

Musée des Transports en commun de Wallonie

État général des fonds et collections

Sous la direction de Min Ae Etienne
Avec la collaboration de Raphaël Aussem,
Baptiste Genette, Marc Hélin

2024



TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	1
Table des abréviations.....	3
Introduction.....	4
Les sociétés de transport.....	6
Société nationale.....	6
SNCV	6
Sociétés régionales.....	13
Liège	13
Société des tramways est-ouest et extensions et ses prédécesseurs.....	13
Société anonyme des tramways liégeois	15
TULE.....	16
Société des transports intercommunaux de la région liégeoise	20
Railways économiques de Liège-Seraing et extensions	21
Verviers.....	23
SATV et ses successeurs	23
Charleroi.....	25
Tramways électriques du pays de Charleroi et extensions et ses successeurs.....	25
Série.....	27
Rapports d'activités.....	27
Revue de presse	29
Les constructeurs et fournisseurs	31
Société anonyme de Saint-Léonard.....	31
Catalogues de constructeurs	31
Les Association d'amateurs.....	33
AMUTRA	33
GTF.....	34
Les papiers de personnes.....	35
Papiers de Jean Evrard	35
Papiers Nyst.....	35
Papiers de Jean-Géry Godeaux.....	37
Les collections par support.....	39
Photographies, cartes postales	39
Photos du MTCW.....	39
Documents sonores et audiovisuels.....	40

Photos de Jean Langlez.....	40
Plans	41
Plans anciens	41
Plans des RELSE	42

TABLE DES ABRÉVIATIONS

ACEC	Ateliers de constructions électriques de Charleroi (constructeur)
AMUTRA	Association pour le musée du tramway
ASVi	Association pour la sauvegarde du vicinal
GTF	Groupement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire
MTCW	Musée des transports en commun de Wallonie
MTUB	Musée du transport urbain bruxellois
PFT-TSP	Patrimoine Ferroviaire et Tourisme - Toerisme en spoorpatrimonium
RELSE	Railways économiques de Liège-Seraing et extensions
RRR	Rail Rebecq Rognon
STIAL	Société des transports intercommunaux de l'agglomération liégeoise
STIL	Société des transports intercommunaux de la région liégeoise
SATV	Société anonyme des Tramways verviétois
SELV	Société d'exploitation de Liège et Verviers
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SNCV	Société nationale des chemins de fer vicinaux
SRWT	Société régionale wallonne du transport
STIC	Société des transports intercommunaux de Charleroi
STILS	Société des transports intercommunaux de Liège-Seraing
STIV	Société des transports intercommunaux de l'agglomération verviétoise
TC	Société anonyme pour l'exploitation des tramways communaux
TEPCE	Tramways électriques du pays de Charleroi et extensions
TL	Société anonyme des tramways liégeois
TTA	Tramway touristique de l'Aisne
TTO	Toerisme Transport Ontspanning
TULE	Société anonyme des tramways unifiés de Liège et extensions
VLATAM	Vlaams Tram- en Autobusmuseum
VTC	Société verviétoise de transport en commun

INTRODUCTION

Le Musée des transports en commun de Wallonie (MTCW), anciennement Musée des transports en commun du pays de Liège, est un des trois musées d'archéologie industrielle de l'agglomération liégeoise avec la Maison de la métallurgie et le Musée de la mine à Blegny-Trembleur. Le MTCW est reconnu par la Fédération Wallonie-Bruxelles comme musée de catégorie B.

L'asbl Musée des transports en commun du Pays de Liège est créée en 1985. Elle regroupe différents associés : la STIL, la SNCV, la STIV, le ministère des Communications par le biais de la PTU (Promotion des transports urbains), le Musée de la vie wallonne, le GTF et l'AMUTRA. Néanmoins, l'histoire du musée commence bien avant son ouverture. Dès les années 1960, des amateurs entreprennent de préserver les premiers véhicules électriques déclassés et destinés à la mitraille. Ce sont donc d'abord des actions informelles et des initiatives privées qui sont à l'origine de la constitution de la collection du musée. Ces amateurs vont se regrouper sous forme d'associations telles que l'AMUTRA (Association pour le Musée du tramway asbl) ou le GTF (Groupement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire).

Quand le musée ouvre ses portes en 1985, il présente 12 véhicules restaurés, accompagnés de quelques cartels et d'une présentation historique des réseaux de transport en commun liégeois. Les permanences sont assurées par des bénévoles et la gestion, par le service des relations publiques de la STIL.

En 2009, consciente de la nécessité de professionnaliser et de faire évoluer le musée, la direction met en place un plan triennal. Son but est double : dynamiser les activités du musée et développer les fonctions muséales en vue d'une reconnaissance par la Fédération Wallonie-Bruxelles que le MTCW obtient en 2013. Parallèlement, un nouveau projet scientifique et culturel est défini, il a pour objectif de situer l'histoire des transports en commun dans le contexte plus global de l'évolution de la mobilité urbaine. Avec son nouveau projet culturel, le MTCW est passé « de l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité », s'inscrivant ainsi dans la lignée des recherches contemporaines, anglo-saxonnes ([Journal of Transport History](#), [T2M](#) – Transport, Traffic and Mobility) et françaises (le groupe [P2M](#) – Passé-présent mobilité, [l'Institut pour la Ville en Mouvement](#)) en matière d'histoire des transports.

Lors des premières années du MTCW, le manque de personnel ne permet pas de développer une véritable politique d'acquisition, ni d'envisager la mise en place de campagnes d'acquisition. En effet, la gestion du musée est effectuée par des agents de la société de transport en collaboration avec des bénévoles. La politique d'acquisition est « passive » et s'effectue au hasard des opportunités : sauvegarde de véhicules récemment déclassés, mais aussi récupération aléatoire du matériel ferré ancien disséminé en Wallonie. Au fil du temps, cependant, en ce qui concerne les véhicules, une politique d'acquisition de plus en plus précise, bien qu'informelle, est progressivement instaurée :

- La collection se structure, les manques sont identifiés et des recherches sont effectuées.
- Les propositions d'acquisitions sont analysées en fonction de l'intérêt et des coûts qu'elles impliquent (les moyens sont très limités).
- Les autres associations de sauvegarde sont informées des découvertes et propositions.

Si la collecte se structure, et que les manques sont clairement identifiés, surtout en ce qui concerne les collections de véhicules, l'effet du hasard est toujours bien présent.

Exemple : Pour récupérer de l'espace, différents services de la société de transport liquident leurs archives. Le gestionnaire du musée est contacté pour une sauvegarde d'urgence. Pas le choix : on récupère tout et le tri se fait... plus tard !

Depuis 2013, suite à la redéfinition du nouveau projet culturel, la politique d'acquisition du MTCW a été formalisée et des critères de sélection ont été déterminés, comme par exemple l'intérêt de l'objet – comble-t-il un manque dans la collection, surpasse-t-il les pièces similaires déjà inventoriées ? – l'état de l'objet, la possibilité ou non de le conserver dans de bonnes conditions, etc.

La gestion professionnelle des fonds d'archives conservés par le MTCW date de 2015. Il est donc souvent difficile, voire impossible, de retracer l'historique d'un objet ou d'un document avant cette date. Malheureusement, la conservation des archives des sociétés de transports n'a jamais fait l'objet d'une politique raisonnée. Chaque service conservait ses archives en fonction de ses besoins. Quelques personnes, sensibles à l'aspect historique, ont néanmoins essayé de sauvegarder ce qu'ils pouvaient, sans toutefois respecter l'intégrité des fonds. En bref, ces personnes ont conservé ce qui leur semblait important. Par conséquent, la plupart des fonds d'archives (y compris iconographiques) du MTCW ne sont pas des ensembles cohérents. Il s'agit de fragments plus ou moins importants provenant des différents services des sociétés de transports.

Le présent document est voué à être actualisé de manière régulière en fonction de l'avancement du traitement des collections. Par ailleurs, bon nombre d'inconnues demeurent concernant l'histoire des sociétés de transport, des constructeurs... Que le lecteur n'hésite pas à nous signaler les erreurs que nous avons pu commettre, à nous apporter des précisions, nous renseigner l'une ou l'autre référence bibliographique.

Les différentes collections du MTCW sont présentées selon les principes de la norme ISAD-G concernant la description générale du fonds. Néanmoins, il s'agit d'une version très simplifiée. Certains champs sont parfois lacunaires, peu précis ou vides, car les fonds sont en attente de traitement. Ils seront complétés ultérieurement.

LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT

Société nationale

SNCV

IDENTIFICATION

Référence : BE MTCW, Soc. SNCV
Nom : Archives de la Société nationale des chemins de fer vicinaux
Dates : (1880) 1884-1991 (2009)
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : Env. 66 m.l. (partiellement en attente de traitement)

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

1. NOM

Société nationale des chemins de fer vicinaux (1884-1991)

Acronyme : SNCV

Nom parallèle : Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB)

2. HISTOIRE

En 1873, la Belgique, à l'instar de l'Europe, est frappée par une crise économique. Celle-ci touche particulièrement le monde agricole qui, contrairement à l'industrie qui pouvait écouler ses produits par le « grand » rail, est isolé des grandes agglomérations.

La loi du 9 juillet 1875 dite *Loi sur les Tramways*, visait à pallier cette carence en dotant les « grands » chemins de fer d'un réseau complémentaire. Ce réseau aurait pour fonction de relier de manière simple et rapide les grandes villes aux villages des alentours. Hélas, cette loi manqua son objectif.

Les arrêtés ministériels de 1880 et 1881 instituant les commissions chargées de l'étude des moyens de pourvoir le pays d'un réseau ferré local ou vicinal virent le jour. Le sénateur Jonathan-Raphaël Bischoffsheim et l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Wellens déposèrent un mémoire intitulé « Création d'une Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux », complété d'un avant-projet des statuts de la société à créer et d'un avant-projet de loi. Il est à noter que ces auteurs avaient déposé ce même mémoire auparavant, en octobre 1875, auprès du gouvernement qui n'y avait alors pas prêté attention.

La commission conserva l'essentiel des idées émises par le mémoire Bischoffsheim-Wellens ; le sénateur étant par ailleurs actif dans le Crédit Communal de Belgique, leur structure est assez proche. La commission estima judicieux de ne pas confier l'organisation d'un réseau ferré local à la seule initiative privée ; d'une part le privé ne s'y intéresserait pas, le rendement étant assez faible, d'autre part, suite à la *Loi sur les tramways*, l'État avait dû racheter, souvent au prix fort, les lignes privées. En effet, jusqu'en 1869, la plupart des lignes avait été concédée à des sociétés privées et ce, afin de ne pas alourdir les dépenses publiques. Ensuite, quand

l'État désira instaurer l'unité du réseau et rétablir une certaine logique dans sa structure, il se retrouva devant l'obligation de racheter ces lignes une par une.

