

Méto léger de Charleroi

15 langues

[Article](#) [Discussion](#)
[Lire](#) [Modifier](#) [Modifier le code](#) [Voir l'historique](#) [Outils](#)

Le **méto léger de Charleroi** (abrégé **MLC**) est un réseau de [transport en commun](#) de l'agglomération de [Charleroi](#) en [Belgique](#), de type [méto léger](#) ou [semi-méto](#)³.

Le réseau se compose d'une boucle centrale, qui ceinture le centre-ville de [Charleroi](#), ainsi que quatre antennes vers [Anderlues](#) (à l'Ouest), [Gosselies](#) (au Nord), [Gilly](#) (au Nord-Est) et [Châtelineau](#) (à l'Est). Le méto léger de Charleroi est exploité par l'[Opérateur de transport de Wallonie](#) (OTW) et sa marque commerciale « le TEC ». Le réseau compte quatre lignes commerciales, qui circulent sur la boucle centrale et desservent ensuite une des antennes : les lignes [M1 et M2](#) sur l'antenne d'Anderlues, la ligne [M3](#) sur l'antenne de Gosselies et la ligne [M4](#) sur l'antenne de Gosselies de Gilly. Une ligne numérotée [M5](#) devrait ouvrir à partir de 2027, lorsque les travaux de l'antenne de Châtelineau seront terminés⁴.

Projeté dans les années 1960, un premier tronçon est inauguré en 1976. À la fin des années 1990, étant donné qu'une partie importante du réseau restait inexploitée, le méto léger fut repris comme appartenant à la série des [grands travaux inutiles](#). Des travaux repris en 2008 et achevés le 21 juin 2013 ont permis d'achever les lignes vers Gosselies et Gilly. En novembre 2023, d'autres travaux ont démarré sur l'antenne vers Châtelineau, partiellement achevée, en vue de terminer le réseau⁵.

Histoire [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Projet initial [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Articles connexes : [Tramways électriques du pays de Charleroi et extensions](#) et [Tramway vicinal de Charleroi](#).

Le projet de construction de ce méto léger date du début des années 1960 ; sa construction a démarré à la fin de cette même décennie, avec l'objectif de remplacer les deux réseaux vieillissants ([SNCV](#) & [STIC](#)) desservant la ville et sa banlieue. Ce nouveau réseau qui devait compter 69 stations et mesurer 52 km de long, devait également servir de vitrine pour l'exportation. À cette époque, on prévoyait de doter la ville d'un réseau de transports en commun performant constitué de véhicules de type [tramway](#) mais circulant en site propre intégral (tunnel, viaduc). Le projet initial comportait une boucle urbaine, ceinturant le centre-ville de Charleroi, sur laquelle devaient venir se greffer huit antennes desservant les faubourgs de la ville. Lors du lancement du projet, la fin des travaux était prévue pour 1992 et le tout devait coûter 20 milliards de [francs belges](#) (valeur en 1960).

En 1968 la société [Safège-Transport](#) propose un projet de boucle urbaine et de ligne de méto aérien pour la ville de Charleroi et son agglomération. Mais la nuisance d'une telle installation aérienne dans les artères du centre urbain en font un projet sans suite⁶.

MLC Méto léger de Charleroi



Logo du méto léger de Charleroi



Rame à la station Soleilmont

Situation	Agglomération de Charleroi <div> Belgique</div>
Type	Méto léger / Semi-méto
Entrée en service	21 juin 1976 (inauguration du premier tronçon)
Longueur du réseau	33,3 km
Longueur additionnée des lignes	59,5 km
Lignes	4
Stations	51 dont 10 souterraines ¹
Rames	49 BN LRV (38 en service, 7 en réserve et 4 en reconstruction)
Fréquentation	5 635 804 (voir Trafic)
Écartement des rails	1 000 mm
Exploitant	TEC
Vitesse moyenne	25 km/h ²
Vitesse maximale	65 km/h
Lignes du réseau	 M1 M2 M3 M4 (M5 à partir de 2027)

Le premier tronçon est inauguré le 21 juin 1976⁷.

