janvier 1964, par Monsieur Antoine J. Debot, ancien ingénieur aux Ateliers de la SFLUON à Orléans.*

béton de remplissage d'une bonne quinzaine de centimètres d'épaisseur et dans laquelle étaient placés les rails. Enfin, l'espace restant entre cette dernière couche de béton et la surface de la table de roulement des rails, était comblé par une dernière couche de béton asphaltique.

Ce système particulier de pose donnait à la voie une stabilité, une solidité et une rigidité remarquables. Il n'était d'ailleurs pas rare de voir parfois, à certains endroits, la surface de la chaussée s'affaisser tandis que la voie et son emprise demeuraient parfaitement intactes. Cependant, en contrepartie de ces avantages indiscutables, cette disposition avait l'inconvénient d'exiger des travaux considérables et fort coûteux lors de l'entretien et surtout, du renouvellement des rails.

L'évolution des conditions d'exploitation qui caractérisèrent un peu partout la période qui suivit la dernière guerre mondiale fit aussi sentir ses effets à Charleroi et les TEPCE se virent bientôt dans l'obligation d'adapter l'exploitation de leur réseau aux impératifs du moment.

Après plus de quatre années de léthargie presque complète, le transport privé avait refait surface. En quelques années, son développement avait très largement dépassé son niveau d'avant la guerre. D'une part, il constituait une menace de concurrence de plus en plus sérieuse pour le transport public et, d'autre part, son accroissement continu augmentait sans cesse les difficultés de la circulation en général.

Des mesures urgentes s'imposaient dans tous les domaines et, pour adapter l'exploitation de leur réseau aux nouvelles exigences de l'époque, les TEPCE décidèrent la modernisation de leur matériel roulant. Voulant concilier celle-ci avec un souci justifié d'économie, il fut décidé de l'appliquer d'abord aux véhicules les plus récents, c'est-à-dire aux voitures motrices "300" et "400" ainsi qu'aux remorques déjà transformées ou reconstruites.

Cette modernisation débuta en 1951 et fut entièrement réalisée dans les ateliers de la compagnie. Elle porta en fait sur la presque totalité du parc du matériel roulant à l'exception des motrices "200". Elle entraîna le déclassement des motrices "200" dites "à plaques bois" car elles n'avaient pas été munies d'indicateurs de parcours à film lors de leur précédente transformation et ensuite celui des premières remorques dites "anversoises".

Ces mesures entraînèrent une transformation complète des voitures qui furent progressivement modifiées en vue de leur exploitation avec un poste de perception fixe. Leurs plates-formes furent munies de portes pliantes automatiques à commande pneumatique. Les cloisons et les portes séparant le compartiment intérieur des plates-formes furent supprimées. Les lampes à incandescence de l'éclairage intérieur cédèrent la place à des tubes fluorescents. Certains détails de cette modernisation dénotaient une remarquable ingéniosité, comme, par exemple, la commande des nouveaux rétroviseurs mobiles qui étaient automatiquement déployés par un jeu de tringles actionnées par la porte lors de son ouverture !

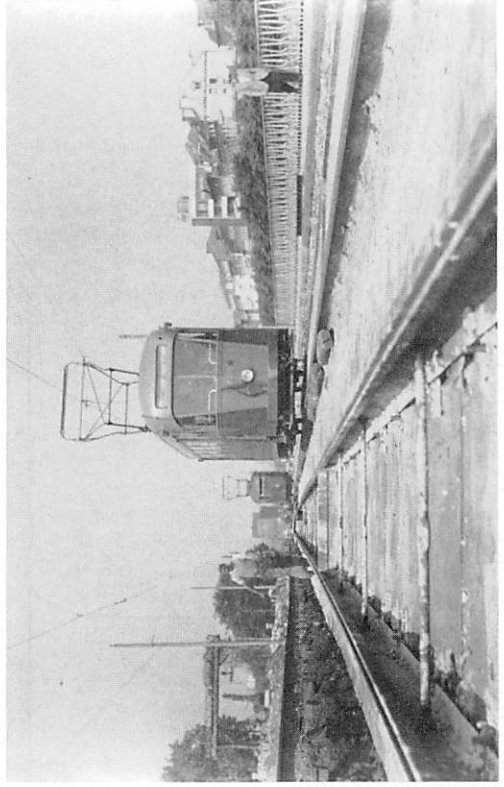
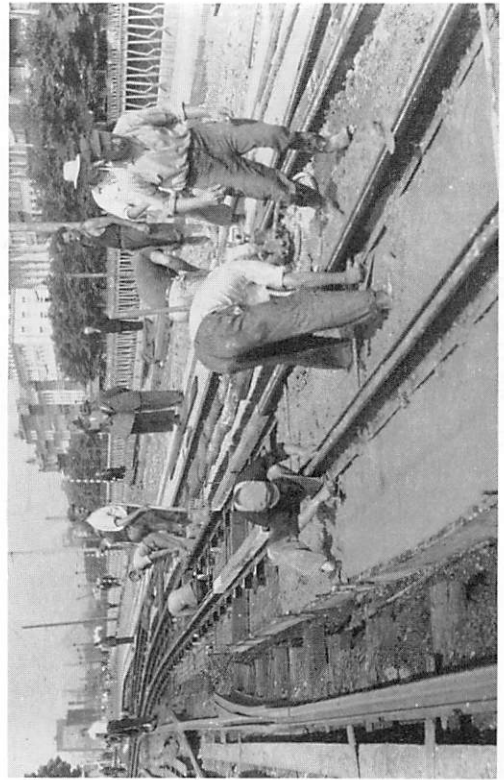
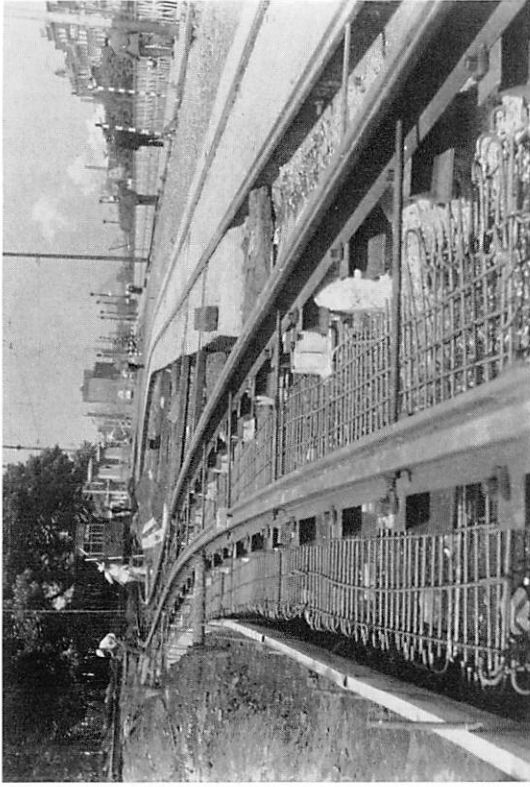
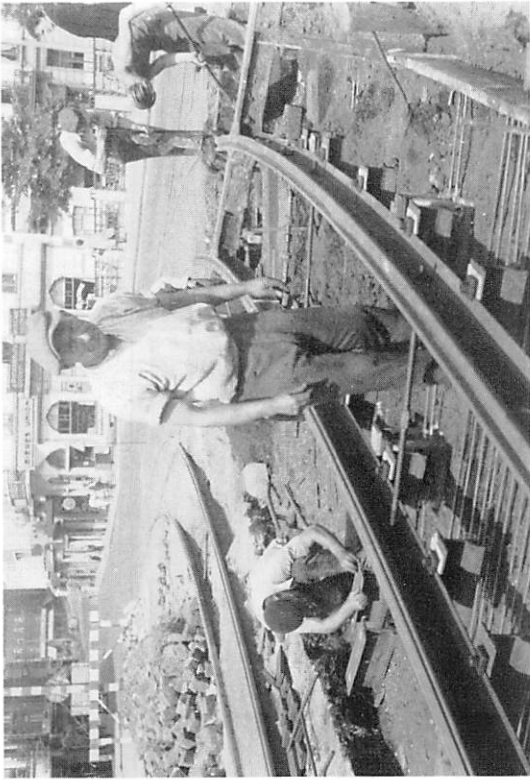
C'est à l'occasion de cette modernisation que tout le matériel roulant fut doté d'une nouvelle livrée. Le bas des caisses fut peint en vert tendre et leur partie supérieure en gris. Ces deux teintes étaient séparées par une ligne de ceinture noire. Les matricules furent sensiblement réduits et peints d'abord en jaune d'or et ensuite en doré, puis finalement en noir. Les films à fond rouge et lettres blanches furent remplacés par des films à fond jaune et lettres noires.

A la fin de cette dernière campagne de modernisation et à titre expérimental, une motrice de la série "200", la 215, fut aussi transformée. Les parois de sa caisse furent reconstruites et munies de trois grandes baies rectangulaires, analogues à celles des voitures de la série "400". Cette tentative demeura unique et la transformation des autres motrices "200" ne fut pas réalisée.

L'exploitation du réseau se stabilisa ainsi pendant quelques années.