Sans exclure une participation de particuliers, la commission décida de faire appel aux pouvoirs publics, c'est-à-dire les Communes, les Provinces et l'État, afin de mettre sur pied le réseau ferré vicinal, réseau devant principalement transporter les marchandises, le transport de voyageurs n'étant qu'accessoire. Ce serait une institution autonome, insensible aux influences politiques et suffisamment contrôlée pour protéger les intérêts des pouvoirs publics qui chapeauterait la future Société. Celle-ci devra appliquer le bas tarif et devra fonctionner de manière économe, afin de desservir les régions les plus reculées. La commission termina ses travaux le 6 avril 1881.

Le 12 mai 1882, Charles Graux, Ministre des Finances, déposa le projet de loi portant la fondation de la SNCV. La proposition de loi suivit le cheminement classique auprès de la Chambre (adoption du projet le 17 mai 1884) et du Sénat (adoption le 28 mai 1884). Le jour même, Léopold II signa la nouvelle loi intitulée *Loi relative à la constitution d'une Société Nationale pour la construction et l'exploitation de chemins de fer vicinaux*. Le texte parut au *Moniteur* le 29 mai 1884.

L'acte contenant les statuts de la SNCV passa devant notaire à Bruxelles et fut ratifié le jour même par arrêté royal et publié au *Moniteur* le 12 juin 1884. Son siège social était situé à Bruxelles, rue de la Science, 14.

Le conseil d'administration se mit au travail et alla chercher les crédits auprès des gouverneurs provinciaux. De nombreuses remarques furent alors émises, notamment concernant le financement et la participation de particuliers, ce qui convainquit le gouvernement d'apporter plusieurs amendements à la loi. Finalement, la *Loi sur les Chemins de fer Vicinaux révisée et amendée* fut promulguée le 24 juin 1885 par le Roi et publiée au *Moniteur* le lendemain. Viennent ensuite, entre autres, les lois des 11 août 1924 et 20 juillet 1927.

Vu le risque limité pour l'État, celui-ci porta rapidement sa participation à hauteur de la moitié du capital requis, ce qui correspondait au maximum fixé par la loi de 1885. La Province d'Anvers fut la première à fixer son apport à un quart du capital. Par la suite, le Brabant, le Hainaut et les deux Flandres suivirent la même voie ; Liège, Namur et le Luxembourg le portèrent à un tiers.

Officiellement, c'est le 27 mars 1886 que les deux premières concessions furent accordées : Antwerpen – Hoogstraten et Oostende – Nieuwpoort. Néanmoins, les premiers convois circulèrent dès le 5 juillet 1885, les motivations économique-touristiques étant vives. La ligne Oostende – Nieuwpoort était affermée à la RELSE et à la Compagnie Générale des Railways à voie étroite.

Les demandes en concession émanant des communes affluèrent au siège de la SNCV. La procédure, rappelée ici, est assez longue et peut prendre, même, plusieurs années. Elle se déroule en quatre étapes : premièrement, les conseils communaux doivent solliciter, à l'unanimité, la mise à l'étude de la ligne vicinale, la commune s'engage donc à intervenir dans le capital ; ensuite, la demande est examinée par la Société qui rédige une sorte de mémoire

descriptif reprenant la description du tracé et les devis approximatifs. Si le mémoire est favorable, la SNCV le soumet au gouvernement ; troisièmement, si l'avis gouvernemental est favorable, la répartition du capital est engagé entre les différents partenaires ; enfin, quand ces derniers trouvent un accord, le dossier complet de la demande en concession est soumis aux différentes enquêtes légalement prescrites (commodo et incommodo, etc.) Une fois cette dernière étape franchie, les plans définitifs de la ligne sont dressés et les travaux peuvent débuter.

La construction de nouvelles lignes se poursuit de manière intensive. En 1885, on compte 58,5 kilomètres de ligne ; en 1890, 753,5 ; en 1895, 1325 ; en 1900, 1840,2 ; en 1905, 2743 km. Entre 1909 et 1919, les lignes passent de 3392 à 4280 kilomètres. À la fin de l'année 1919, la Société peut renseigner 184 lignes concédées, mesurant 4929 km ; 124 lignes ou sections de ligne demandées en concession ou à l'étude, mesurant 1730 km. En tout 308 lignes et 6654 km. Dix ans plus tard, au 31 décembre 1929, la situation des lignes est la suivante : 186 lignes concédées, mesurant 5129 km ; 168 lignes ou sections de ligne demandées en concession ou à l'étude, mesurant 1988 km. En tout 354 lignes et 7117 km. Cela signifie qu'en 30 ans, le réseau du vicinal a rattrapé et même dépassé le « grand rail », quant à lui presque octogénaire. De manière générale, l'exploitation des lignes se fait par traction à vapeur, seules les lignes « Antwerpen (Varkensmarkt) – Merksem (Oude Bareel) » et la liaison Gare de Tielt au marché de cette ville (1,16 km) sont à traction chevaline.

Généralement, un convoi se compose comme suit : une locomotive de tram à vapeur, une voiture de première classe, une ou plusieurs voitures de seconde classe et, en fin de convoi, une voiture à bagages ou un fourgon. Certains convois sont mixtes : voyageurs et marchandises. Il existe des arrêts fixes, obligatoires, et des arrêts facultatifs, autrement dit sur demande. Cette réglementation ne concerne que les convois voyageurs, les trains spéciaux et de marchandises n'étant pas concernés. A l'instar des tramways, la vitesse au sein des zones habitées est réduite, ici pas plus de 10 km/h. En dehors des zones habitées, elle pouvait monter à 30 km/h.

À bord des véhicules, l'éclairage est assuré par des lampes à pétrole arrimées aux parois. Les sièges de première classe sont garnis de coussins, les banquettes de seconde classe sont en bois. En hiver, les véhicules étaient chauffés, généralement par un petit poêle à charbon.

La fumée dégagée par les trams à vapeur étant un réel inconvénient, la SNCV cherche rapidement à utiliser l'électricité. La première ligne à en bénéficier est Bruxelles – Petite Espinette le 1^{er} octobre 1894. Le succès étant au rendez-vous, la traction électrique se développe dans tout le pays : au 31 décembre 1913, pas moins de 24 lignes d'une longueur totale de 268,24 km sont exploitées uniquement en traction électrique. Quatorze autres lignes l'étaient de manière mixte (électricité / vapeur), dont 141,56 km électrifiés, ce qui porte à 409,8 km le parcours des sections électrifiées.

Prévus dans les statuts de la Société, les échanges avec les pays limitrophes se produisent : Pays-Bas, Allemagne et France, permettant là aussi l'essaimage de travailleurs frontaliers.

La Première Guerre mondiale bloque le « grand rail » pour de longues années, il fut d'ailleurs, dans les faits, réquisitionné pour les besoins exclusifs de l'armée d'invasion. Les voies étroites

de la SNCV lui permettent d'échapper un temps à l'intérêt de l'envahisseur. La Société met donc en place des lignes longues distances, par exemple entre Bruxelles et Liège, Bruxelles – Mons, Liège – Namur, etc. Dès les premiers mois de l'occupation, la SNCV s'était également mise à la disposition du Comité Nationale des Secours et de Ravitaillement, afin d'organiser tous les transports que celui-ci pouvait effectuer sur les lignes vicinales. L'occupant commença, dès 1915, à s'approprier le matériel roulant et à démonter les lignes. Au cours des quatre années de guerre, 450 locomotives, 1250 voitures et fourgons, 4700 wagons de marchandises furent ainsi emportés, ce qui représentait près de la moitié de l'effectif du matériel roulant en service avant le conflit. Quant au réseau lui-même, il se réduisait d'année en année. En novembre 1918, il ne restait des 4095 km exploités en 1914 que 1865 km intacts.

La SNCV dut lutter sur deux fronts, une fois le conflit terminé. D'une part, se procurer le matériel nécessaire à la reconstruction, ce qui lui demanda de nombreux efforts. Le matériel était rare, cher et long à se faire livrer. Sans oublier que le matériel roulant subsistant devait être rassemblé, vérifié, réparé. Néanmoins, fin 1921, les 2236 km de voies furent remis en service. D'autre part, la SNCV s'attela également à l'uniformisation de son réseau ; dans la Province d'Anvers, par exemple, 506 km de voies présentaient un écartement de 1,067 m alors que tout le reste du réseau avait un écartement d'un mètre (à l'exception de quelque 38 km de voies avec un écartement de 1,435 m, c'est-à-dire celui du « grand rail »). En octobre 1921, l'opération était terminée.

L'immédiat après-guerre est une période compliquée : les frais d'exploitation des vicinaux sont multipliés par 3 ou par 4 alors que les tarifs n'avaient pu être relevés que de 100% en moyenne. De nombreuses sociétés fermières mettent légalement fin à leur contrat et la SNCV doit reprendre seule l'exploitation de ces lignes. Fin 1922, elle en exploitait déjà 3515 km. Il ne faut pas perdre de vue qu'entre 1913 et 1923, les tarifs avaient doublé pour le transport de personnes, avaient été multipliés par 2,7 pour celui des marchandises mais le coût de la main-d'œuvre avait été multiplié par 5, le prix du pétrole et du mazout par 6 et du charbon par 7. À cela s'ajoute les installations et le matériel roulant récupérés des sociétés fermières défuntes dans un état vétuste voire complètement épuisé et la concurrence de la route. Dès 1899, une note avait été rédigée à l'intention du gouvernement signalant l'influence que l'automobile ne manquerait pas d'exercer. En 1900 et en 1906 la SNCV avait demandé à étendre sa compétence de manière à créer des services d'autobus destinés à renforcer ses lignes de tramways, sans succès. Dès la fin de la Première Guerre mondiale, les sociétés privées de transport automobile fleurissent et sans cadre légal, leurs autobus font une concurrence implacable aux tramways. Aucune loi ne parvient à protéger efficacement la SNCV jusqu'à ce que les différents intervenants ne se mettent d'accord et concluent des contrats. Ceux-ci stipulant que toute nouvelle autorisation était donnée soit à la SNCV, soit à la SNCB, en vertu de la loi du 29 août 1931, à condition que la ligne soit relouée à l'exploitant d'autobus. Tout allait donc pour le mieux jusqu'à ce que 2 ans plus tard, la Deuxième Guerre mondiale éclate, réduisant à néant l'exécution du programme établi.

Dès 1923, la SNCV entreprit une étude préparatoire au remplacement des locomotives par des autorails mus par un moteur à essence. La Société n'attendit pas pour se moderniser, entre 1926 et 1935, elle vécut une intense période d'électrification qui concerna pas moins de

872 km de lignes. Toutes sortes d'autorails de fabrication maison testés furent favorablement accueillis par le public, si bien qu'à partir de 1932, les locomotives à vapeur se virent progressivement remplacées par ce type de véhicules, ceci ne concernant que le transport de voyageurs, la vapeur restant encore longtemps la force utilisée pour le transport de marchandises.