Ce projet ambitieux sera néanmoins contrarié par la régionalisation de l'État belge qui transfère certaines compétences, dont le transport, du pouvoir fédéral aux régions, dont le budget est moins important. Le métro de Charleroi est ramené à une dimension beaucoup plus modeste et certains travaux initialement prévus ne sont jamais entrepris, tandis que d'autres ne sont jamais menés à leur terme. Cela explique la présence de sections incomplètes et d'autres où seul le gros-œuvre a été achevé. L'antenne de Châtelet, notamment, est entièrement équipée et achevée depuis 1985 jusqu'à la station *Centenaire* (au-delà, seul le gros-œuvre est terminé).

Inutilisée et entretenue au minimum, elle subit diverses déprédations.

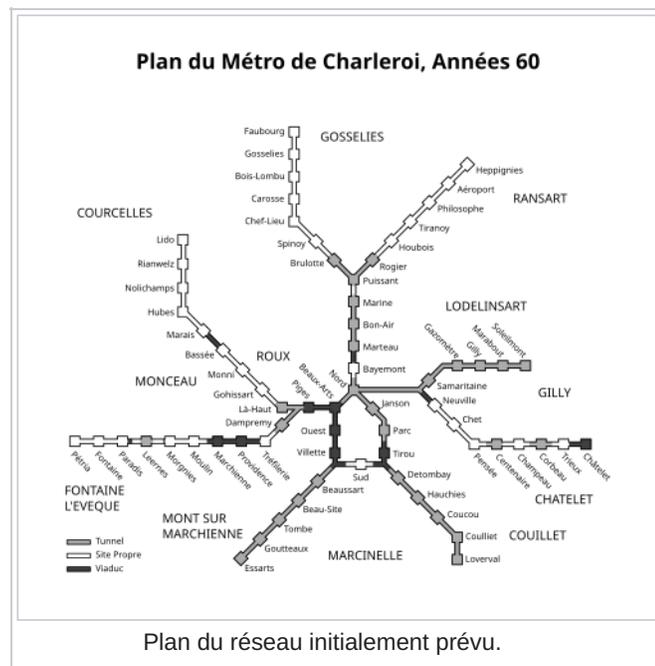
Par ailleurs, des motrices en surnombre sont parquées depuis de nombreuses années dans le dépôt de *Jumet*. Cette situation conduit parfois à évoquer ce projet comme appartenant à la série des **grands travaux inutiles**⁸.

Le premier tronçon est inauguré le 21 juin 1976 entre la gare de *Charleroi Sud* et la station *Villette*. Il s'agit également du premier tronçon de métropolitain aérien ouvert en Belgique [réf. souhaitée]. Le 30 juin 1980, la section *Villette - Piges* est mise en service, suivie, le 21 juin 1982, de la section *Morgnies - Paradis*. Le 29 mai 1983, la station *Beaux-Arts* ainsi que la section *Piges - Dampremy* sont mises en service. Le 25 mai 1986, la station *Pétria* est mise en service, de même qu'à l'est de la ville sont terminés les travaux vers *Montignies-sur-Sambre* et la station *Centenaire* qui restent cependant inutilisées.

Le 22 août 1992, la section *Dampremy - Morgnies* et la station *Fontaine-l'Évêque* sont mises en service, terminant ainsi la construction du métro léger entre *Charleroi Sud* et *Pétria*. Le 28 août de la même année, l'antenne de Gilly est mise en service. Le 30 août 1996, les stations *Parc* et *Janson* sur la boucle sont mises en serviceⁱ¹. À partir de cette date, les travaux sont abandonnés et il faut attendre l'année 2007 pour que le projet de terminer la boucle centrale à Charleroi soit entrepris.