Cependant, peu à peu, de nouvelles difficultés virent le jour. La concurrence

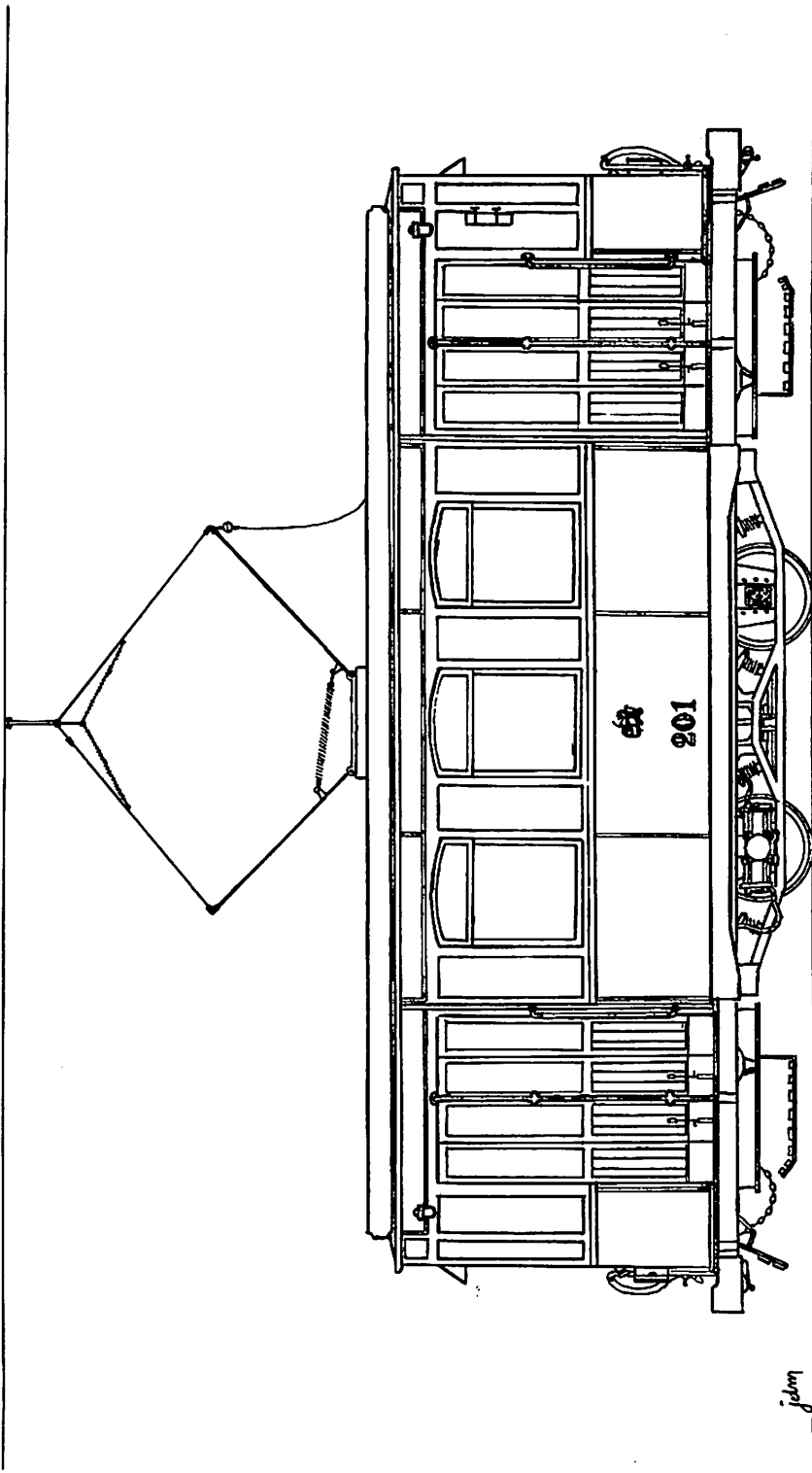




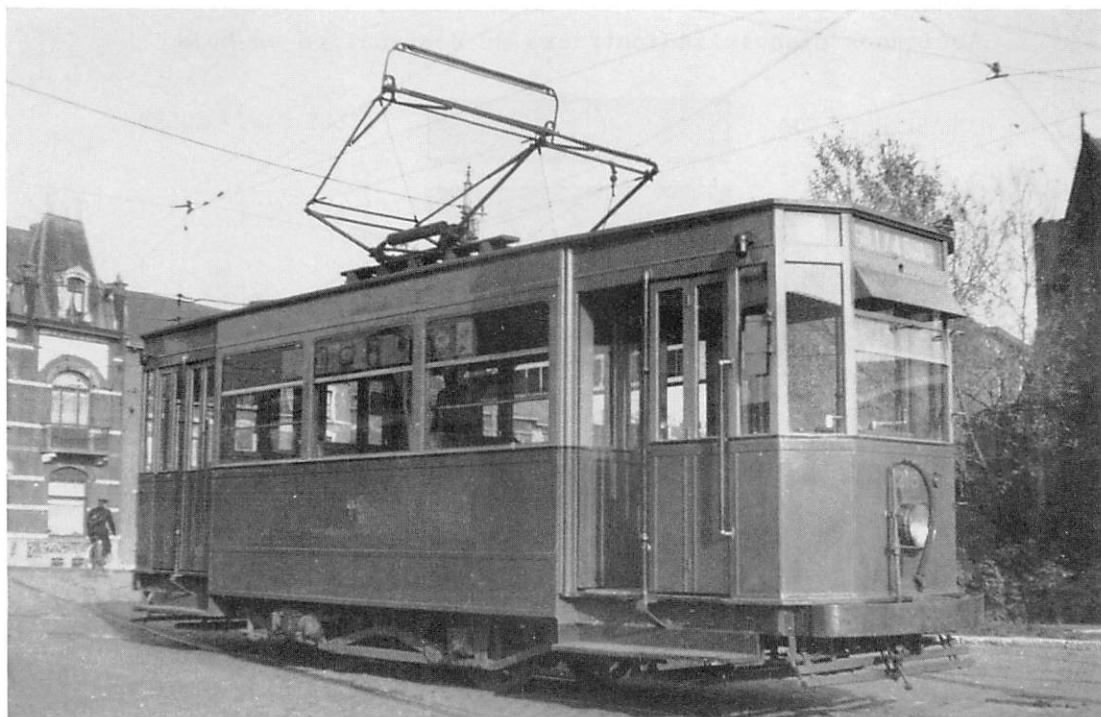
*Technique de pose de voies mise en application dès 1952.*

*(Collection G. Mortier)*

TRAMWAYS ELECTRIQUES DU PAYS DE CHARLEROI ET EXTENSIONS



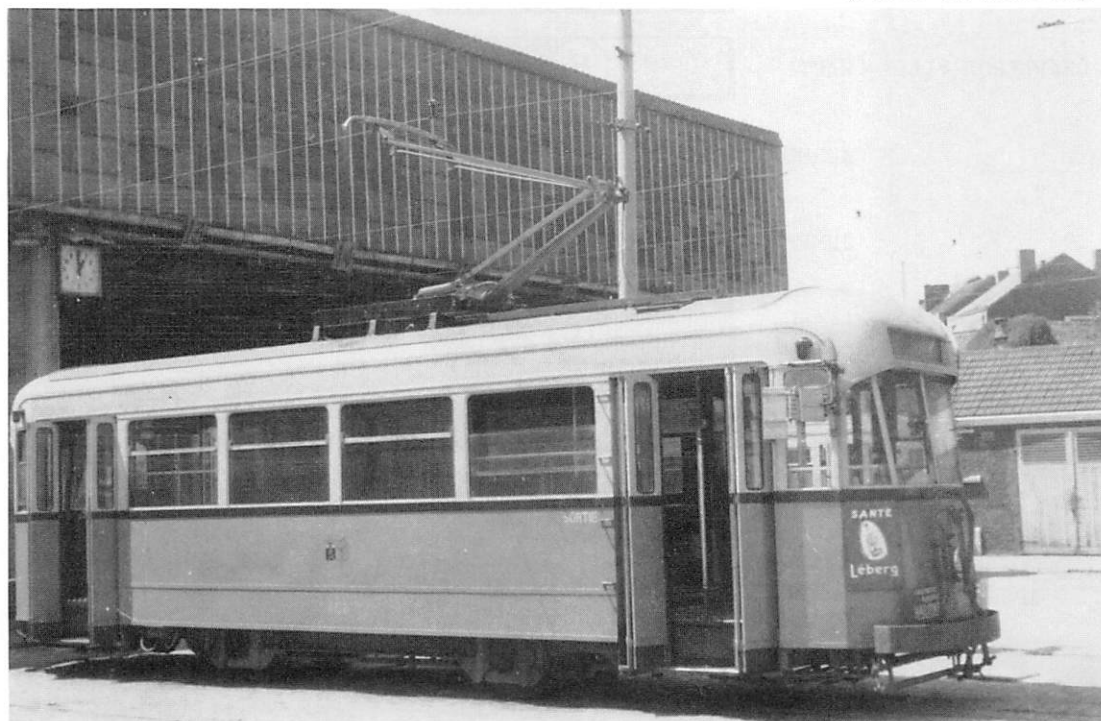
Vue en élévation d'une voiture motrice "200" dans son état final



















*Motrice n° 215 après modernisation effectuée en 1951 au dépôt "Genson".  
(Photo L. Clessens)*

\* \*  
\*

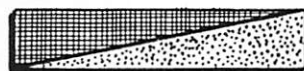
*Motrice n° 402 équipée expérimentalement d'un pantographe "Faiweley".  
(Photo G. Mortier)*



TRAMWAYS ELECTRIQUES DU PAYS DE CHARLEROI ET EXTENSIONS  
Anciennes plaques indicatrices de destination en bois

CHARLEROI - SUD		GILLY SART - ALLET
CHARLEROI - SUD		SOLEILMONT
CHARLEROI - SUD		SOLEILMONT
CHARLEROI		LODELINSART
CHARLEROI - NORD		GILLY QUATRE - BRAS
CHARLEROI - SUD		CHATELINEAU-GARE
CHARLEROI - SUD		MONTIGNY - PLACE
CHARLEROI - SUD		MONTIGNY - NEUVILLE
CHARLEROI - SUD		FLEURUS
FLEURUS		CHARLEROI - SUD
CHARLEROI VILLE - HAUTE		CHATELET
JUMET		LOVERVAL
JUMET		LOVERVAL
CHARLEROI VILLE - BASSE		LOVERVAL
CHARLEROI VILLE - BASSE		COUILLET - MONTIGNIES
CHARLEROI - SUD		CHATELINEAU - PLACE