Le tourisme se développe grandement à partir de 1936, de par l'apparition des congés payés mais également grâce aux voyages scolaires de fin d'année. Les voitures-camping connaissent un important succès également. Tout cela prendra fin à partir de 1939.

Dès l'éclatement de la Deuxième Guerre mondiale, la vitesse de l'avancée allemande est telle que les plans d'évacuation du matériel ne peuvent être appliqués. Début 1940, le gouvernement pense détruire le réseau des vicinaux mais y renonce, convaincu par la Société. Seuls les ouvrages d'art sur les routes et les voies d'eau sont détruits par les troupes alliées, soucieuses de couvrir leur retraite. La reconstruction par des ponts provisoires, effectuée avec le concours d'entrepreneurs de travaux publics, permet de remettre plusieurs lignes en service. Dès lors, les centaines de milliers de personnes en fuite ou évacuées peuvent rejoindre leur foyer, bientôt suivies par le ravitaillement.

Point de vue fréquentation, elle était, en million, de 192 par an en 1939, 181 en 1940, 265 en 1941, 339 en 1942, 403 en 1943 et 396 en 1944, malgré les bombardements et le retour des combats sur le sol belge.

En 1947, la situation économique est telle qu'une « commission d'assainissement » chargée de trouver les moyens d'équilibrer recettes et dépenses est mise sur pied par le gouvernement. Elle en conclut, après examen de toutes les lignes, que seules les lignes ferrées du Hainaut et du littoral présentent une situation financière saine. L'électrification de diverses lignes axiales est poursuivie ainsi que l'amélioration de la qualité du matériel roulant, la distribution du courant et les installations fixes. Dès 1950, la SNCV met en service les nouvelles voitures PCC (*Presidents Conference Committee-car*) et la voiture type N sur les lignes urbaines. L'autobus l'emporte sur le tramway sur certaines lignes, autant urbaines que rurales. La Ville de Namur est la première à l'appliquer, la fréquence est doublée (6 minutes au lieu de 12) et le succès est au rendez-vous. Suivent Tournai, Leuven, etc.

On peut donc dire que l'autobus l'emporte sur le tram. En 1950 il y avait encore 4250 km de lignes ferrées. Fin 1956, il n'en reste que 2092,7 km, répartis en 1214 km à traction électrique et 878,7 km à traction non électrique. L'Exposition Universelle de Bruxelles draine plus de 40 millions de visiteurs. La SNCV gère parfaitement le trafic intense ; en six mois, elle transporta 6,7 millions de voyageurs de plus que d'habitude, dont 4,3 millions par rail et 2,4 millions par la route. Au plus fort, le nombre de voyageurs journaliers supplémentaires dépassa les 100.000, avec un maximum de 140.000 le jour de la clôture. Pendant ce temps, la conversion de lignes de trams et lignes de bus continua. Pourtant, fin des années 1960, la SNCV exploitait encore en régie 966 km de lignes de tram et en louait 11,7. De grands centres tels que Anvers, Bruxelles, Liège, Charleroi, etc. se voyaient encore desservis par une ou plusieurs lignes de tramways vicinaux.

Les années suivantes voient l'instauration de différents services : des « trains d'heure de pointe » sur certaines lignes habituellement desservies par l'autobus. Le « One-man-car », seul employé à bord du tram, qui effectue également la fonction de receveur (à quelques rares exceptions, il n'y avait qu'un seul membre du personnel dans les autobus). Les derniers trams vicinaux de la province d'Anvers rentrent définitivement au dépôt le 25 mai 1968. Dans l'agglomération bruxelloise, quelques lignes de trams tiendront encore jusqu'au 31 juillet 1978. Il ne reste alors que deux itinéraires : l'un dans la Province de Hainaut (132,181 km), l'autre le long de la côte, entre Knokke et La Panne via Ostende (67,823 km). Au 31 décembre 1978, le réseau public des lignes d'autobus a pris une formidable extension : 25.124 km, dont 15.916 directement exploité par la SNCV et 9.208 en location, en ne comptant pas les services spéciaux destinés aux écoliers, stations de plein air, ouvriers, etc. qui parcourent une distance globale de 151.025 km.

Le 21 juin 1976, la première section de la ligne de ceinture (Charleroi Sud – Villette – Gare de l'Ouest) est inaugurée par le Ministre des Communications, Jos Chabert. L'extension du « métro léger » s'est depuis poursuivie.

Le 1^{er} septembre 1977, les services d'autobus assurés par la SNCB sont confiés à la SNCV, cela en vue de revaloriser et restructurer les transports en commun. La Société peut alors concevoir et exploiter un réseau national efficace et rationnel (il est toutefois à noter que les lignes concernées restaient aux mains d'exploitants privés). Avant ce transfert, en 1976, le nombre de véhicules en service sur le réseau de la SNCB était de 1.268, dont 192 appartenaient à la SNCV. Ils transportaient quelques 80 millions de voyageurs par an. Fin 1976, la SNCV gérait des services d'autobus qui couvraient 14.989 km, dont 13.182 étaient exploités en régie et 1.807 par des firmes privées sous contrat de louage de service. Fin 1977, après le transfert, ces chiffres étaient portés, respectivement, à 24.996 km, 15.608 km et 9.388 km. Au même moment, le parc des véhicules se composaient de 3.579 unités, dont 1.263 appartenaient aux privés. Ce transfert amena également une uniformisation des couleurs (orange, bleu et ivoire) et des tarifs.

Certaines gares de petite et de moyenne importance n'étant plus desservies par la SNCB, il appartenait à la SNCV d'acheminer les voyageurs jusqu'aux gares les plus proches afin qu'ils puissent emprunter les trains IC-IR (Inter-City et Inter-Régionaux). Ce système de communication a été inauguré le 3 juin 1984. Il nécessita la création de nouvelles lignes de bus et l'adaptation de certains horaires.

Le transport de marchandises par les vicinaux permit un développement économique certain aux différentes provinces. Par son raccordement privé, le demandeur peut expédier sa marchandise via la gare du vicinal, généralement implantée en plein cœur du village. La société exploitante met à sa disposition un ou plusieurs wagons qu'il charge dans les 24 heures, la SNCV se chargeant de les faire parvenir à destination, peu importe le produit à transporter (produits agricoles, alimentaires, matériaux, etc.) Par la proximité des gares vicinales et du « grand rail » et par les aires de transbordement où les voies du chemin de fer et celles du vicinale se côtoient, tout producteur peut viser l'autre bout du pays ou le marché international s'il le souhaite.

Entre 1908 et 1913, les recettes résultant du transport de marchandises interviennent à hauteur de 39% dans le bilan annuel de la SNCV. Le développement spectaculaire du transport routier, dès 1930, met un coup de frein au transport de marchandises. La fin arrive avec l'apparition de l'autobus, la disparition du tramway et le démontage des voies.

La loi du 8 août 1988 a eu pour objet le transfert aux Régions des compétences en matière de transport en commun secondaire. Jusqu'alors, celui-ci était assuré en Région Wallonne, d'une part par la SNCV et d'autre part, dans les agglomérations de Liège, de Verviers et de Charleroi, par une Société de Transports Intercommunaux exploitant le réseau urbain (STIL, STIV et STIC). La régionalisation du secteur du transport en commun secondaire a amené la Région Wallonne à restructurer complètement l'organisation existante. De nouvelles structures ont été mises en place. Cinq sociétés d'exploitation autonomes, les TEC (Transport en Commun) ont été installées le 1^{er} juillet 1991. Elles sont coordonnées et contrôlées par une société-mère, la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT). Celle-ci succéda le 15 novembre 1990 à une Cellule Administrative provisoire installée le 1^{er} janvier 1990, qui avait été chargée de régler les procédures et modalités de dissolution de la SNCV et de mettre progressivement en place les nouvelles structures visées par le décret du 21 novembre 1989. Celui-ci fixait la répartition des compétences entre l'exécutif régional, la SRWT et les cinq sociétés d'exploitation.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents de ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

Sociétés régionales

Liège

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS EST-OUEST ET EXTENSIONS ET SES PRÉDÉCESSEURS

IDENTIFICATION

Référence : ...
Dates : 1880-1898
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : Env. 2 m.l. (en attente de traitement)

HISTOIRE DU PRODUCTEUR ET DE SES ARCHIVES

La Société Frédéric Nyst et Compagnie a été fondée par « deux industriels locaux, MM. Nyst, dont l'un Frédéric, est le plus connu, et dont le nom est lié à la création du réseau des Tramways bruxellois¹ ». Le 4 septembre 1880, la société obtient pour 38 ans la concession d'un tramway dit « est-ouest » qui relie la station du Haut-Pré à Cornillon via Saint-Lambert et Sainte-Marguerite. Un premier tronçon est opérationnel fin 1881 ; la station du Haut-Pré est quant à elle desservie à partir de février 1882. Le dépôt se situe rue de Hesbaye.

Afin d'augmenter ses recettes, la société a recours à la publicité qu'elle placarde sur ses voitures². Les affaires de la société sont beaucoup moins florissantes que celles des TL³. L'irrégularité des services et la malpropreté du matériel sont des plaintes récurrentes de la part des usagers.

En 18 ans, le réseau évolue à peine et seule une extension vers Robermont est installée à partir de 1895⁴. Durant toute cette période, la traction demeure chevaline.

La Société des tramways est-ouest et extensions (TEO) est constituée à Liège le 21 avril 1898. Elle succède à la Société Frédéric Nyst et cie. Elle forme en 1927, la Société des tramways unifiés en fusionnant avec la Société des Tramways liégeois.

Les TEO ont « pour objet l'acquisition, l'établissement, l'armement pour la traction électrique et l'exploitation des lignes de tramways dont la concession appartient actuellement à la société en commandite simple Frédéric Nyst et cie⁵ ». Avec les TEO, l'ex Société Frédéric Nyst et Cie passe donc à l'électrification.

¹ FELLINGUE, Edmond, HANSEN, René, LAMBOU, Marcel, RENARD, Jean-Henri, *Les Tramways au pays de Liège. Tome I : Les Tramways urbains*, Liège, GTF, 1976, p. 27.

² FELLINGUE, Edmond, HANSEN, René, LAMBOU, Marcel, RENARD, Jean-Henri, *Les Tramways au pays de Liège. Tome I : Les Tramways urbains*, Liège, GTF, 1976, p. 27.

³ FELLINGUE, Edmond, HANSEN, René, LAMBOU, Marcel, RENARD, Jean-Henri, *op. cit.*, p. 28.

⁴ FELLINGUE, Edmond, HANSEN, René, LAMBOU, Marcel, RENARD, Jean-Henri, *op. cit.*, p. 28.

⁵ *Recueil financier annuel*, Bruxelles : L'Industrie, 1898-1899, p. 197.