De 1996 à 2012, le réseau compte alors cinq lignes commerciales :

Lignes	Parcours	Mise en service	Nombre de stations
54	Sud ↔ Gilly	1992	8
55	Parc ↔ Gilly	1996	6
84	Pétria ↔ Gilly	1996	15
88	Anderlues ↔ Parc	1996	14
89	Anderlues ↔ Sud	1992	14



Seconde phase de développement et réorganisation des lignes [modifier | modifier le code]

Au début de l'année 2007, des travaux de grande ampleur débutent à plusieurs endroits de l'agglomération afin de terminer la « boucle » et de réactiver l'antenne vers *Gosselies* ; par ailleurs, le 27 août 2008, le président de la *Banque européenne d'investissement* (BEI), *Philippe Maystadt*, a signé à la ville de Charleroi un contrat de crédit d'un montant de 75 millions d'euros destiné aux travaux du MLC et garanti par la Région wallonne. Outre l'amélioration de la circulation dans la zone urbaine de

Charleroi, ces investissements doivent permettre au **TEC Charleroi** d'arriver à 7 millions de passagers par an sur le MLC en 2020⁹. L'achèvement des chantiers est initialement prévu pour 2013, avec inauguration de la boucle en 2012.

Achèvement de la boucle centrale [modifier | modifier le code]

Dans la boucle centrale, entre les stations Parc et Sud, ont été construits 2000 m de tramway en site propre. Le tracé original, souterrain et aérien, est abandonné. Le tunnel souterrain remonte au niveau de la rue de Montigny et passe sur le pont Neuf au-dessus de la **Sambre** et se prolonge le long de la rivière jusqu'à la station **Sud**^{10,11}. Un arrêt de bus et deux arrêts de trams au niveau du **boulevard Joseph Tirou** ont été construits.

Les travaux sont terminés le 27 février 2012, pour un coût total de 24,5 millions d'euros¹².

Prolongement de l'antenne de Gilly vers Soleilmont [modifier | modifier le code]

Le même jour, le nouveau tronçon entre Gilly et Soleilmont est opérationnel. Le nouveau réseau s'organise autour de 4 lignes, numérotées de M1 à M4. Cependant, à la suite de retards dans les travaux de l'antenne vers **Gosselies**, seules les lignes M1, M2 et M4 sont exploitées.

Desserte du nord de l'agglomération vers Gosselies [modifier | modifier le code]

Cette ligne avait été rénovée dans les **années 1980** mais ne fut jamais exploitée commercialement par le tram (uniquement le soir en fin de service afin que les rames rentrent au garage), son tracé existe déjà de la station Piges vers le nord jusqu'au dépôt de Jumet. La ligne est prolongée jusqu'à **Gosselies** et est complètement isolée sur une infrastructure en surface (site propre) sur la chaussée de Bruxelles.

Le lien entre le réseau actuel et la ligne désignée sur le plan original comme l'antenne de Gosselies fut construit lors de l'ouverture de la station *Waterloo*. Elle se trouve à l'entrée de l'autoroute A54 vers Bruxelles et fut utilisée comme voie de garage par les rames en heure creuse.

De son terminus à la station *Piges*, la ligne compte 15 stations. Un parking pour inciter les gens à l'utiliser est construit à proximité du **Zoning** (zone industrielle) de Gosselies.

Les travaux ont démarré le 25 mars 2009¹³ ; le 3 septembre 2012, la ligne M3 est ouverte, mais en ne desservant provisoirement que la boucle centrale¹⁴. Le 12 novembre 2012 débutent les essais techniques¹⁵ entre la station *Piges* et le dépôt de Jumet.

Le 22 juin 2013, la ligne M3 est mise en service vers Gosselies¹⁶. Le coût total des travaux est de 49,5 millions d'euros¹².

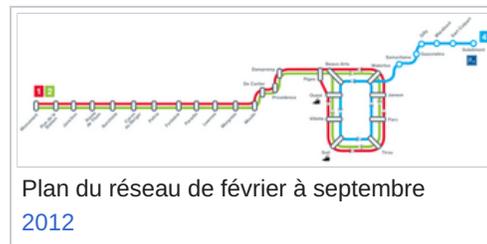
Troisième phase de développement [modifier | modifier le code]

En janvier 2021, l'**Union européenne** annonce un plan de relance destiné à faire face à la crise économique due à la **pandémie de Covid-19**. La **Région wallonne**, qui doit bénéficier de 1,48 milliard d'euros, sélectionne 24 projets, donc l'extension du métro léger de Charleroi jusqu'au futur Grand Hôpital de Charleroi (GHdC), pour un montant de 60 millions¹⁷. À cette fin, l'antenne vers **Châtelineau**, dont une grande partie des travaux sont terminés depuis 35 ans, sera mise en service¹⁸.