SPORTING



OLYMPIC



= Blanc



= Rouge



= Jaune



= Vert



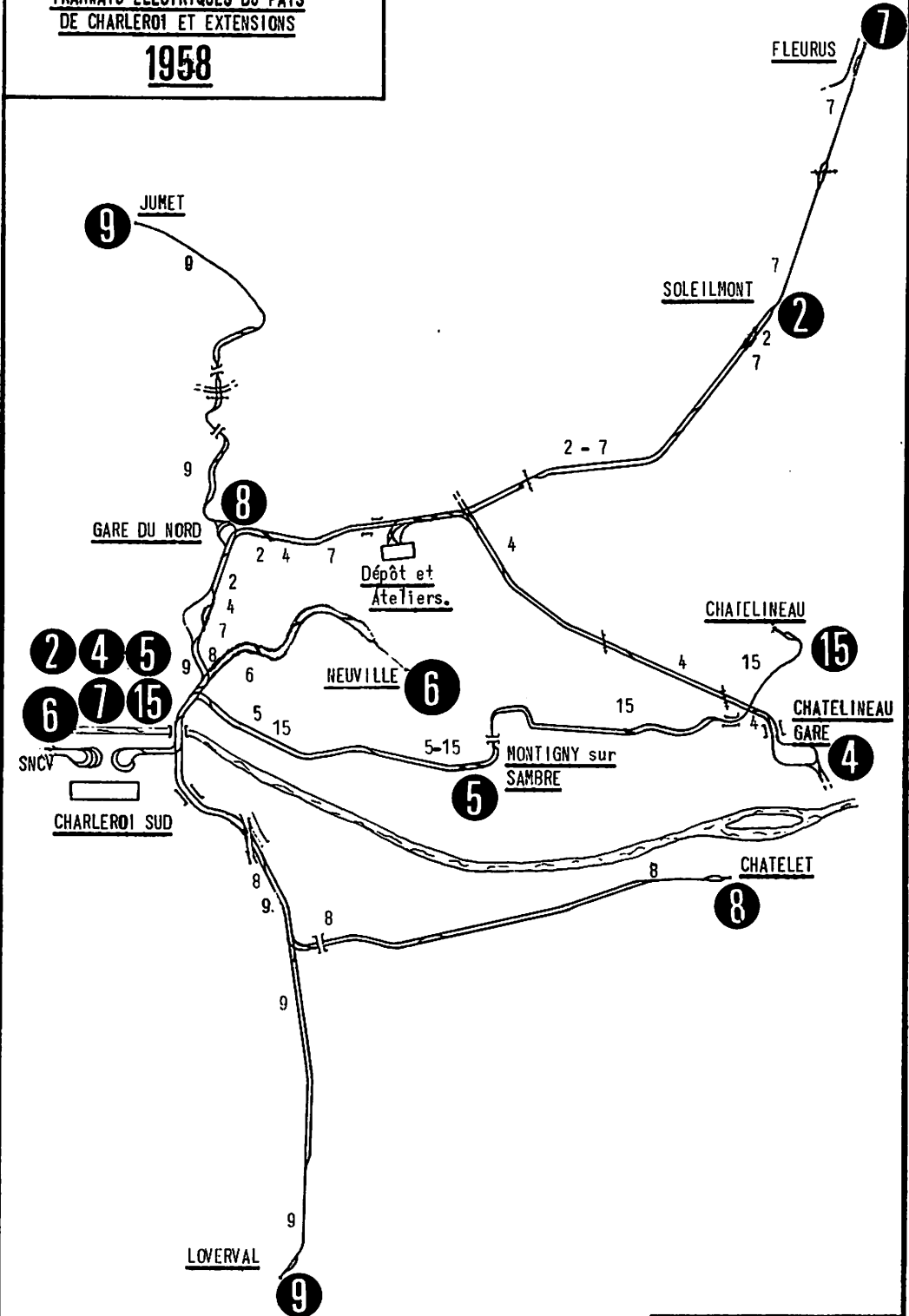
= Bleu



= Noir

TRAMWAYS ELECTRIQUES DU PAYS  
DE CHARLEROI ET EXTENSIONS

1958



Dessin Dominique STAS

de plus en plus effrénée que livraient les transports individuels aux transports en commun, ne tarda pas à devenir inquiétante. Si, d'une part, elle était la cause d'une diminution continuelle du nombre des usagers, elle provoquait d'autre part un encombrement croissant du trafic qui nuisait à la régularité des services et réduisait sensiblement leur vitesse commerciale moyenne. Quant aux frais d'exploitation, ils ne cessaient de croître avec l'augmentation constante du coût de la vie.

La situation ne cessant de se dégrader, devint bientôt menaçante pour la santé financière de l'entreprise. Des mesures importantes s'imposaient de façon de plus en plus pressante.

Fort malheureusement, la manière dont le réseau avait été conçu et réalisé ne permettait pas d'envisager son adaptation rapide et pratique aux nouveaux impératifs de l'époque. Une grande partie des lignes était toujours exploitée en voie unique. La disposition des voies, à l'exception de la ligne 7 Charleroi Sud - Fleurus, s'opposait à l'utilisation de voitures modernes à bogies, de grande capacité. En plusieurs endroits, le tracé même des voies était devenu incompatible avec le trafic croissant des véhicules privés pour lequel il constituait non seulement une gêne mais aussi parfois même un danger. C'est ainsi que, le 18 octobre 1958, les tramways de la ligne 6 Charleroi Sud - Montignies Neuville, une des moins chargées du réseau, et la dernière à être encore habituellement desservie par des motrices de la série "200", furent remplacés par des autobus.

Le ver était dans le fruit ! Il allait mettre presque onze années pour s'y fortifier et s'y développer avant de le dévorer entièrement en cinq ans ! Comme en tant d'autres endroits, l'apparente supériorité de l'exploitation par autobus avait fait son apparition à Charleroi aussi et bientôt elle sembla être le remède d'urgence que la situation réclamait.

Entretemps, un événement d'importance devait se produire. Le 1er janvier 1962, un nouvel organisme, la "Société des Transports Intercommunaux de Charleroi", en abrégé la STIC, avait pris la relève des TEPCE dont la concession était arrivée à expiration.

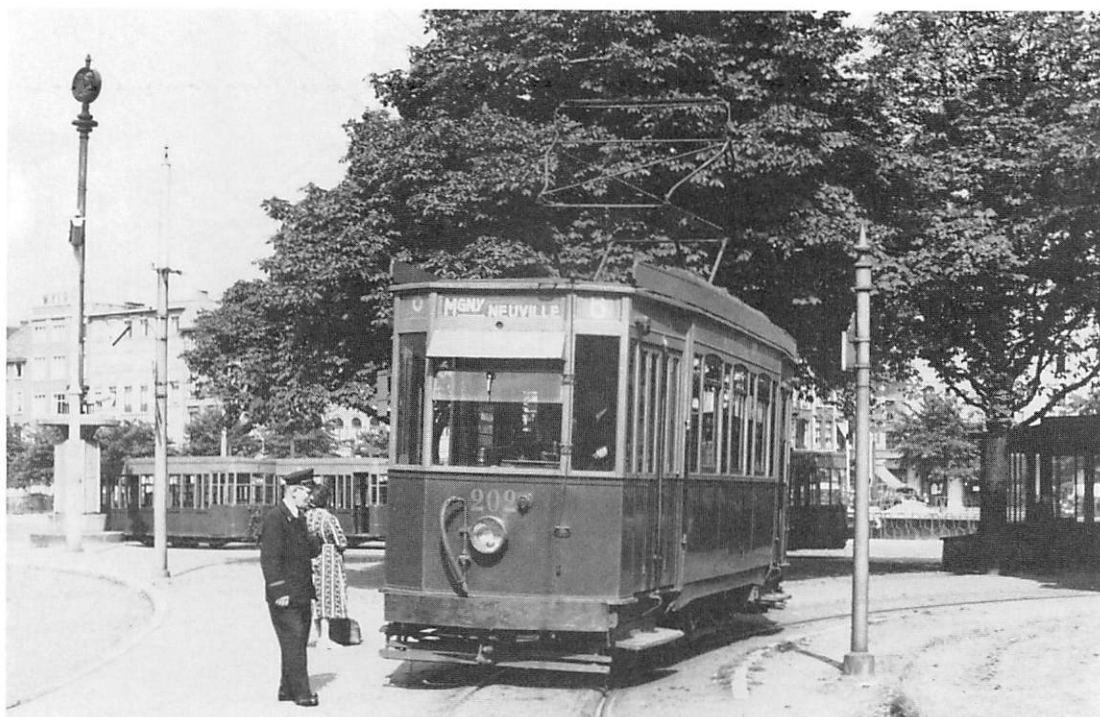
Le premier soin de la nouvelle entreprise fut de créer tout un réseau de nouvelles lignes d'autobus dans la région.

A partir du mois de janvier 1964, le réseau routier de la STIC servit de terrain d'essai à un "nouveau venu" dans le monde des transports en commun : l' "Electrobus" qui, selon ses promoteurs, allait révolutionner les transports publics !

Il ne s'agissait en fait, que de la reprise et de la modernisation d'une vieille idée datant du début du siècle et déjà expérimentée à l'époque par deux célèbres constructeurs français : Kriéger et de Dion-Bouton.

En effet, l'électrobus conçu et réalisé par les ACEC n'était qu'un véhicule routier, propulsé par deux moteurs électriques actionnant chacun une des roues arrière motrices et alimentés par un groupe électrogène à moteur diesel. Après deux années d'essais sur différentes lignes, le système fut finalement abandonné à Charleroi.

Quelques années plus tard, un autre projet, encore bien plus spectaculaire, fut proposé. Il visait à doter la ville de Charleroi d'un réseau de "métro aérien". Des antennes ultérieures vers les faubourgs étaient également prévues. Du type "suspendu" suivant le système français "Safège", ces voitures d'une capacité de 150 places devaient circuler sous une double poutre en béton reposant à quelques dix mètres de hauteur sur de hautes colonnes en béton également, et distantes d'une trentaine de mètres. Les premières lignes prévues devaient suivre principalement les boulevards de la ville. D'astucieux montages photographiques, réalisés par les auteurs du projet et largement diffusés par la presse, laissaient prévoir la nouvelle physionomie que ce système de transport public donnerait aux principales artères de la ville. Quoique très vigoureusement soutenu par ses promoteurs qui voulaient, à son sujet, faire de Charleroi une "ville cobaye" selon leurs propres termes,



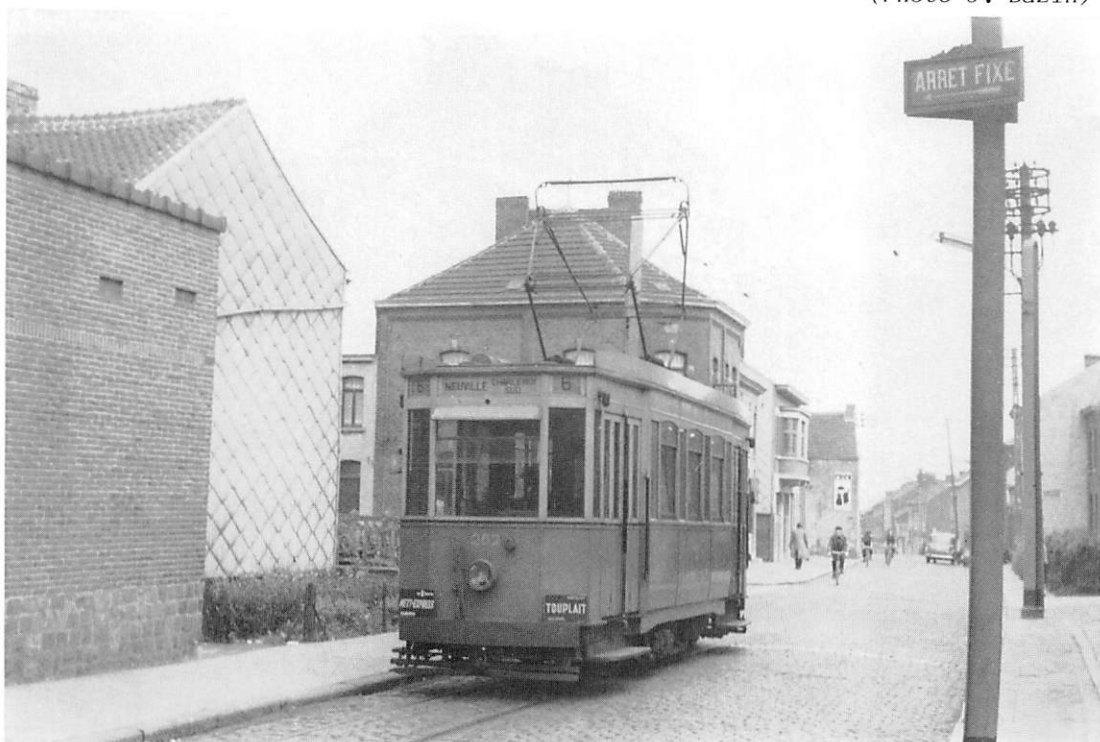
*Motrice n° 202 de la ligne 6 au terminus de Charleroi-Sud.*