Au fil des années, les TEO obtiennent plusieurs extensions : de Bois-de-Breux à Fléron (15 avril 1902), jusqu'à la gare de Ans (28 décembre 1904), jusqu'aux Grands-Prés à Chênée (15 avril 1902)⁶, puis jusqu'à Trooz via Chaudfontaine (6 mars 1913)⁷... Peu avant 1914, une nouvelle station avec dépôt sera construite à Henne afin de mieux répondre aux exigences du réseau. En 1921, le réseau des TEO couvre au total 28 kilomètres⁸.

De manière générale, les transports en commun sont mis à mal par la Première Guerre mondiale. À Liège, la destruction du pont des Arches dès le début du conflit perturbe fortement les communications. Le réseau des TEO est particulièrement touché, car coupé en deux, ce qui entraîne des difficultés d'alimentation électrique sur la ligne de Ans.

Après la guerre, les sociétés de transport connaissent des difficultés financières en raison de la reconstruction du réseau et de l'amélioration des conditions salariales du personnel. La hausse des tarifs accordée par le gouvernement (en 1919 et 1920 pour les TEO) ne permet pas aux sociétés de transports de retrouver une situation florissante.

Dès les années 1920, une fusion est évoquée entre les TEO, les Tramways liégeois et les Tramways communaux. Une convention provisoire est d'ailleurs signée le 28 février 1920⁹. Par ailleurs, hormis l'extension vers Trooz, toutes les concessions des TEO sont arrivées à expiration le 31 mai 1921. Depuis lors, aucune solution n'a été trouvée et les TEO continuent l'exploitation de ces concessions de manière illicite, mais avec l'accord tacite des autorités¹⁰. Néanmoins, cette situation ne peut pas perdurer. Un cahier des charges en vue de l'unification des sociétés de transport est établi le 11 janvier 1925 et le 10 mars de la même année, une convention est signée à Bruxelles entre le ministre de l'Agriculture et des travaux publics, l'échevin des Services industriels communaux et les différentes compagnies de transport. Néanmoins, il faudra attendre fin 1927 pour que la fusion soit effective avec la constitution le 12 décembre de cette même année, de la Société anonyme des tramways unifiés de Liège et extensions. Les inondations de 1926 et les nombreux dégâts/destructions qu'elles vont provoquer accéléreront le processus.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

⁶ FELLINGUE, Edmond, HANSEN, René, LAMBOU, Marcel, RENARD, Jean-Henri, *op. cit.*, p. 54-55.

⁷ *Id.*, p. 72.

⁸ *Recueil financier*, Bruxelles : Etablissements Emile Bruylant – Paris : Boyveau et Chevillet, 1921, p. 358.

⁹ *Recueil financier annuel*, Bruxelles : L'Industrie, 1921, p. 384.

¹⁰ « Bien après l'échéance, il est constaté qu'en moyenne les différentes concessions de l'Est-Ouest, hormis l'extension de Trooz, sont arrivées à expiration le 21 mai 1921. Or la société continue à exploiter, et l'autorité ferme les yeux, concevant l'impossibilité de recourir à l'adjudication publique. De par les circonstances, l'exploitant serait le seul soumissionnaire probable, et encore, car les fermiers des lignes vicinales rendent leur tablier, l'un après l'autre. Sans doute, vaut-il mieux un tram illicite que pas du tout. » FELLINGUE, Edmond, HANSEN, René, LAMBOU, Marcel, RENARD, Jean-Henri, *op. cit.*, p. 79.

SOCIÉTÉ ANONYME DES TRAMWAYS LIÉGEOIS

IDENTIFICATION

Référence : ...
Dates : 1875-1927
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : Plus 1 m.l. (en attente de traitement)

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

Créée le 7 décembre 1875, la Société anonyme des tramways liégeois (TL) reprend les concessions accordées en 1871 à James Marmont et exploitées par la Liege Tramways Company Limited. Elle récupère également les installations et le matériel (roulant) liés à l'ancienne société. Le réseau des TL couvre ainsi un territoire qui va des Guillemins aux faubourgs vers Herstal avec une liaison vers la gare du Longdoz.

Jusqu'à 1880, les TL sont les seuls à exploiter les tramways à Liège. Selon Edmond Fellingue, au début de leur exploitation, les TL auraient eu recours durant trois ans à la traction vapeur au-delà de l'actuelle rue des Guillemins¹¹.

Le 19 juin 1892, les TL passent un contrat avec la Compagnie internationale d'électricité pour l'électrification de la section Coronmeuse-Grand-Puits (au pont de Wandre) sur une distance d'un peu plus de trois kilomètres. Le parcours présente peu de difficultés : absence de forte pente et courbe. L'alimentation est aérienne et le retour se fait par le sol. La ligne est inaugurée le 9 août 1893. Il s'agit du premier tramway électrique en Belgique.

L'histoire des TL est émaillée de nombreux conflits avec la Ville de Liège qui perdureront jusqu'à la fusion des compagnies de transport. En 1900, la Ville reprend la concession liégeoise des TL, car elle est arrivée à expiration. Elle confie son exploitation à la Société anonyme des tramways communaux créée pour l'occasion. Au début du XX^e siècle, les TL ne possèdent donc plus que la concession de Herstal, soit la ligne Coronmeuse-Vivegnis.

A la veille de l'Exposition universelle de 1905, les TL obtiennent au grand dam de la Ville une concession importante pour trente ans au sud de Liège¹². Parallèlement, les TL poursuivent leur pénétration dans le centre-ville et atteignent la place Cockerill vers 1903-1904, puis la place du Théâtre en avril 1905¹³.

La rivalité entre les TL et les TC trouvent une issue en 1905 avec l'unification des réseaux des TL et des Tramways communaux, « la Ville restant propriétaire de son matériel et se voyant ristourner 35 % des recettes de ses lignes, la société promettant de surcroît de lui verser 5 %

¹¹ Les TL se seraient associés avec la firme Regnier-Poncelet (Ateliers de Saint-Léonard) « pour exploitation par locomotives, de la partie extrême de la ligne, au-delà de la rue de la Station où finit le service urbain. » (FELLINGUE, Edmond, HANSSEN, René, LAMBOU, Marcel, RENARD, Jean-Henri, *op. cit.*, p. 23). Plus loin, Fellingue écrit que les « TL abandonnent la traction à vapeur, au moment où elle entre en service sur la ligne Liège-Jemeppe », soit vers 1882. (*Id.*, p. 30).

¹² *Id.*, p. 46.

¹³ *Ibid.*

de ses encaisses propres.¹⁴ » A l'occasion de cette fusion, le matériel roulant est renuméroté et les lignes sont désormais identifiées par un numéro¹⁵.

La Première Guerre mondiale est une période de stagnation. Néanmoins, la circulation des tramways continue malgré les difficultés (pont des Arches détruit le 6 août 1914, pénurie de cuivre...) Après la fin des hostilités s'ensuit une période de reconstruction. Les TL et les Tramways communaux poursuivent la modernisation du matériel roulant. À partir de 1922, les deux sociétés adoptent la livrée crème¹⁶. Parallèlement, la période est marquée par une dégradation du climat social en raison de la hausse du coût de la vie.

Dès les années 1920, une fusion est évoquée entre les TEO, les Tramways liégeois et les Tramways communaux. Une convention provisoire est d'ailleurs signée le 28 février 1920¹⁷. Néanmoins, il faudra attendre 1927 pour que l'unification du réseau liégeois se concrétise suite aux inondations particulièrement dévastatrices de 1926¹⁸.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

TULE

IDENTIFICATION

Référence : BE MTCW, Soc. TULE
Nom : Archives des Tramways unifiés de Liège et extensions
Dates : 1865-1962
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : Env. 8 m.l. (partiellement en attente de traitement)

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ FELLINGUE, Edmond, HANSEN, René, LAMBOU, Marcel, RENARD, Jean-Henri, *op. cit.*, p. 78.

¹⁷ *Recueil financier annuel*, Bruxelles : L'Industrie, 1921, p. 384.

¹⁸ Liège connaît en 1926, des inondations particulièrement dévastatrices. Devant l'ampleur du travail de reconstruction qui s'impose, la décision est enfin prise de regrouper les TL, les TEO et les TC en une seule société, les Tramways unifiés de Liège et extensions (TULE). Cette unification sera l'occasion idéale de rationaliser le réseau : une seule couleur, la couleur crème pour l'ensemble des véhicules et un nouveau système de titres de transports grâce à un oblitérateur mécanique à manivelle dès 1930.

PRODUCTEUR D'ARCHIVES

1. NOM

Société anonyme des tramways unifiés de Liège et extensions

Acronyme : TULE

2. HISTOIRE

Constituée à Liège le 12 décembre 1927 par acte passé devant les notaires Ferdinand Detienne et Auguste Aerts, à Liège, publié au *Moniteur Belge* du 25 décembre 1927 sous le numéro 14.906. Statuts modifiés les 10 décembre 1928, 23 avril 1929 et 28 avril 1936. Cette société est formée par la fusion des sociétés anonymes des Tramways Est-Ouest de Liège et extensions et des Tramways Liégeois. Elle a pour objet la construction et l'exploitation de lignes de tramways, chemins de fer vicinaux, autobus et de tout autre moyen de transport par voie terrestre, fluviale ou aérienne ; la production, la distribution et l'utilisation de toute énergie, la construction de tout matériel nécessaire à ces industries. Elle peut faire, seule ou en participation, toutes opérations industrielles, immobilières, commerciales et financières se rapportant à son objet social, ou dont le but serait connexe ou utile à son développement. Son capital, à l'origine, s'élevait à 27 millions de francs. Il a été porté à hauteur de 42 millions de francs le 10 décembre 1928. Le siège social se trouvait primitivement à Liège, rue Frédéric Nyst, 36. Il déménage ensuite du boulevard Piercot, 31.

Il a été fait apport, à l'origine de la Société, par les liquidateurs respectifs des Tramways Est-Ouest, d'une part, et des Tramways Liégeois, d'autre part, de tout l'avoir généralement quelconque de chacune de ces Sociétés. Ces apports comprenaient notamment les concessions qui ont été accordées par arrêté royal du 5 avril 1927 à la « Société de Tramways Est-Ouest de Liège et Extensions », conjointement avec celle des « Tramways Liégeois », pour l'exploitation des réseaux unifiés jusqu'en 1960.

La convention de 1925 établit une communauté d'intérêt entre les divers contractants. Chacun est considéré comme propriétaire d'une partie des immobilisations existantes : l'État belge, des immobilisations de voiries servant à l'exploitation de la première concession de l'Est-Ouest expirée en 1921 et de la partie amortie au 31 décembre 1924 des immobilisations de la seconde concession de l'Est-Ouest et de celles de Tramways Liégeois ; la Ville de Liège, des immobilisations de son réseau communal ; la Société, du matériel roulant et de usines de l'ancienne Société Est-Ouest et de la partie non amortie des autres immobilisations des deux anciennes Sociétés.

La concession est accordée pour une durée de 36 ans, à compter du 25 janvier 1925 ; elle expire donc le 31 décembre 1960. Il s'agit, on le voit, d'une véritable association entre les Pouvoirs publics et la Société pour la gestion du bien commun. C'est la première fois en Belgique que ce régime est appliqué à une concession de tramways. Le 29 novembre 1960 la durée a été prorogée pour un nouveau terme de 30 ans.

En 1928, une grève affecte cette fois la presque totalité du personnel des tramways, ce qui provoque un brassage de spécialistes. Certains agents passent à la SNCB, également touchée

par des conflits sociaux, et d'autres transfuges du chemin de fer prennent leur place au sein des TULE.

En 1929, la Société a pris un intérêt important dans la Société des Bateaux belges, qui exploite en Belgique différents services de bateaux à voyageurs et, notamment, ceux de Liège – Seraing et de Wandre – Visé. La Société des Bateaux belges a obtenu du Comité de l'Exposition la concession exclusive des transports par eau entre les deux secteurs de l'Exposition, par la Meuse et par la Dérivation. De plus, cette Société a racheté, dans des conditions favorables, un chantier naval complètement outillé à Cheratte. La même année, de nouvelles lignes naissent : Saint-Lambert – Bressoux (admise le 29 avril 1929), Guillemins – Bressoux et Guillemins – Chênée (décidées le 24 juin de la même année).

Entre 1926 et 1930, le réseau est passé de 80 à 115 km. Il roule près de 100 voitures modernes sur un total d'environ 200 motrices et 150 remorques. Les TULE exploitent 21 lignes auxquelles viendra s'ajouter, le 10 mai 1931, un éphémère et dominical numéro 22 qui circulera jusqu'au 16 septembre 1934.

Au cours des années 1928 et 1930, la Société a construit les nouvelles lignes dont elle avait demandé la concession en vue de l'Exposition et renouvelé une partie de son matériel fixe et roulant. Elle a repris, depuis le 1^{er} janvier 1930, la société des Tramways de Cointe, qu'elle a prolongé jusqu'au centre de la ville, place du Roi Albert (Place de la Cathédrale). Fin juillet 1930, la Société a inauguré la première ligne régulière de trolleybus exploitée en Belgique.

À partir de 1934, les TULE étendent leur réseau de trolleybus au point d'en faire le premier d'Europe, ce qui ne représente pas encore une concurrence pour le tram puisque ces nouveaux véhicules ne sont appelés qu'à desservir des quartiers non accessibles par tramways. Fin des années '30, la Société a mis en exploitation par trolleybus de nombreuses lignes. Citons rapidement la ligne de Trooz, la ligne de Streupas, la ligne Théâtre-Bonne-Femme, la ligne Renory, etc. Le parc se compose de 84 trolleybus en 1936, pour la plupart de fabrication nationale, voire régionale (F.N. et A.C.E.C. à Herstal).

En 1937, les trams ne couvrent plus que 58 km de réseau et le nombre de véhicules ne cesse de diminuer. L'hécatombe s'arrête provisoirement suite à une délibération du Conseil communal qui interdit, pour raison esthétique, la pose de lignes aériennes doubles place Saint-Lambert.

Aucun achat de matériel n'est effectué dans le cadre de l'Exposition de l'Eau de 1939, qui attire la grande foule, contrairement à l'Exposition internationale de 1930. Une nouvelle fois, sa desserte repose entièrement sur le réseau des tramways, aisée grâce aux itinéraires existants.

Dès l'invasion allemande, le réseau se fige. La destruction des différents ponts et la rupture des lignes aériennes ou des câbles souterrains perturbent le trafic des trams. L'interconnexion des centrales permet le rétablissement du courant sur la rive gauche assez rapidement. Le trafic s'organise et reprend, sur ordre de l'occupant, soucieux d'afficher une situation aussi normale que possible. Les années 1941 et 1942 restent assez calmes, l'armée d'occupation ne procédant pas encore aux déportations massives. Ces années sont, somme toute, bénéfiques

aux compagnies qui voient s'accroître leur clientèle de manière plus qu'appréciable : les TULE ont transporté 51 millions de voyageurs en 1939, 37 en 1940 et 67 en 1943. La dernière extension de tramways concerne la ligne 12 qui est prolongée jusqu'à Loncin.

Les nombreuses difficultés connues en 1946, par suite de la situation économique générale et de la politique des prix et des salaires suivie par le gouvernement se sont hélas maintenues et la Société continue à se débattre devant des problèmes de plus en plus compliqués. Bien qu'il n'y ait pas eu de majoration salariale pour le personnel, divers avantages ont été consentis : paiement de jours fériés, double pécule de vacances, allocations familiales complémentaire. D'autre part le gouvernement freinait énergiquement à toute hausse des tarifs. Finalement, une majoration des tarifs en 1947-1948 permet à la Société de limiter les déconvenues. Le nombre de voyageurs, tombé à un peu plus de 45 millions en 1945, remonte à 63 l'année suivante pour arriver, par une lente mais constante régression, à 55 millions en 1950.

Le 15 octobre 1952, la ligne 17 est peu à peu remplacée par un service d'autobus, le premier des TULE (les autobus n'avaient été utilisés que dans l'attente des trolleybus). Un mois plus tard, le tram 18 suit le même chemin. La conversion en trolleybus de la ligne de Fléron se fait par étapes mais est complète le 23 septembre 1954.

"La concession de tramways que la Société exploitait sous le régime de la convention conclue le 10 mars 1925 expirait le 31 décembre 1960. Le 30 décembre 1960, la Société a passé une convention avec l'Etat, la Province de Liège et la Ville en vertu de laquelle elle devait exploiter le réseau à titre provisoire. La Société ainsi exploitait le réseau jusqu'au 30 juin 1961. Entretemps, le 23 juin 1961, furent créées la Société des Transports Intercommunaux de Liège-Seraing (STILS), - ex RELSE -, et la Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Liégeoise (STIAL), ex TULE -, dont le principe de fusion avait été décidé dès l'origine. Cette fusion a eu lieu en date du 23 avril 1964, conformément aux dispositions de la loi du 22 février 1961. Les sociétés fusionnées ont fait apport à la Société des Transports Intercommunaux de la Région Liégeoise (STIL) de la totalité de tout leur avoir actif et passif, y compris l'apport de leurs résultats depuis le 1er janvier 1964. Le capital de cette intercommunale fixé à 456 millions de francs a été réparti entre les associés de la manière suivante : Etat, 21.008 parts série A de 10.000 francs ; Ville de Liège, 9.804 parts série A de 10.000 francs ; Ville de Seraing, 468 parts série A de 10.000 francs ; la Société des Tramways Unifiés de Liège et Extensions, 8.500 parts série B de 10.000 francs ; la Société des Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions, 5820 parts série B de 10.000 francs. Les parts de série B sont incessibles et jouissent normalement d'un revenu représentant 4,5% de leur valeur nominale.

Les trams blancs n'en ont plus que pour quelques mois. Le dernier 5 roule le 18 décembre 1963. Une petite cérémonie réunit, place Saint-Lambert, des dirigeants de la Société et quelques amateurs.

Le 31 août 1964 a lieu l'ultime sortie des trams blancs. S'en suivent des discours, dont celui de Jacques Nyst, vice-président de la STIL (par ailleurs petit-fils du fondateur des TEO)

Pour répondre à la demande d'une population qui se disperse chaque jour davantage, comme pour dévier les lignes pendant les travaux qui deviennent partie intégrante de la vie urbaine,

le réseau doit acquérir une plus grande souplesse. Le recours à l'autobus se justifie par cette exigence de souplesse, ainsi que par l'augmentation du prix de l'électricité intervenue dans l'après-guerre.

La TULE collabore à la gestion de la STIL et apporte son concours technique aux différentes Commissions chargées d'étudier les plans d'aménagement de la région liégeoise, à la Commission consultative pour l'aménagement de l'agglomération liégeoise et particulièrement à la Commission pour la Promotion des Transports Urbains, qui notamment proposé le principe de la réalisation d'un réseau d'infrastructure pour transports en commun rapides – réseau de métro et sites propres pour autobus – avec priorité à l'axe de métro Jemeppe-sur-Meuse – Herstal, sur la rive gauche de la Meuse. Cette proposition, confirmée par le Comité Coordinateur National a été approuvée par le Ministère des communications. C'est dans cet esprit que des tunnels de métro ont déjà été réalisés en 1971 au Quai de Maestricht et au Quai Saint-Léonard. En 1971, une nouvelle tranche de travaux financés par l'Etat a été effectuée, il s'agit de l'aménagement d'un site propre pour autobus de 1500 mètres sur les Quai de Saint-Léonard et Coronmeuse, depuis la rue Laport jusqu'à la place Coronmeuse, ce qui porte à 3600 mètres la longueur actuelle des sites propres du réseau. Poursuivant son programme de modernisation, la STIL a passé commande de 30 nouveaux autobus.

Contrairement à ce que l'on supposerait, les TULE ont survécu à la reprise du réseau ferré et sont restés entité juridique jusqu'en 1975. Au début de l'occupation, elle a, de manière marginale, exercé des activités dans le domaine des transports fluviaux. Dans les années '70, elle a possédé un bateau pousseur, le « Tchantchès » avec lequel elle a assuré un service de barges, sur la Meuse et le Canal Albert.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE LA RÉGION LIÉGEOISE

IDENTIFICATION

Référence : ...
Dates : 1961-1991
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : Env. 50 m.l. (en attente de traitement)

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

Fin 1960, les concessions des TULE et des RELSE étaient arrivées à expiration. En 1961 sont donc créées respectivement le 23 juin et le 28 août, la « Société des transports intercommunaux de l'agglomération liégeoise » (STIAL), ex TULE et la « Société des transports intercommunaux de Liège-Seraing » (STILS), - ex RELSE. Il s'agit de sociétés de droit public avec une gestion mixte privée-publicue. La création de ces deux sociétés est une solution transitoire en vue de préparer la fusion des deux réseaux ex-RELSE et ex-TULE. L'unification sera effective en 1964. Ainsi, le 23 avril de cette même année est constituée la Société des transports intercommunaux de la région liégeoise.