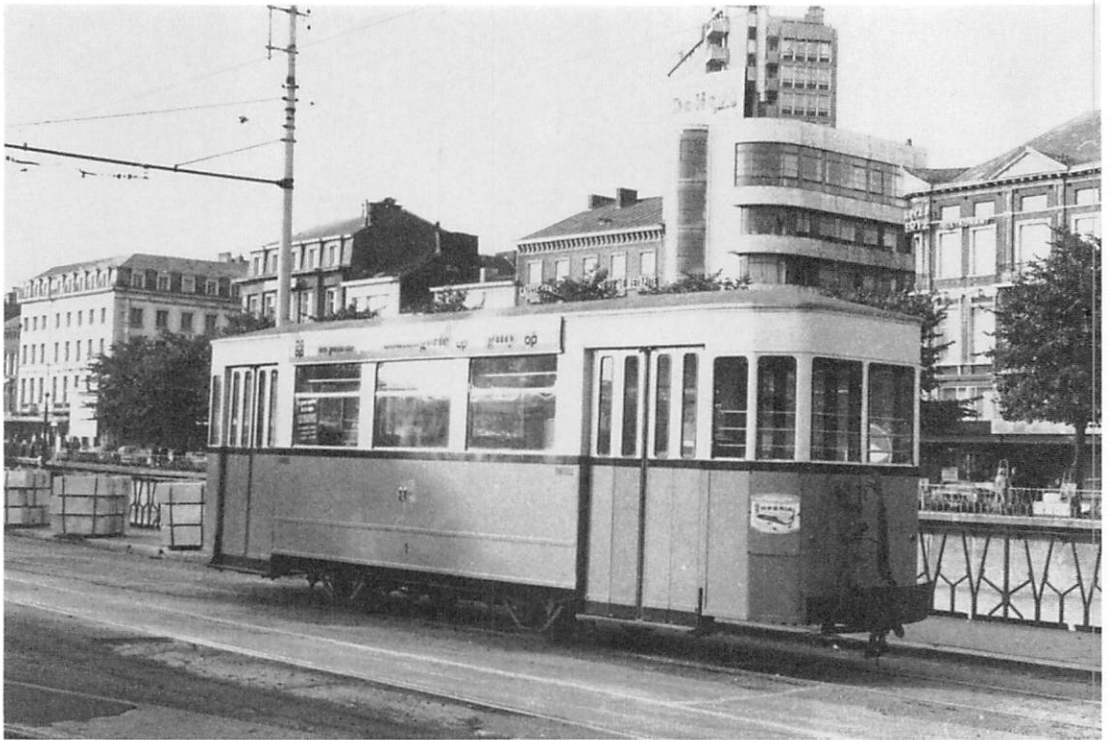
*(Photo P.N. Williams - Collection Mupdofer)*

\* \*  
\*

*Motrice n° 262 au terminus de Neuville (ligne n° 6).*

*(Photo J. Bazin)*





Remorque n° 1 (série 1 à 6) au terminus provisoire du Quai de la Gare du Sud, le 5 octobre 1973.

(Photo J.-M. Pholien)

\* \*  
\*

Essai de l'Electrobus ACEC, en 1964, sur le réseau de la STIC.

(Photo G. Mortier)





ce projet de monorail aérien demeura sans suite et tomba dans l'oubli. A titre d'essai, la voiture motrice n° 423 fut dotée d'un nouveau châssis spécial dont la suspension primaire principale était assurée par des blocs de caoutchouc. Les résultats furent relativement satisfaisants mais l'extrême souplesse de ce système de suspension occasionna un certain balancement de la caisse qui conféra à cette voiture l'aimable surnom de "bateau-mouche" ! La modification ne fut pas appliquée aux autres véhicules et la motrice 423 retrouva finalement son châssis d'origine.

Ce fut le 17 octobre 1966 que se produisit le dernier accident spectaculaire du réseau de Charleroi. Tandis qu'une motrice "400" et sa remorque heureusement à peu près vides suivaient la chaussée de Fleurus à Gilly, un lourd camion chargé de terre voulut dépasser le convoi par la droite. Gêné dans sa manoeuvre par une automobile en stationnement, le camion heurta violemment la partie supérieure de la caisse qui, suivant les termes mêmes de la presse de l'époque, "fut littéralement catapultée au travers de la chaussée et se coucha sur le flanc dans un fracas épouvantable" ! Par miracle, cet accident ne fit que deux blessés : la conductrice du tramway et le chauffeur du camion. Bientôt, d'importants travaux de réfection et d'aménagement de voiries s'imposèrent dans toute la région. De nombreuses artères n'étaient plus en état d'accepter la circulation intense qui devait les emprunter. L'encombrement croissant du trafic, toujours contrarié par le relief et la configuration de la ville et de ses alentours, rendait indispensable un réaménagement complet de l'ensemble des grands axes de pénétration. La perspective de la nécessité de créer ce qui allait devenir le fameux "ring de Charleroi" s'implantait de plus en plus dans tous les esprits.

La décision de réaliser au plus tôt tous ces grands travaux routiers sonna le glas de l'exploitation des tramways carolorégiens dont l'élimination progressive allait se réaliser suivant un processus malheureusement irréversible.

Le 1er juin 1969, après plus de 50 années d'une vie pour le moins fertile en rebondissements, la ligne n° 4 Charleroi Sud - Châtelineau Gare voyait ses tramways céder leur place à des autobus.

L'agonie commençait ! L'une après l'autre, bénéficiant parfois d'un petit sursis temporaire que leur accordait provisoirement une exploitation mixte ou scindée par tramways et par autobus suivant les heures ou les jours, les lignes ferrées subsistantes allaient toutes connaître leur conversion en services d'autobus.

Le 1er juin 1972, les autobus remplacèrent les tramways sur les lignes 8 Châtelet - Gare du Nord et 9 Loverval - Jumet.

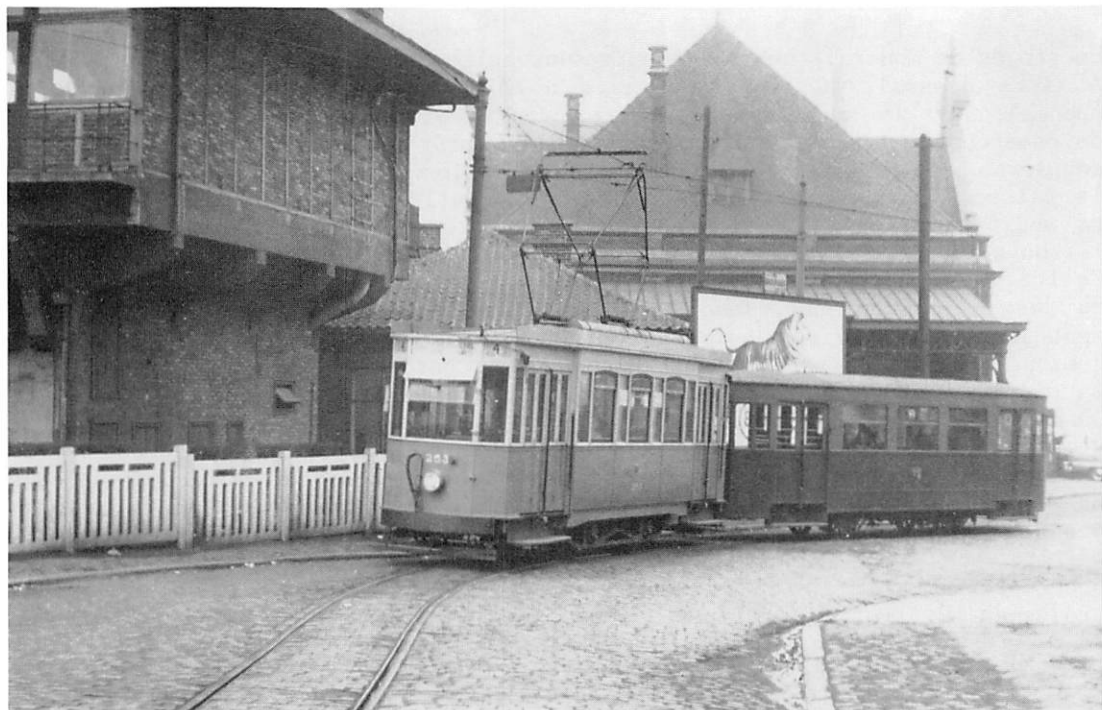
Un an plus tard, le 1er juillet 1973, ce fut la ligne n° 7 Charleroi Sud - Fleurus qui fut desservie par des autobus. Sa ligne complémentaire, la ligne n° 2 Charleroi Sud - Soleilmont, officiellement convertie en service d'autobus le 1er mai 1974, fut cependant encore desservie par quelques services de tramways aux heures de pointe du matin et du soir pendant quelques semaines, par suite du manque d'autobus nécessaires.

Enfin, assez paradoxalement puisque, suivant certains plans initiaux, il s'agissait des premières lignes qui auraient dû être exploitées par autobus, les deux dernières lignes ferrées n° 5 Charleroi Sud - Montignies Place et n° 15 Charleroi Sud - Châtelineau (place Wilson) cédaient à leur tour la place aux autobus le 30 juin 1974.

En rentrant au dépôt de "Genson", tard dans la nuit du 30 juin au 1er juillet 1974, la dernière voiture en service, la motrice n° 408, clôturait tout un chapitre long et coloré de l'histoire du pays de Charleroi !

Aussitôt après, l'ensemble du matériel roulant fut déclassé et livré aux démolisseurs. Toutefois, un nombre relativement important de véhicules échappèrent à la destruction et furent sauvés.