La STIL est gérée par l'Etat, la Province de Liège, les Villes de Liège et de Seraing, ainsi que par les TULE et les RELSE qui continuent à exister sous la forme d'entité juridique. En 1978, la société passe exclusivement sous la tutelle des pouvoirs publics, l'Etat ayant racheté les parts des compagnies privées. En 1989, les compétences en matière de transport sont régionalisées. Une nouvelle organisation des sociétés de transport est mise en place en Wallonie selon une structure pyramidale. En 1991, est donc créée la Société régionale wallonne du transport (SRWT), société mère chapeautant cinq sociétés autonomes d'exploitation se partageant le territoire de la Wallonie : le TEC Brabant Wallon, le TEC Charleroi, le TEC Hainaut, le TEC Liège-Verviers et le TEC Namur-Luxembourg.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

RAILWAYS ÉCONOMIQUES DE LIÈGE-SERAING ET EXTENSIONS

IDENTIFICATION

Référence : ...
Dates : 1881-1964
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : Env. 3 m.l. (en attente de traitement)

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

Cette Société a été constituée à Bruxelles le 21 juillet 1881 par la S.A. Compagnie générale de Railways à voie étroite, Edmond Terlinden, Alphonse Braemt et consorts. Elle a pour objet la création et l'exploitation de tramways et chemins de fer économiques ou la production et l'emploi de l'énergie électrique dans ses différentes applications (l'objet varie et s'adapte

suivant les évolutions technologiques). Son capital, fixé originairement à 2.000.000 francs, a été ramené à 1.165.000 francs. Son siège social se situe d'abord à Liège, rue des Augustins, 43, ensuite avenue Blondin, 33 et après à Jemeppe-sur-Meuse, rue Gustave Baivy, 152. Enfin, les sièges social et administratif se trouveront à Bruxelles. Son exploitation débuta à la mi-mai 1882. Suivant l'acte de constitution, les comparants ont fixé à sept le nombre d'administrateurs et ont appelé, en outre, Édouard Empain, banquier à Bruxelles, Alfred Eyckhold, banquier à Bruxelles également et cité dans les TL et Joseph Francquoy, directeur-gérant du charbonnage de la Haye à Liège.

La Compagnie générale de Railways à voie étroite faisait apport de la concession du tramway de Liège à Jemeppe (arrêté royal du 16 juin 1881, *Moniteur* du 25 juin 1881), des études de diverses extensions (vers le centre de la ville de Liège, d'une part et vers Angleur, Ougrée, Seraing, le Val-Saint-Lambert et Hollogne-aux-Pierres d'autre part) et se chargeait à forfait de la construction et de l'armement de la ligne. Outre la ligne de Liège – Jemeppe dont elle est propriétaire, le RELSE est concessionnaire de l'exploitation de différentes lignes vicinales.

Le tram à vapeur dit Liège – Seraing (L.-S.), mais plus exactement Liège – Jemeppe, a pour tête de ligne l'avenue Blondin. Amené peu après au centre, place Cockerill, le L.-S., communément appelé le « tram vert » est électrifié lors de sa prolongation au Théâtre en 1905. La concession de la ligne Liège – Seraing arrivant à son terme en 1910, a été remise en adjudication le 6 août 1903, et adjugé à la Société pour 50 ans, à charge d'établir la traction électrique, de mettre la ligne de Lize – Seraing à l'écartement normal, de réunir les lignes de Liège – Jemeppe et Seraing – Lize et de construire un pont sur la Meuse. Cette date de fin, le 25 septembre 1960, coïncide avec la date d'expiration de la concession des Tramways électriques de Liège à Seraing et à Jemeppe-sur-Meuse. Le 18 juillet 1960, sa durée a été prorogée pour un nouveau terme de 30 ans expirant le 17 juillet 1990.

En octobre 1904, la Société participe à la constitution de la Société des Tramways électriques du Pays de Charleroi au capital de 2 millions de francs.

En 1905, le pont sur la Meuse est construit et la traction électrique a été inaugurée en mai sur Liège – Seraing. L'exploitation du tram de Cointe est reprise la même année.

Un arrêté royal du 25 mai 1912 a accordé à la Société la concession d'une extension de Jemeppe à Flémalle-Haute et à un arrêté royal du 22 mai 1914 a accordé à la Société la concession de la ligne de Seraing au Val-Saint-Lambert.

Les concessions relatives aux lignes exploitées par la Société sont venues à expiration le 25 septembre 1960. Le 23 juin 1961 furent créées la Société des Transports Intercommunaux de Liège-Seraing (STILS), ex RELSE, et la Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Liégeoise (STIAL), ex TULE, dont le principe de fusion avait été décidé dès l'origine. Cette fusion a eu lieu en date du 23 avril 1964, conformément aux dispositions de la loi du 22 février 1961. Les sociétés fusionnées ont fait apport à la Société des Transports Intercommunaux de la Région Liégeoise (STIL) de la totalité de tout leur avoir actif et passif, y compris l'apport de leurs résultats depuis le 1er janvier 1964. Le capital de cette intercommunale fixé à 456 millions de francs a été réparti entre les associés de la manière suivante : État, 21.008 parts série A de 10.000 francs ; Ville de Liège, 9.804 parts série A de

10.000 francs ; Ville de Seraing, 468 parts série A de 10.000 francs ; la Société des Tramways unifiés de Liège et extensions, 8.500 parts série B de 10.000 francs ; la Société des Railways économiques de Liège-Seraing et extensions, 5820 parts série B de 10.000 francs. Les parts de série B sont incessibles et jouissent normalement d'un revenu représentant 4,5% de leur valeur nominale.

Le 30 avril 1968, les trams verts effectuent leur dernier voyage.

En 1971, tout comme les années précédentes, le RELSE a apporté son concours à la gestion de la STIL, sur les plans technique, administratif, juridique et financier. Outre les différents chantiers liés au métro, les travaux destinés à faciliter la circulation des autobus se sont poursuivis : 1500 mètres de site propre ont été réalisés au Quai Saint-Léonard. Ces travaux ont porté la longueur totale des sites propres du réseau à 3600 mètres. De plus, une bande de circulation de 250 mètres a été aménagée au centre de l'avenue Émile Digneffe, en direction du pont de Fragnée. Cette bande sera prolongée place Général Lemans par un site propre en cours d'exécution.

Durant l'année 1971, les dernières lignes de trolleybus ont été supprimées et 65 autobus nouveaux ont été mis en service. Les mesures prises ces dernières années pour faciliter la circulation des autobus et dès lors améliorer leur régularité, ont permis d'arrêter la régression du nombre de voyageurs.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

Verviers

SATV ET SES SUCESSEURS

IDENTIFICATION

Référence : BE MTCW, Soc. SATV-STIV
Nom : Archives des Tramways verviétois et de la Société des transports intercommunaux de l'agglomération verviétoise
Dates : 1881-1989
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : Env. 9,5 m.l. (+ env. 2 m.l. en attente de traitement)

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

1. NOM

Société des transports intercommunaux de l'agglomération verviétoise (1961-1991)

Acronyme : STIV

Ancien nom : Société verviétoise de transport en commun (1961)

Acronyme : VTC

Ancien nom : Société anonyme des Tramways verviétois (1883-1962)

Acronyme : SATV

2. HISTOIRE

La seconde moitié du XIX^e siècle voit la création en Belgique des premières lignes de « chemins de fer américains » dans les centres urbains : Bruxelles en 1869, Liège en 1871, Charleroi en 1881 et Verviers en 1884. En effet, avec le développement de l'industrialisation, la main d'œuvre occupée augmente, les villages autour des usines se peuplent et se transforment en villes, les agglomérations se forment et par conséquent, les besoins de déplacements augmentent.

Verviers, cité industrielle lainière, n'échappe pas à cette tendance. En 1881, les sieurs Pierre David, Léonard Matonet-Brouet¹⁹ et Victor Besme introduisent une demande en concession auprès de la Ville qui est accordée en 1883. La Société anonyme des tramways verviétois (SATV) est née. Le réseau est opérationnel à partir du 1^{er} juillet 1884. Il comporte à l'époque deux lignes desservies par des tramways hippomobiles : Verviers – Renoupré à Ensival et Verviers-Harmonie – Dison.

Le succès est au rendez-vous. Dès les années 1890, les exploitants envisagent de recourir à un autre mode de traction afin d'atteindre les communes limitrophes inaccessibles via tramway hippomobile car trop pentues. La vapeur est vite rejetée en raison des nuisances (fumée, bruit) qu'elle occasionnerait au profit de l'électricité.

C'est en 1898 que la SATV obtient l'autorisation par arrêté royal pour l'exploitation de la traction électrique. Deux ans plus tard, les deux lignes de la SATV sont converties et une troisième ligne entre Verviers et Heusy est créée. En 1900, la SATV a transporté près de deux millions de voyageurs contre 925.000 en 1884. Jusqu'en 1914, la SATV est en pleine expansion : son réseau s'agrandit. Vu la multiplication des lignes, la compagnie prend la décision de les numérotter.

Comme partout ailleurs, la SATV connaît des temps sombres durant la Première Guerre mondiale : le réseau subit de nombreuses perturbations, mais les tramways continuent à circuler tant bien que mal. À partir du 1^{er} août 1918, le réseau passe entièrement sous le contrôle allemand.

¹⁹ Et non Mathonet, comme on lit parfois. Léonard Matonet associe systématiquement le nom de son épouse au sien, formant le double nom Matonet-Brouet.

Juste après la guerre, la SATV passe par une phase de reconstruction puis reprend très vite son expansion. En 1934, la concession, d'une durée initiale de 50 ans, est prolongée jusqu'en 1960.

Durant la Seconde Guerre mondiale, les tramways de la SATV connaissent une grande affluence, car pour beaucoup, il s'agit de l'unique moyen de transport encore disponible vu la pénurie de carburant et la réquisition du grand chemin de fer.

Après une courte phase de reconstruction, la situation des transports en commun à Verviers revient très vite à la normale. Après la guerre, le réseau est à son apogée. C'est d'ailleurs en 1946 que la SATV transporte le plus grand nombre de voyageurs, soit 19.300.000.

Les premiers autobus arrivent sur le réseau en 1956. À Verviers, comme ailleurs en Wallonie, la période du « tout à l'automobile » est peu propice au développement des transports en commun. Les résultats financiers, de même que le nombre de voyageurs, diminuent progressivement.

En 1961, la SATV est remplacée par une intercommunale mixte, la Société des transports intercommunaux de l'agglomération verviétoise (STIV). Elle assurera l'exploitation du réseau de Verviers jusqu'à la régionalisation du secteur des transports en commun en 1991.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents du fonds d'archives de la Société des transports intercommunaux de l'agglomération verviétoise (STIV) ont plus de trente ans et sont donc publics. Néanmoins, plusieurs d'entre eux contiennent des données à caractère personnel voire sensible, et l'archiviste peut décider, au cas par cas, d'en limiter l'accès.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

Charleroi

TRAMWAYS ÉLECTRIQUES DU PAYS DE CHARLEROI ET EXTENSIONS ET SES SUCESSEURS

IDENTIFICATION

Référence : ...
Dates : 1904-1991
Niveau de description : Fonds d'archives

Importance matérielle : Env. 3 m.l. (en attente de traitement)

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

La Société des tramways électriques du pays de Charleroi et extensions gère le réseau des transports en commun de la région carolingienne de 1904 à 1962. Elle se partage le territoire avec la SNCV.

La première ligne de tramway dans la région de Charleroi date de 1881. Elle relie Charleroi à Gilly et est exploitée par les Chemins de fer vicinaux belges. La traction y est mixte : vapeur et chevaline. L'année suivante, une seconde ligne est inaugurée, entre Charleroi et Montignies-sur-Sambre.

1885 marque l'arrivée dans la région d'une seconde société de transport, la SNCV, qui entre 1886 et 1902, met en place cinq lignes supplémentaires. Au début du XX^e siècle, la SNCV et les Chemins de fer vicinaux belges adoptent la traction électrique.

En 1903, la société des Chemins de fer vicinaux belges cède les concessions de Gilly et de Montignies aux RELSE, qui l'année suivante, rétrocèdent ces concessions à la filiale qu'ils viennent de créer, la Société anonyme des tramways électriques du pays de Charleroi, plus connue sous le nom des TEPCE. Rapidement, la SNCV passe un accord avec les TEPCE pour l'exploitation de son réseau dans la région de Charleroi : il s'agit d'une exploitation par voie d'affermage, le matériel, les installations et le personnel restant toujours attachés à la SNCV. En 1923, la SNCV se remet à exploiter elle-même ses lignes. Les sociétés de transport présentes sur le territoire de Charleroi sont donc la SNCV et les TEPCE.

En 1932 a lieu la première mise en service d'une ligne d'autobus entre Charleroi et Dampremy, mais cela restera une expérience isolée jusque dans les années 1950.

Le réseau des TEPCE atteint son apogée au début des années 1930. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, seuls quelques prolongements de lignes sont mis en place.

Durant les deux conflits mondiaux, les TEPCE ont connu des temps difficiles, mais malgré tout, après les deux guerres, le retour à la normale s'est fait assez rapidement. Néanmoins, après la Seconde Guerre mondiale vient l'époque du « tout à l'automobile ». Les TEPCE sont dès lors confrontés à la concurrence des compagnies privées d'autobus. Par ailleurs, comme dans d'autres villes, le nombre grandissant de voitures personnelles entraînent de plus en plus de difficultés de circulation. Pour répondre à cette concurrence, les TEPCE entreprennent en 1951 une campagne de modernisation avec notamment un remplacement du matériel pour améliorer les performances des convois. C'est à cette occasion que l'on modifie la livrée verte des voitures : la partie supérieure des remorques est désormais peinte en gris tandis que le bas des caisses dans un nouveau vert.

Ces mesures redressent temporairement la situation, mais la baisse des voyageurs reprend très vite. D'autre part, les coûts d'exploitation ne cessent d'augmenter... Dès 1958, les TEPCE remplacent les tramways par des autobus jugés moins chers en termes d'exploitation. Le dernier tramway rentre au dépôt de Genson le 1^{er} juillet 1974. Entretemps, en 1962, la concession des TEPCE est arrivée à échéance et l'exploitation du réseau est alors confiée à une société intercommunale mixte, la STIC, Société des Transports intercommunaux de Charleroi.

La Société des transports intercommunaux de Charleroi est la société gestionnaire du réseau des transports en commun de la région carolingienne de 1961 à 1991. Elle se partage le territoire avec la SNCV.

La Société des transports intercommunaux de Charleroi succède aux TEPCE, la concession de ces derniers ayant pris fin le 5 décembre 1961. Entreprise mixte à la fois privée et publique, la STIC est gérée par l'Etat, la Ville de Charleroi, les communes de Marcinelle et de Montignies-sur-Sambre et les TEPCE.

En raison d'une part du contexte du « tout à l'automobile » et d'autre part, d'une politique peu proactive de la STIC, les années soixante et septante sont une période noire dans le domaine des transports en commun dans la région de Charleroi : chute importante du nombre de voyageurs, pertes financières de la STIC... Par ailleurs, la création de la STIC ne permet pas une meilleure coopération avec la SNCV. Il n'y a donc pas d'amélioration de la cohérence du réseau.

Ce contexte négatif fait que la STIC n'investit pas dans la modernisation du réseau électrique existant, modernisation qui pourtant est bien nécessaire. Pour la STIC, l'avenir, c'est le métro léger, dont le premier projet est établi en 1965 (le contexte humain et économique ne justifie néanmoins pas un projet de cet ampleur). Cinq ans plus tard, les travaux n'ont toujours pas commencé, la STIC et la SNCV n'arrivant pas à se mettre d'accord... Ainsi, le premier tronçon n'est inauguré que le 21 juin 1976.

Le 30 juin 1974 marque la fin des tramways à Charleroi. Le matériel devenait vétuste et la STIC préfère investir dans l'achat d'autobus plutôt que dans la rénovation de ses tramways : entre 1970 et 1975, la STIC passe de 22 autobus à 89. En 1991, suite à la régionalisation du secteur des transports en commun, la STIC et la SNCV fusionnent pour créer le TEC Charleroi.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

Série

RAPPORTS D'ACTIVITÉS

IDENTIFICATION

Référence : BE MTCW, Soc. Série RA1²⁰
Nom : Collection des rapports d'activités de sociétés de transport
Dates : 1886-2013
Niveau de description : Fonds d'archives

²⁰ Il y a une seconde collection, dans laquelle les doublons ont été intégrés.

Importance matérielle : Env. 1,5 m.l.

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

1. NOM

Société nationale des chemins de fer vicinaux (1884-1991)

Acronyme : SNCV

Nom parallèle : Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB)

Société des transports intercommunaux de l'agglomération liégeoise (1961-1964)

Acronyme : STIAL

Société des transports intercommunaux de Liège-Seraing (1961-1964)

Acronyme : STILS

Société des transports intercommunaux de la région liégeoise (1964-1994)

Acronyme : STIL

Tramways électriques du pays de Charleroi et extensions (1904-1962)

Acronyme : TEPCE

Société des transports intercommunaux de Charleroi (1961-1991)

Acronyme : STIC

Opérateur de Transport de Wallonie

Acronyme : OTW

Nom parallèle : TEC

Ancien nom : Société régionale wallonne du transport (1991-2019)

Acronyme : SRWT

2. HISTOIRE

Depuis la fin du XIX^e siècle, le réseau de transports en commun wallon est exploité par différentes sociétés, dans un premier temps privées puis publiques (intercommunales) à partir des années 1960. Les villes de Charleroi, Liège et Verviers possèdent leur propre société tandis que la SNCV assure le service dans le reste de la Wallonie.

En 1991, les différentes sociétés de transport wallonnes (SNCV, STIC, STIL et STIV) sont dissoutes pour former la SRWT, organisme coordonnant cinq sociétés de transport publiques : le TEC Brabant wallon, le TEC Charleroi, le TEC Hainaut, le TEC Liège-Verviers et le TEC Namur-Luxembourg.

En 2018, les cinq sociétés régionales précitées fusionnent pour former l'OTW. On ne parle plus désormais de sociétés régionales mais de « bassins de mobilité » relevant immédiatement de l'OTW.

CONSULTATION ET UTILISATION

A. CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont publics et librement accessibles.

B. CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

REVUE DE PRESSE

IDENTIFICATION

Référence : BE MTCW, Soc. Série Presse
Nom : Collection de coupures de presse des TULE et de leurs successeurs
Dates : 1958-2007
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : Env. 7 m.l. (65 boîtes)

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

1. NOM

Société anonyme des Tramways de Liège et extensions

Acronyme : TULE

Société des transports intercommunaux de l'agglomération liégeoise

Acronyme : STIAL

Société des transports intercommunaux de Liège-Seraing

Acronyme : STILS

Société des transports intercommunaux de la région liégeoise

Acronyme : STIL

Société régionale wallonne du transport, direction Liège-Verviers

Nom parallèle : TEC Liège-Verviers

2. HISTOIRE

Cf. supra sociétés de transport.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

LES CONSTRUCTEURS ET FOURNISSEURS

SOCIÉTÉ ANONYME DE SAINT-LÉONARD

IDENTIFICATION

Référence : ...
Nom : ...
Dates : 1836-1927
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : 30 m.l.

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

...

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

CATALOGUES DE CONSTRUCTEURS

IDENTIFICATION

Référence : BE MTCW, Constr. Catalogues
Nom : « Catalogues » de constructeurs
Dates : [1905-1959]
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : 1 boîte

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

1. NOM

Ateliers de construction de et à Familleureux

Les Ateliers métallurgiques

Ancien nom : La Métallurgique

Société franco-belge de matériel de chemins de fer

Nom parallèle : Société franco-belge

2. HISTOIRE

Les Ateliers de Familleureux furent fondés en 1919 et absorbés par les Ateliers Belges Réunis en 1959.

Les Ateliers métallurgiques furent fondés en 1854.

La Société franco-belge fut fondée en 1881 et sa dernière usine (Raismes) est rachetée par Alsthome en 1982.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

LES ASSOCIATION D'AMATEURS

AMUTRA

IDENTIFICATION

Référence : ...
Dates : 1961-2014
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : Env. 2.5 m.l. (en attente de traitement)

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

L'AMUTRA est la première organisation pour la préservation des tramways en Belgique. C'est sous l'initiative de quelques mordus des chemins de fer vicinaux, dont Pierre Dehon et Edmond De Backer, que naît, le 7 mars 1961, l'AMUTRA (Association pour le MUSée du TRAMway). L'idée fédératrice des fondateurs de l'AMUTRA résidait, non seulement en la sauvegarde du matériel de la SNCV et des sociétés de tramways urbains, mais surtout de le mettre en évidence en l'exposant sur un site approprié pour en faire profiter le grand public. C'est ainsi que le 26 mai 1962, le Musée de Schepdael voit le jour avec le soutien actif et enthousiaste de la SNCV.

Au cours de son existence, l'AMUTRA, qui a compté jusqu'à 600 membres, n'a eu de cesse, non seulement de sauvegarder, avec les moyens du bord, de très nombreux tramways, tant vicinaux que urbains belges et même étrangers, mais aussi d'organiser très régulièrement des excursions sur des lignes de tramways vouées souvent à ... disparaître !

L'AMUTRA donnera naissance à de nombreuses associations de préservation du patrimoine tramviaire, dont le TTA, le MTUB, l'ASVi, le TTO, le Vlaams Tram- en Autobusmuseum VLATAM, feu Li Trimbleu, le RRR...

L'association a été dissoute le vendredi 25 avril 2014 sur décision de l'assemblée générale.

Notice rédigée par Marc Hélin.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

GTF

IDENTIFICATION

Référence : ...
Dates : 1975-2024
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : Moins d'1 m.l. (en attente de traitement)

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

L'asbl Groupement belge pour la promotion et l'exploitation Touristique du transport ferroviaire, en abrégé GTF asbl, fut créée par un acte passé le 15 avril 1975 (publié au Moniteur belge du 26 juin 1975). Elle a pour objectif l'exploitation de lignes ferroviaires à des fins touristiques, ainsi que la production de documentation en lien avec l'histoire des chemins de fer. Le GTF aura différents sièges sociaux au cours de son histoire : d'abord à Embourg, voie de Liège 63, puis successivement à Liège, quai Churchill 33 ; à Jemeppe-sur-Meuse, quai des Carmes 59 ; puis à Liège, d'abord boîte postale 191, ensuite rue Richard Heintz 9 (Musée des transports en commun du Pays de Liège) et enfin (à partir de 2015), quai Marcellis 11/3.