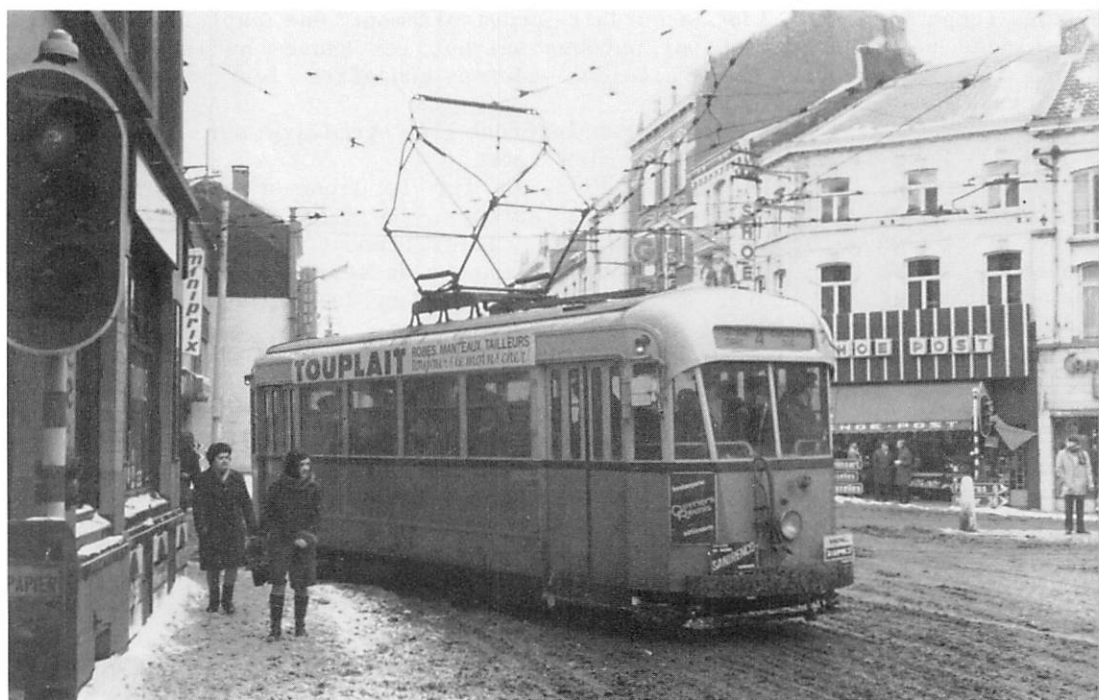
L'Association pour le Musée du Tramway (AMUTRA) sauvegarda les motrices n° 263, 310 et 407. Le Tramway Touristique de l'Aisne (TTA) récupéra les remor-



Convoi de la ligne n° 4 au passage à la gare de Châtelineau, le 17 mars 1954.  
A remarquer, les livrées différentes des deux véhicules. (Photo J. Bazin)

\* \*  
\*

Motrice n° 404 de la ligne 4 négociant le virage aux Quatre-Bras de Gilly  
pour rejoindre l'ancienne ligne SNCV n° 56 par temps de neige, le 17-2-1969.  
(Photo J.-M. Pholien)





Motrice n° 425 de la ligne 8 à Couillet-Montignies le 27 septembre 1968. Typique de la région à cette époque, le téléphérique à bennes protégé par un "filet". (Photo J.-M. Pholien)

\* \*  
\*

Un service "Gare du Nord - Loverval", service partiel de la ligne 9, montant la trémie spécialement aménagée route de Philippeville et permettant aux tramways de se placer dans l'axe de la chaussée. (Photo J.-M. Pholien)





Tramway de la ligne 7 au terminus de Fleurus, implanté dans l'axe de la chaussée, dépassé par une motrice SNCV de la ligne 67 (Charleroi - Namur) 7-8-1960. (Photo R. Temmerman)

\* \*  
\*

A la Gare du Nord, croisement des motrices 423 et 406 en service sur la ligne n° 2. La motrice 406 est équipée d'un nouveau film couleurs fabriqué par la STIB. Photo réalisée le 29 mai 1973. (Photo J.-M. Pholien)





*Motrice n° 411 en service sur la ligne n° 15 dans un cadre typique du "Pays Noir".*

*(Photo J.-G. Godeaux)*

\* \*  
\*

*Dernier convoi officiel à la place de Montignies, le 29 juin 1974.*

*(Photo J. de Meurs)*



ques n° 2, 5, 8 et 12.

Le Chemin de Fer de la Baie de Somme (CFBS) situé au Crotoy en France, fit l'acquisition des motrices n° 402 et 423 ainsi que la remorque n° 1 mais ne put les utiliser par suite de l'incompatibilité de leurs bandages avec les voies du type chemin de fer de ce réseau. En 1984, l'AMUTRA racheta à ce chemin de fer touristique la motrice n° 423 et la remorque n° 1 qui furent ramenées en Belgique pour y être restaurées.

Les remorques n° 38, 41 et 42 furent vendues à un grand centre d'attractions nautiques de South Cerney dans le Wiltshire, en Grande-Bretagne. Elles étaient destinées à circuler sur une petite ligne de chemin de fer reliant le centre nautique à un vaste parking et mise à l'écartement métrique à cette occasion. Enfin, les remorques n° 40 et 44 furent vendues à un industriel français pour assurer le transport du personnel dans une mine à ciel ouvert de Normandie, en France.

Quant aux installations fixes (voies, aiguillages, lignes aériennes, etc...) la plupart d'entre elles furent progressivement démontées au fur et à mesure des exigences des travaux routiers ultérieurs.

Toutefois, en maints endroits, les voies existantes ont été conservées et parfois noyées dans le revêtement asphaltique de la chaussée à la solidité et à la stabilité de laquelle elles continuent toujours à contribuer pour une très large part.

La mémorable nuit du 30 juin 1974 ne mit cependant pas un point final et définitif à la présence des tramways dans le pays de Charleroi.

En effet, malgré certaines conversions de lignes de tramways en services d'autobus, la SNCV a conservé l'essentiel de son réseau ferré de Charleroi et de ses environs. Celui-ci, en cours de transformation et de modernisation complète, devrait s'intégrer dans un vaste réseau de semi-métro rapide couvrant toute la région et exploité probablement conjointement par la SNCV et par la STIC.

Suivant les projets officiels, la base de ce futur réseau ferré devait consister en une grande boucle entourant la ville de Charleroi et sur laquelle serait greffées, dans un premier temps, huit antennes principales se dirigeant vers les localités avoisinantes les plus importantes soit Gosselies, Courcelles, Lodolinsart, Jumet, Gilly, Fleurus, Montignies sur Sambre, Châtelain, Couillet, Châtelet, Mont sur Marchienne, Montignies le Tilleul, Marchienne au Pont, Fontaine l'Evêque, Damprémy et Roux.

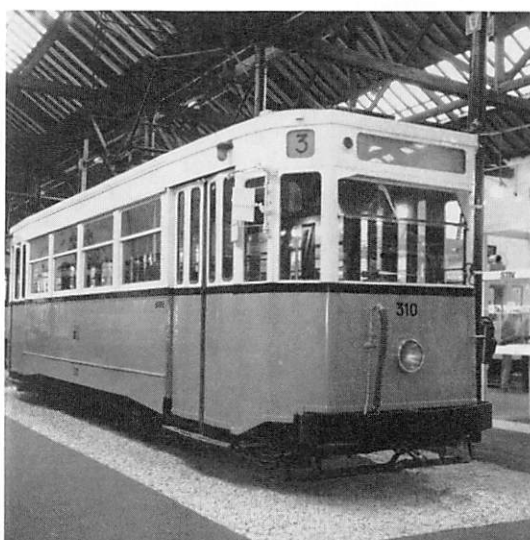
Suivant les possibilités et les exigences locales, ce réseau serait exploité soit en souterrain, soit en viaduc, soit encore à niveau sur siège spécial ou parfois même en chaussée.

Le matériel roulant prévu pour l'exploitation de ces antennes, est celui déjà utilisé depuis peu par la SNCV précisément à Charleroi ainsi que sur son réseau de la Côte belge. Ces motrices, articulées et à grande capacité, semblent d'ailleurs pouvoir rendre à l'industrie belge l'apanage qui était le sien dans le domaine de la construction des tramways puisque plusieurs nouveaux grands réseaux étrangers lui ont déjà accordé leur confiance et en ont commandé un nombre appréciable d'exemplaires.

Ce réseau de base devrait être complété par des lignes d'autobus auxquelles seraient dévolues les services de rabattement.

Il est certain que, si comme tout porte à le croire, ce projet peut se réaliser, toute l'agglomération carolorégienne sera dotée d'un réseau de transports en commun remarquablement efficient, toujours basé sur le transport par rail mais, désormais, complètement rajeuni et rénové. Lorsque la voiture motrice n° 408 rentra pour la dernière fois au dépôt de "Genson", leurs tramways n'ont pas dit "adieu" aux carolorégiens, mais simplement "au revoir" !

Si l'histoire des tramways carolorégiens n'est pas très fertile en faits saillants importants, elle fourmille cependant d'anecdotes bien typiques auxquelles le recul du temps a conféré une certaine saveur que nous nous



*Ci-dessus, motrices n° 201 (ex-263) et 310, préservées par l'AMUTRA, présentées au Musée des Transports Urbains Bruxellois (photos J. de Meurs). Ci-dessous, vue du rapatriement de la motrice 423 en provenance du Chemin de Fer de la Baie de Somme (photo M. Leprince) le 15 mars 1984.*



en voudrions de ne pas faire goûter à nos lecteurs. Nous n'en choisirons que quelques exemples parmi les plus caractéristiques.

Les locomotives à vapeur que la Société des Chemins de fer Vicinaux Belges utilisa à Charleroi offraient la particularité d'être munies, en plus d'un traditionnel sifflet à vapeur, d'un signal avertisseur constitué par une cloche dont le battant était actionné par un excentrique calé sur un des essieux de la machine. La fréquence des tintements de la cloche indiquait de loin l'approche du convoi ainsi surtout que sa vitesse ; ce qui permettait aux usagers de se trouver à temps aux points d'arrêt ! Fêlé dans la plupart des cas par la violence et la fréquence des coups reçus, le timbre de cette cloche émettait un son mat et caractéristique qui alimentait la verve des écotiers de l'époque !

Dès le début de l'exploitation, l'habitude fut prise de désigner beaucoup de points d'arrêt par le numéro d'un immeuble en face ou à proximité duquel se trouvait l'arrêt ! Cette habitude s'étendit par la suite au réseau vicinal et se poursuivit pendant la plus grande partie de la période de l'exploitation des tramways. Quelques exemples de cette curieuse pratique subsistent d'ailleurs probablement encore de nos jours.

L'exploitation en voie unique de plusieurs tronçons de lignes se faisait à Charleroi suivant la méthode bien connue dite du "bâton-pilote". Sur la ligne n° 9, entre Charleroi et Jumet, le bâton-pilote utilisé pendant plusieurs années n'était autre qu'un ancien pied de chaise, artistiquement mouluré et dont les cannelures étaient polies et repolies par les innombrables passages de main en main qui marquaient son existence !

Pendant plusieurs années, un ingénieux service de boîtes aux lettres mobiles fut mis en application sur tout le réseau des TEPCE. Son exécution donna lieu à tout un cérémonial quotidien qui fit rapidement partie du folklore local.

Tous les jours ouvrables sans exception, en fin de journée et à une heure bien déterminée, un employé des Postes quittait l'Hôtel des Postes de Charleroi Sud et gagnait le carrefour du Pont de l'Ecluse en poussant une petite charrette à bras chargée de boîtes aux lettres métalliques. Arrivé sur le petit terre-plein du carrefour le long duquel passaient et se croisaient toutes les lignes du réseau, il déchargeait toutes ses boîtes et les empilait au beau milieu du terre-plein.

A une heure convenue et au fur et à mesure du passage des voitures devant lui, il accrochait une boîte à l'arrière d'une motrice de chaque ligne et regagnait l'Hôtel des Postes en abandonnant parfois même sa charrette, vide, au milieu du terre-plein.

Dans la soirée, le préposé venait reprendre sa faction au carrefour pour y attendre le retour des voitures dont il décrochait les boîtes, remplies de courrier et regagnait l'Hôtel des Postes.

Pendant toute la durée de son application, ce système simple et astucieux de levée postale tardive et itinérante, rendit d'inestimables services à la population de toute la région.

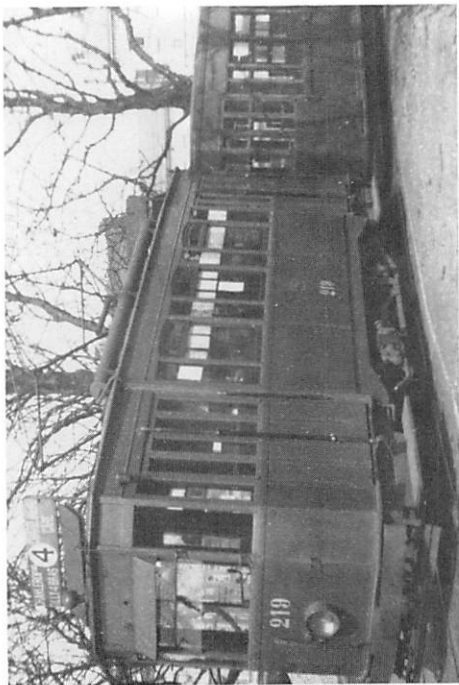






*Charleroi - Gare du Sud : hier et aujourd'hui !  
Motrice STIC 421 le 13 janvier 1974 (photo R. Stevens) et motrice SNCV 6129  
le 13 juin 1983 (photo J.-M. Pholien)*





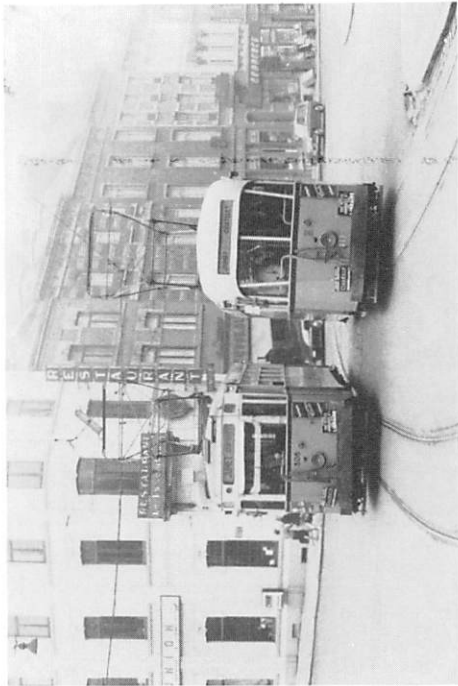
Motrice à plaque bois - Charleroi-Sud (avril 1947)  
(Photo N.N. Forbes - Collection Mupdofer)



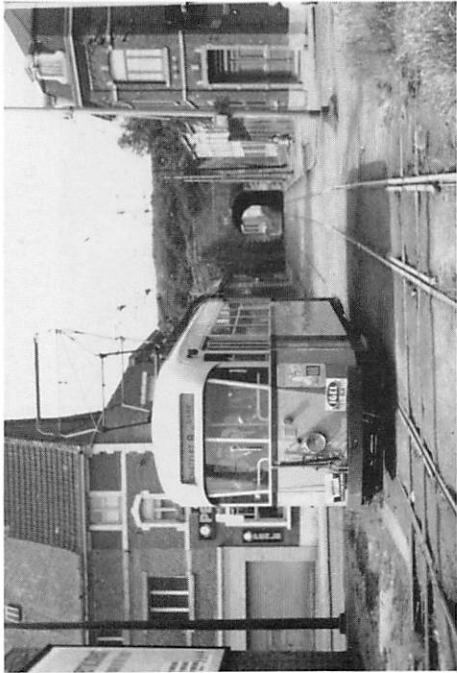
Motrice 305 à Charleroi-Centre sur ligne 1  
(Photo J.H. Meredith - Collection Mupdofer)



Motrice 408 à Fleurus le 21 juin 1952  
(Photo J. Bazin)



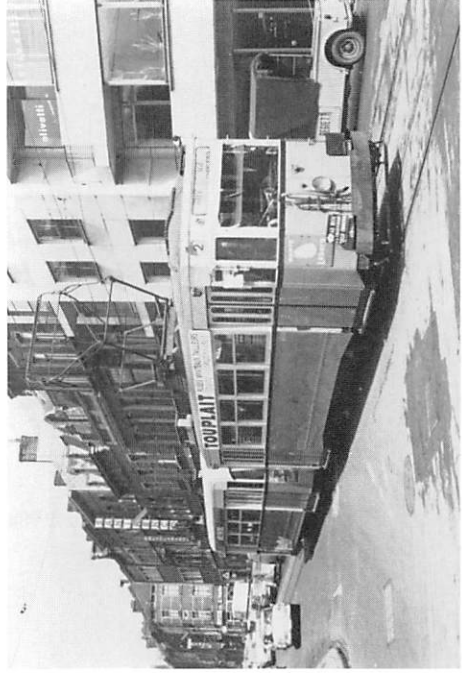
Croisement au "Luxembourg" des motrices 306 et 411  
le 5 juin 1971 (Photo J.-M. Pholien)



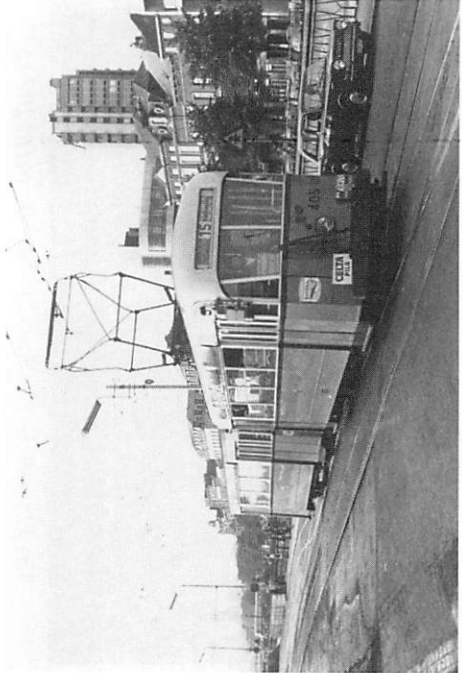
Pont Drion le 26 juin 1962 (Ligne 9)  
(Photo R. Temmerman)



Bucolique site-propre de la Cayauderie (Ligne 9)  
le 17 septembre 1970 (Photo J.-M. Pholien)



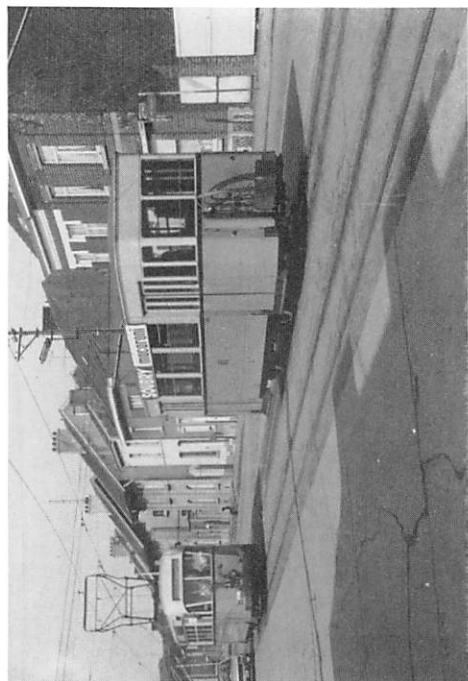
Mixages de matériel destiné en fait à la composition de rames homogènes  
Bd Tirou, le 14 août 1968 (Photo J.-M. Pholien)



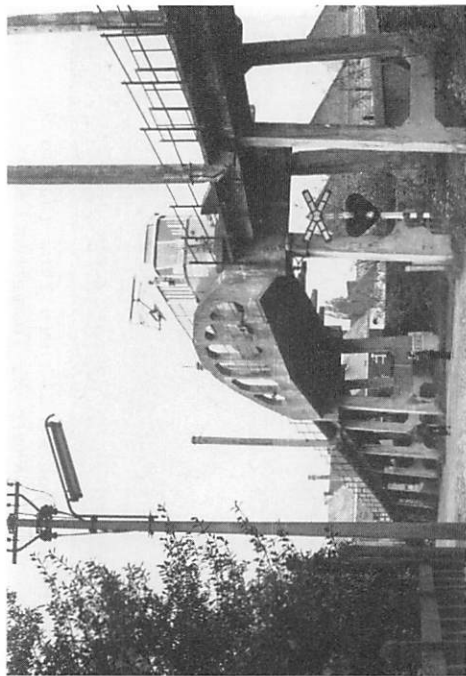
Gare du Sud, le 5 octobre 1973 (Photo J.-M. Pholien)



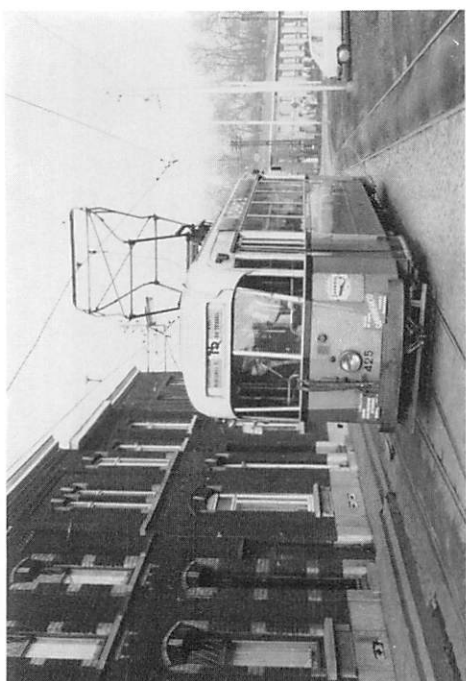
Gilly 4-Bras (ligne 7) le 17 février 1969  
(Photo J.-M. Pholien)