Le GTF s'inscrit dans la lignée d'autres asbl ayant également pour objet l'étude et l'exploitation touristique des chemins de fer (ARBAC, AMUTRA).

Les deux administrateurs désignés lors de la fondation de l'asbl sont Jacques Braive et Jean Renard. Le premier démissionnera le 30 novembre 2007 (effectif le 31 décembre 2007), laissant Jean Renard administrateur et président, fonction qu'il assume toujours en 2024.

Le GTF est actif dans le domaine du tourisme ferroviaire mais aussi de la publication de périodiques et de monographies. Il est ainsi l'éditeur de la revue trimestrielle Trans-fer (qui compte de nombreux numéros hors-série) et de la série d'ouvrages Les Tramways au pays de Liège, qui compte quatre tomes. Des membres du GTF ont également été particulièrement actifs dans la préservation de matériel roulant des sociétés de transport après leur retrait du service.

N'ayant pratiquement pas renouvelé ses effectifs depuis sa fondation, le GTF tend à être de moins en moins actif, notamment dans le domaine des publications.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

LES PAPIERS DE PERSONNES

PAPIERS DE JEAN EVRARD

IDENTIFICATION

Référence : BE MTCW, P.P. Evrard
Nom : Papiers de Jean Evrard relatifs au projet « Safège »
Dates : 1952-1971
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : 1 boîte

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

1. NOM

Evrard, Jean

2. HISTOIRE

Jean Evrard (1938-2019) est un des fondateurs bénévoles du MTCW. Employé au service électrique des TULE devenus la STIL, il a accumulé tout au long de sa vie une collection importante d'objets et d'archives relatifs aux transports en commun essentiellement liégeois.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents du fonds des papiers de Jean Evrard relatifs au projet « Safège » ont plus de trente ans et sont donc publics.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

PAPIERS NYST

IDENTIFICATION

Référence : BE MTCW, P.P. Nyst
Nom : Papiers Nyst : Documents relatifs à la carrière de Frédéric et de Jacques Nyst

Dates : 1898-1975
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : 1 boîte

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

NOM

Nyst, Frédéric
Forme parallèle : Nyst, Ernest Frédéric

Nyst, Jacques
Forme parallèle : Nyst, Jacques Noël Frédéric Louis

HISTOIRE

Frédéric Nyst

Ernest Frédéric Nyst, né à Maastricht le 19 décembre 1836 et décédé à Ivoz-Ramet le 13 septembre 1920, fut ingénieur. Il opte pour la nationalité belge en 1858. De 1857 à 1861, il effectue ses études d'ingénieur à l'Ecole des Mines, division « Arts et Manufactures » qu'il termine avec la plus grande distinction. Il débute sa carrière comme Ingénieur Réceptionnaire des chemins de fer du Gouvernement néerlandais. Il fonde ensuite à Liège, dans le quartier de la Boverie, une usine de fabrication de boulons, rivets et crampons (transférée rue d'Harscamps, puis à Angleur en 1905). Il dépose plusieurs brevets entre 1862 et 1873, dont un parachute à friction pour les cages des mines et monte-charges, un système de bandes métriques facilitant l'impôt et le mesurage des tissus et un appareil pour l'accrochage automatique des wagons de chemins de fer. En 1866, il obtient de la Ville de Bruxelles la concession du premier tramway en Belgique sur le parcours Eglise Sainte-Marie – rue Royale Sainte-Marie – les boulevards et l'avenue Louise jusqu'au bois de la Cambre. Malheureusement, il ne peut réunir les capitaux nécessaires et doit abandonner la construction de cette première ligne.

Son projet se concrétisera à Liège, en 1888, lorsqu'il obtiendra de la ville de Liège la concession d'un tramway « Est-ouest », de la station de Haut-Pré au passage à niveau de Cornillon. Cette ligne est perpendiculaire à la ligne principale des Tramways Liégeois, qu'elle coupe Place Saint-Lambert. La société prend le nom de Société des Tramway Est-Ouest. En 1895, la ligne est prolongée jusqu'à Robermont, en 1897 jusqu'à Bois-de-Breux, en 1898 jusqu'à Chénée et jusqu'à Ans, en 1902 jusqu'à Fléron et en 1913 jusqu'à Trooz. Le réseau Est-Ouest devient dès lors un des plus importants réseaux de la Cité ardente. Dès 1898, à la demande des promoteurs de l'Exposition universelle à Liège, Frédéric Nyst prend en charge la supervision des études techniques préalables. En 1899, il devient membre du Comité exécutif de la SA Liège-Exposition en charge de la direction générale des Travaux.

A la même époque, il participe à la fondation de la Société Géologique et Minière des Ingénieurs et industriels (Géomines) et fonde la Société d'Etudes et d'Entreprise Industrielles. Il sera également Président de l'Association des Ingénieurs, section de Liège, de 1902 à 1905.

Jacques Nyst

Jacques Noël Frédéric Louis Nyst, né à Liège le 25 avril 1904 et décédé le 14 avril 1975, fut ingénieur civil des mines ALLg. Il est le fils d'Émile Nyst et le petit-fils de Frédéric Nyst. En 1930, il obtient son diplôme d'ingénieur. Il a eu une brillante carrière et est une personnalité importante de l'histoire des transports à Liège. Il est entré aux TULE dès 1931 en qualité d'ingénieur adjoint à la direction. En 1945, il est nommé Administrateur-Directeur Général au Conseil d'Administration des TULE. Il poursuivra sa carrière sous la STIL.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents contenus dans ce fonds ont plus de trente ans et sont donc accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

PAPIERS DE JEAN-GÉRY GODEAUX

IDENTIFICATION

Référence : BE MTCW, P.P. JGG (TPL3)
Nom : Papiers Jean-Géry Godeaux : dossiers relatifs à la préparation de « Les tramways au pays de Liège », tome III : « Liège a fil des trolleybus »
Dates : c. 1989-1995
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : Env. 4,5 m.l. + add. : 0,83 m.l.

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

NOM

Godeaux, Jean-Géry (1955-)

HISTOIRE

Jean-Géry Godeaux est né à Liège en 1955. Parallèlement à ses activités professionnelles dans le secteur social (CPAS, CHR Citadelle), Jean-Géry Godeaux a également mené une carrière politique. Elu plusieurs fois échevin de 2000 à 2012, il est aujourd'hui membre du Conseil communal de la Ville de Liège.

Passionné d'archéologie industrielle et sensible à la préservation de la mémoire collective, il a consacré une grande partie de sa vie à l'histoire des transports et plus particulièrement à celle

des trolleybus. Auteur de plusieurs études sur ces sujets, son ouvrage le plus important est sans nul doute *Liège aux fils des trolleybus*, qui demeure à l'heure actuelle une référence dans le domaine. Il fut président de l'association « Tramway touristique de l'Aisne » de 2006 à 2009.

Auteur d'une rénovation profonde de l'Opéra.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

La totalité du fonds peut être consulté conformément à la convention passée avec Jean-Géry Godeaux.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

LES COLLECTIONS PAR SUPPORT

Photographies, cartes postales

PHOTOS DU MTCW

IDENTIFICATION

Référence : BE MTCW, Photo. MTCW
Nom : Collection des photographies des Tramways unifiés de Liège et ses successeurs
Dates : 1887-1997
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : Env. 8,5 m.l. (partiellement en attente de traitement)

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

NOM

Société anonyme des Tramways de Liège-Seraing et extensions

Acronyme : TULE

Société des transports intercommunaux de l'agglomération liégeoise

Acronyme : STIAL

Société des transports intercommunaux de Liège-Seraing

Acronyme : STILS

Société des transports intercommunaux de la région liégeoise

Acronyme : STIL

Société régionale wallonne du transport, direction Liège-Verviers

Nom parallèle : TEC Liège-Verviers

HISTOIRE

Cf. supra sociétés de transport.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

DOCUMENTS SONORES ET AUDIOVISUELS

PHOTOS DE JEAN LANGLEZ

IDENTIFICATION

Référence : BE MTCW, Photo. Langl.
Nom : Films de Jean Langlez
Dates : 1966-1974
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : 1 boîte

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

NOM

Langlez, Jean

Nom parallèle : Langlez, Jean Pierre Ovide Ernest

HISTOIRE

Jean Pierre Ovide Ernest Langlez, né le 27 février 1920 à Courtrai et décédé en 2010 à Knokke-Heist, était un amateur belge néerlandophone ayant, de la fin des années 1960 au milieu des années 1970, tourné plusieurs vidéos (au moins 17) ayant pour sujet les tramways et les chemins de fer. Hôtelier de profession, Jean Langlez était le fils d'Ernest Langlez (1882-1941), comptable puis hôtelier à Courtrai, et de Jonna Vandendriessche (1892-19..). Compte tenu de ses centres d'intérêt et du type d'évènement auquel il a assisté et qu'il a filmé, il était probablement un membre de l'AMUTRA (Association pour le Musée du tramway). Il a notamment filmé Bruxelles, la région flamande (Anvers, Bredene), les Pays-Bas (Amsterdam), l'Allemagne (Aix-la-Chapelle) ou encore la région wallonne (Liège, le Borinage, Namur).

IV. CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

Plans

PLANS ANCIENS

IDENTIFICATION

Référence : BE MTCW, Plan. Ancien Lg.
Nom : Plans des prédécesseurs du TEC Liège-Verviers
Dates : 1905-1970
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : 98 m.l. (partiellement en attente de traitement)

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

NOM

Société anonyme des tramways liégeois

Société des tramways est-ouest et extensions

Société anonyme des Tramways de Liège-Seraing et extensions

Acronyme : TULE

Société des transports intercommunaux de l'agglomération liégeoise

Acronyme : STIAL

Société des transports intercommunaux de Liège-Seraing

Acronyme : STILS

Société des transports intercommunaux de la région liégeoise

Acronyme : STIL

HISTOIRE

Cf. supra sociétés de transport.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.

PLANS DES RELSE

IDENTIFICATION

Référence : BE MTCW, Plan. RELSE
Nom : Plans des Railways économiques de Liège-Seraing et extensions
Dates : 1903-1952
Niveau de description : Fonds d'archives
Importance matérielle : Env. 0,4 m (4 boîtes)

HISTOIRE DU PRODUCTEUR

PRODUCTEUR D'ARCHIVES

NOM

Railways économiques de Liège-Seraing et extensions (1881-1961)
Acronyme : RELSE

HISTOIRE

Cf. supra sociétés de transport.

CONSULTATION ET UTILISATION

CONDITIONS D'ACCÈS

Tous les documents constituant ce fonds sont accessibles.

CONDITIONS DE REPRODUCTION

Pour la reproduction des documents, les règles en vigueur au Musée des transports en commun de Wallonie sont d'application.