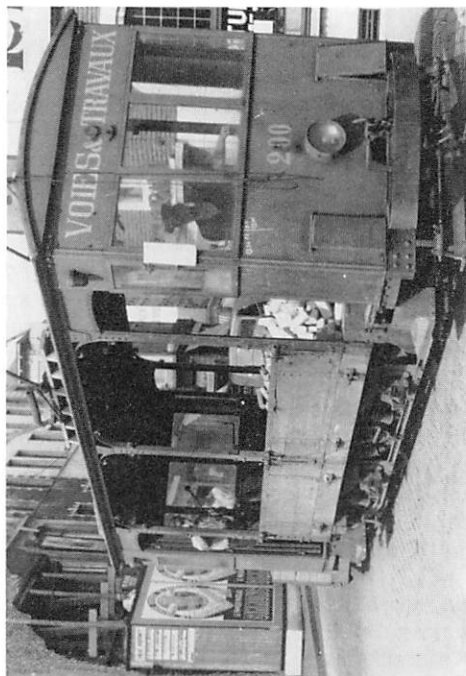
Taillis-Pré (ligne 7) le 30 juin 1973  
(Photo R. Stevens)



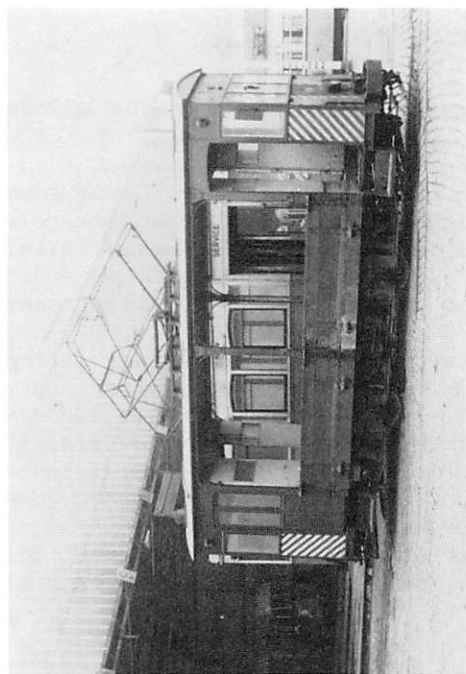
Viaduc de la rue Wilmart (l. 15) le 13 mai 1972  
(Photo M. Albrecht)



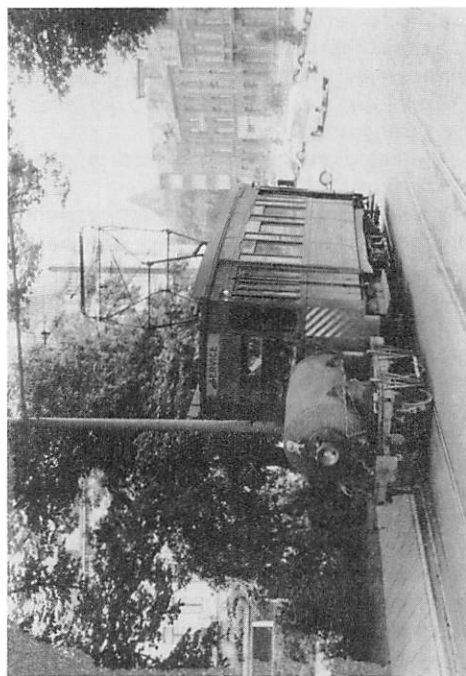
Montignies, rue du Travail (ligne 15 barré)  
le 26 mars 1974 (Photo J.-M. Pholien)



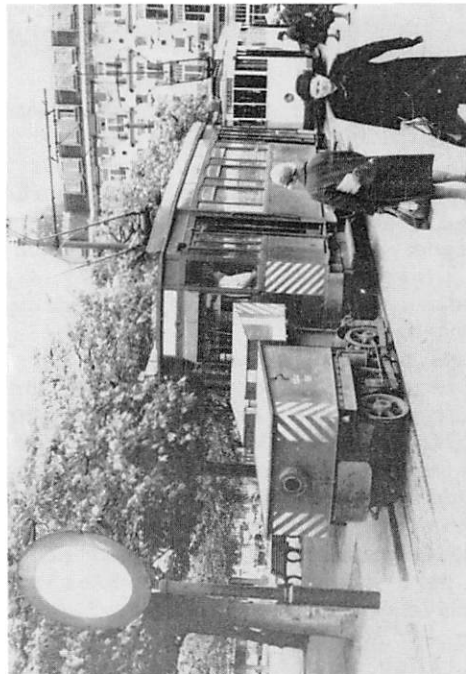
La motrice n° 200 du service des Voies et Travaux  
(Photo J.H. Meredith - Collection Mupdofer)



(Photo J.-M. Pholien)



Motrice 201 et wagon-réservoir bd Audent 18-6-1971  
(Photo J.-M. Pholien)



Motrice 201 et wagon-raboteur 196 en prêt à Gand  
juillet 1966 (Photo W. Cogaert)

## APPENDICE

### LA CONSTRUCTION DES MOTRICES "400"

Pourquoi ces motrices ont-elles été construites à Ostende ? Nous allons vous l'expliquer.

En mai 1940, le littoral était pour ainsi dire désert au début du mois. L'invasion amena des fuyards en quantité : on a parlé d'un million. Comme tous ces gens allaient en France (on était pratiquement coupé de l'Angleterre), la ligne Ostende - La Panne connut quelques jours d'activité inhabituelle. Puis vinrent les bombardements intensifs et l'occupation. Le calme était revenu, calme tout aussi inhabituel car une bonne partie des autochtones avaient disparus.

Une des premières mesures prise par le directeur de la société fut de mettre le personnel en chômage un jour sur deux. Cette mesure ne me plaisait pas. Elle mécontentait les ouvriers et aurait pu les jeter dans les bras de l'occupant. Le directeur en convint et prit d'autres dispositions qui ne valaient guère mieux. Il demanda à diverses exploitations d'embaucher de préférence ceux de nos hommes qui étaient en surnombre. J'allai le trouver au reçu des réponses pour lui montrer le danger d'une telle opération :

- D'ailleurs, dis-je, personne n'acceptera. Ces gens sont attachés au pays. Si le mari travaille à Bruxelles au même salaire qu'ici, de quoi vivra sa famille ?
- Voyez-vous une autre solution ?
- Mais bien sûr ! Il faut chercher du travail à leur donner !

L'idée fut retenue, et quelques jours plus tard nous recevions le plan d'ensemble de la motrice "400".

C'était là une bien belle commande. L'ingénieur d'atelier fut du même avis mais il montra quelques hésitations très compréhensibles : il n'avait jamais fait de construction et se demandait quels ennuis il allait rencontrer, étant donné que le directeur avait imposé l'emploi de tout le personnel (receveurs, wattmen, piocheurs, etc...).

Cela faisait un sale coup, mais j'avais fait de la construction pendant quelques années et je connaissais l'art de me débrouiller.

- Ne vous en faites pas ! Le principal est de garder le personnel, je vous ferai un jeu de mécano !

Hélas ! Le directeur n'avait aucune idée des opérations à faire pour réaliser un tel travail.

Voici comment les choses se passent normalement. Lorsqu'une société enregistre une commande, celle-ci a été basée sur un devis détaillé d'après un dossier de plans. Si le client n'a pas de plan, le bureau d'études se sera mis d'accord avec lui, lui aura montré des archives d'autres études. L'atelier aura fixé les prix d'après ces documents. La commande est donc arrivée. C'est le bureau d'études qui attaque et dresse les plans définitifs. Une fois ceux-ci tracés, le dossier va à l'atelier.

Le chef dessinateur ou le chef de bureau reste en contact permanent avec l'atelier et je puis assurer qu'il s'agit là d'un contact de toutes les heures. Vous entendez des discussions de ce genre :

- Monsieur, le plan 362 porte telle cote, mais le plan de détail 403 en porte une autre. Quelle est la bonne ?

Le chef dessinateur et même le contremaître qui interroge doivent être très éveillé, très débrouillard.

Il ne s'agit pas d'ignorer une solution à un problème. Il ne faut pas non plus raser le client et le mettre dans l'embarras en lui posant trop de questions.

Il a fallu tout d'abord le connaître et connaître les agents réceptionnaires. Avec les uns, on a bien plus de liberté qu'avec d'autres. Mais ce qui est

certain, c'est qu'un dossier de plans, si c'est bien entendu la première exécution, ne reste jamais immuable : c'est impossible. Il faut continuellement mettre au point et corriger.

Pour les "400", nous étions très fortement handicapés du fait que le bureau d'études était à Bruxelles et l'atelier au Littoral, et que, en outre, les déplacements étaient fort pénibles.

Enfin, j'étais tombé sur du "nanan". Je me lançai sur cette affaire avec une énergie incroyable, travaillant de 8 à 23 heures tous les jours, dimanches compris, pour sortir au plus vite les plans des calibres. Le directeur trépi-gnait : il aurait voulu commencer à construire.

Heureusement pour nous, le directeur de Bruxelles put enfin venir nous voir. Nous étions enchanté d'avoir devant nous un interlocuteur valable.

Sa venue mit fin aux activités intempestives du directeur. Les 25 ou 30 premiers plans furent rectifiés puis mis à l'atelier.

J'avais d'ailleurs remis à celui-ci le plan de la table à découper les profilés qui devait être manipulée par du personnel sans formation : un chauffeur d'autobus et un polisseur.

J'en dirai quelques mots :

On nous avait acheté une machine oxyacétylénique à découper, à moteur.

Somme toutes, elle se composait d'un chariot ayant une vitesse constante, porteur du chalumeau coupeur. Celui-ci pouvait monter ou descendre de quelques centimètres. Cela nous permit de dessiner une table à deux étages. Les longerons de caisse mesuraient 250 x 80 millimètres. On couchait le profilé, le dos en l'air, sur la table supérieure. Pour couper les ailes, on le mettait sur la table inférieure plus basse de 170 mm.

Il ne fallait pas toucher au chalumeau .

J'avais en outre adopté un système de butées, pour ne pas obliger l'ouvrier à mesurer quoi que ce soit. L'ouvrier devait simplement bien regarder.

Lorsque le plan du paravent arriva, j'estimai qu'il était indispensable de permettre à celui qui l'avait dessiné, de se rendre compte de son aspect en grandeur.

La carcasse fut construite en bois quelconque et posée sur tréteaux.

La construction fut bientôt lancée et, ce qui ne gêne rien, le trafic reprit, ce qui nécessita l'embauche de personnel. Ce qui me réjouit particulièrement, c'est que mon jeune collègue, l'ingénieur d'atelier, suivait cette construction avec tant de cœur. Cela ne m'étonna pas d'apprendre plus tard qu'il s'occupait de plusieurs ateliers de construction.

Il y eut bien quelques pépins, mais pas plus qu'en cours normal de construction. Ce qui gêna le plus, fut la difficulté d'approvisionnement. On avait déjà dû remplacer les cuivreries par du zamac, mais on se trouva bientôt en possession d'une série de voitures inachevées et inachevables.

Le directeur craignant un bombardement les fit garer au dépôt de Stene, isolées les unes des autres, mais il estima avec raison qu'elles étaient trop exposées au littoral.

On finit par en envoyer une rame de trois à Charleroi. A cela, il y avait un risque, car l'occupant réquisitionnait des voitures pour remplacer celles détruites chez lui.

Sans doute ne remarqua-t-il pas ces motrices remorquées, d'ailleurs sans moteur ni siège, peinte d'une autre couleur que le jaune crème vicinal, avec d'autres armoiries.

On les promena via Knokke, Bruges, Zwevezele, Courtrai, Pecq, Tournai, Mainvault, Tertre et Mons. Comme tout cela s'était bien passé, on poursuivit les envois.

La direction fut certainement satisfaite du travail effectué car elle nous passa une commande supplémentaire de trucks.

Quelques années plus tard, les ateliers furent chargés de construire des motrices très modernes pour la RELSE.

Le hasard voulut que l'ingénieur d'atelier de pendant la guerre était à ce

moment à la direction de Bruxelles.

Quelques mois après la libération, j'eus une bien singulière surprise. Tous les ans, il y avait exposition des travaux des élèves de l'école technique libre de la rue du Denier. Je m'y rendis comme d'habitude et quel ne fut pas mon étonnement en trouvant un des ouvriers de guerre au contrôle.

- Que faites-vous donc ici ? demandais-je.

Avec un large sourire, il me dit :

- Oh ! Je ne suis pas le seul ! Voulez-vous attendre un instant, je vais chercher les autres.

Ils revinrent à trois ou quatre, riant de mon ahurissement.

Voici ce qui s'était passé :

L'école ayant été fermée pendant la guerre, les professeurs étaient menacés de déportation. Le directeur, d'accord avec le recteur de l'institut technique supérieur, engagea tout simplement ces professeurs comme ouvriers, et ce avec la plus grande discrétion.

Il n'était jamais entré dans ma tête que l'ingénieur d'atelier, le chef de dépôt et le brigadier étaient en-dessous de leur tâche, loin de là !

D'ailleurs, j'avais repris depuis belle lurette mes occupations ordinaires, ayant l'impression que tout allait bien partout.

Je fus assez étonné lorsqu'un matin on vint m'appeler au secours, quelque chose clochait. J'allais passer deux heures à l'atelier et la situation fut aussitôt redressée.

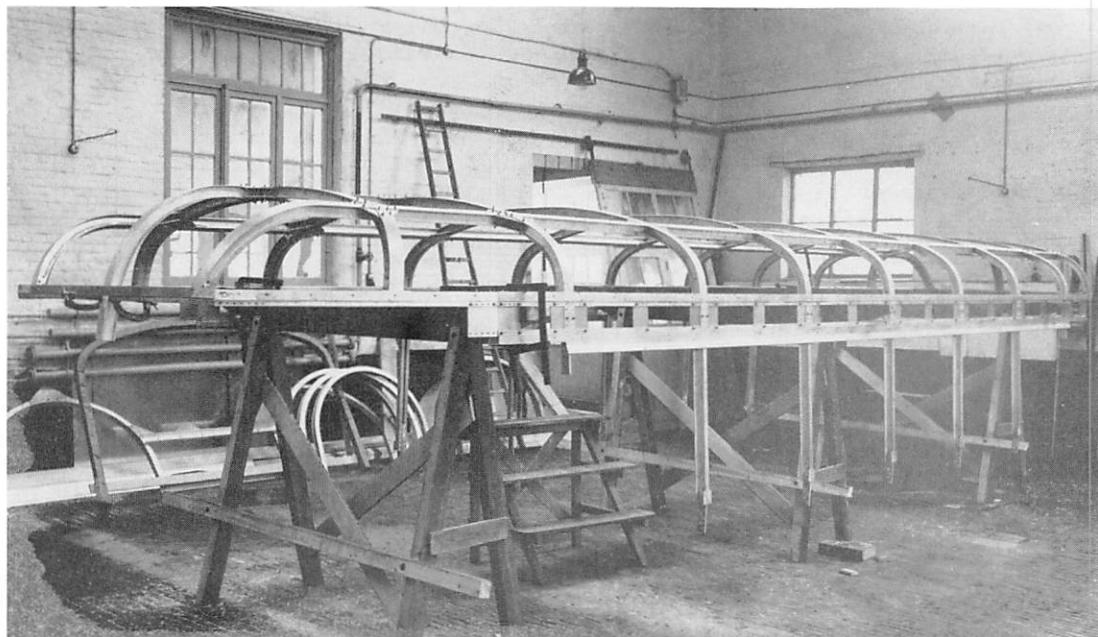
Comme dit plus haut, les pépins ne furent pas plus nombreux que dans un atelier de construction qui ne fait que cela toute l'année.

Je termine en disant que tous ceux qui ont collaboré à la conduite de ce travail ne méritent que des éloges.

A. J. DEBOT

Ostende, le 6 janvier 1964.

d'après notes manuscrites  
de l'auteur



Assemblage de l'ossature de toiture d'une motrice "400" aux ateliers SELVOP  
(Collection A. J. DEBOT)



30 cmes	CHARLEROI-SUD	Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions. <b>PPT</b> <b>03246</b> Le voyageur doit présenter ce billet à toute réquisition.
	WILHELM-BARBE	
	STATION VILLE HAUTE	
	WARNOCEAU	
	GILLY QUATRE-BRAS	

35 cmes	BILLET SIMPLE	Saint-Amand	Société nationale des chemins de fer viennois. <b>1 A5</b> <b>6843</b> Le voyageur doit présenter ce billet à toute réquisition.
		Corné	
		Chant d'Oiseau	
		Dion	
		Les Haies	
4 Bras	81 Rech		

5	Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	CHARLEROI-GILLY-MONTIGNY-COUILLET et Prolong.									
Sections	D36					34661				
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	A PRESENTER A TOUTE REQUISITION									

9	Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Charleroi - Gilly - Montigny - Couillet et prolongements					B 46				
Sections	19157					19157				
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	A PRESENTER A TOUTE REQUISITION									

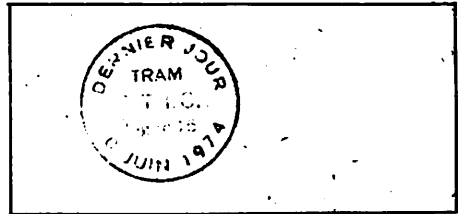
7	Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions																							
	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24							
	S. 23119												V. A32											
de	BILLET																							
	de Correspondance																							
	Le voyageur doit présenter ce billet à toute réquisition Ce billet doit être utilisé par le 1er train en correspondance																							
1	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	31			

7	Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions																							
	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24							
	1 FR. A 80												13027											
de	BILLET																							
	de Correspondance																							
	Le voyageur doit présenter ce billet à toute réquisition Ce billet doit être utilisé par le 1er train en correspondance																							
1	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	31			

3	Société des Transports Intercommunaux de Charleroi									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	CHARLEROI-GILLY- MONT. - COUILLET et prolongements					A 42				
Sections	15124					15124				
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	A PRESENTER A TOUTE REQUISITION									

8	Société des Transports Intercommunaux de Charleroi									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	CHARLEROI-GILLY- MONT. - COUILLET et prolongements					A 50				
Sections	14891					14891				
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	A PRESENTER A TOUTE REQUISITION									

SPECIAL	Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	CHARLEROI-GILLY-MONTIGNY-COUILLET et Prolong.									
Sections	A6 09521					09521				
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	A PRESENTER A TOUTE REQUISITION									



Panorama des billets utilisés successivement par les TEPCE et la STIC. A remarquer le ticket à 35 c. délivré sur une ligne affermée par la SNCV ainsi que le ticket-souvenir délivré le 30 juin 1974 sur la ligne 15 lors du dernier jour de circulation des tramways verts de Charleroi (avec cachet commémoratif au verso).

## BIBLIOGRAPHIE

- REVUE BELGE DES TRANSPORTS*, n° 7 - 8, 1956
- UNE SEMAINE AU PAYS NOIR*, Ed. Van Lier, Charleroi, 1911
- LES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA REGION DE CHARLEROI*  
P.-E. Buisset, Ed. Souris Frères & Riboux, Charleroi, 1924
- LE PATRIOTE ILLUSTRÉ*, 67<sup>e</sup> année, n° 13, 1-4-1951
- LA VOIX/E DES TRAMWAYS*, n° 24 (janvier 1976) et n° 25 (avril 1976)  
bulletin du "Tramway Touristique de l'Aisne" (TTA)
- TRANS-FER*, n° 15 (août 1980)  
bulletin du "Groupement Belge pour la Promotion et l'Exploitation  
Touristique du Transport Ferroviaire" (GTF)
- RAIL ET TRACTION*, n° 18 (avril-mai 1952) et n° 37 (juillet-août 1955)  
bulletin de l' "Association Royale Belge  
des Amis des Chemins de fer" (ARBAC)
- HISTOIRE DES TRAMWAYS ET VICINAUX BELGES*  
Joseph Delmelle, Ed. P. Legrain, Bruxelles, 1981
- PRESENCE DU TRAMWAY*, n° 41 (1972) et n° 46 (1973)  
bulletin de l' "Association pour le Musée du Tramway" (AMUTRA)
- PANORAMA*, n° 36 (1969)
- Différents journaux quotidiens : *La Nouvelle Gazette de Charleroi*,  
*Le Rappel*, *Le Soir*, *La Libre Belgique*, *La Dernière Heure*, *La Lanterne*
- Rapports et publications du service de la Promotion  
des Transports Urbains du Ministère des Communications
- Rapports annuels des Tramways Electriques du Pays de Charleroi  
et Extensions et de la Société des Transports Intercommunaux de Charleroi
- Catalogues de constructeurs (Ateliers Métallurgiques de Nivelles,  
Société Franco-Belge de La Croyère, Usine de Baume et Marpent)

### **L'AMUTRA, son objet, ses activités**

L'Association pour le Musée de Tramway (« AMUTRA ») est une association sans but lucratif, fondée le 7 mars 1961.

Conformément à ses statuts, publiés dans l'annexe n° 1939 du « Moniteur Belge » du 11 mai 1961, elle s'est fixé pour buts :

- la préservation de véhicules historiques,
- l'aménagement, l'administration, l'exploitation et le développement d'un musée du tramway en Belgique,
- l'entretien courant de ce musée ainsi que l'enrichissement et le développement de ses collections,
- la recherche et la conservation des documents relatifs à l'histoire et à l'évolution des transports en commun,
- la publication d'une revue d'information,
- le regroupement de toutes les personnes qui s'intéressent d'une façon quelconque aux transports en commun.

Tout autre renseignement concernant l'Association pour le Musée du Tramway, son objet et ses activités, peut être obtenu, sans engagement, par simple demande écrite, adressée à notre siège social et accompagnée d'un timbre-poste pour la réponse.

AMUTRA  
Avenue des Buissonnets, 42  
1020 BRUXELLES