Par ailleurs, à partir du 1^{er} juillet 2021, le métro léger ne dessert plus l'arrêt **Sud**, en raison de la réfection de l'esplanade devant la **gare de Charleroi-Sud**¹⁹. Les travaux sont alors prévus pour une durée de huit mois.

Le 23 juin 2021, le secrétaire d'État à la relance **Thomas Dermine** confirme l'obtention des 60 millions d'euro du plan de relance européen, pour l'extension du métro carolo²⁰. En décembre 2021, le TEC présente les futures rames qui circuleront sur la ligne²¹. Sur son site, la ville de **Charleroi** détaille quant à elle la future ligne²², qui comptera huit stations :

- **Neuville** : station en viaduc,



Plan du réseau de février à septembre 2012



Un tram traversant la **Sambre** sur le pont de la Résistance élargi.

- **Yernaux** : station en viaduc,
- **Pensée** : station en tranchée ouverte,
- **Centenaire** : station souterraine,
- **Champeau** : station aérienne,
- **Roctiau** : station en tranchée ouverte,
- **Corbeau** : future station souterraine,
- **Les Viviers** : future station aérienne (à proximité de l'entrée principale du futur hôpital du groupe *GHdC*).

En juin 2022, les rames rénovées par **Alstom** entrent en service²³.

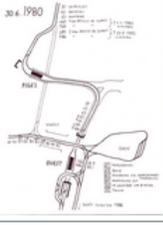
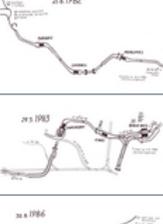
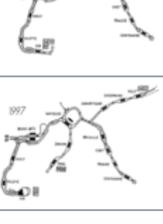
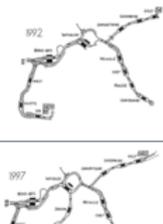
Le 3 janvier 2023, la boucle centrale est finalement rouverte à la circulation. À cette occasion, l'arrêt « Sud » devient « **Gare Centrale** », s'alignant ainsi sur le changement de nom de la **gare de Charleroi-Sud**. De plus, un nouvel arrêt, dénommé « **Sambre** », est ouvert entre les arrêts « Gare Centrale » et « Tirou »²⁴.

Le 6 janvier 2023, le fonctionnaire délégué de la **Région wallonne** octroie les deux permis pour la future ligne 5, l'un pour le réaménagement des infrastructures existantes et l'autre pour les nouvelles constructions²⁵.



Rame rénovée par Alstom.

Chronologie des travaux [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Date	Section	Stations mises en service	Plan
21 juin 1976	Sud - Vilette	Sud, Vilette	
30 juin 1980	Vilette - Piges	Ouest, Piges	
21 juin 1982	Morgnies - Paradis	Morgnies, Leernes, Paradis	
29 mai 1983	Beaux-Arts - Dampremy	Beaux-Arts, Dampremy	
30 août 1986	Fontaine - Pétria	Fontaine, Pétria	
22 août 1992	Providence - Moulin	Providence, De Cartier, Moulin	
28 août 1992	Waterloo - Gilly	Waterloo, Samaritaine, Gazomètre, Gilly	
	Neuville - Centenaire	Neuville, Yernaux, Pensée, Centenaire	
30 août 1996	Janson - Parc	Janson, Parc	

27 février 2012	Gilly - Soleilmont	Marabout, Sart Culpart, Soleimont	
	Parc - Sud	Tirou	
30 juin 2013	Piges - Faubourg de Bruxelles	Sacré Madame, La Planche, Deschassis, Marie-Curie, Saint-Antoine, Puissant, Chaussée de Gilly, Rue Bertaux, Madeleine , Carrosse, Léopold, Calvaire, Bruyère, Faubourg de Bruxelles , Rue du Chemin de Fer, Émailleries, City-Nord, Chaussée de Fleurus	
3 janvier 2023	Sambre	Sambre	

Réseau actuel [modifier | modifier le code]

Présentation [modifier | modifier le code]

⚠ Cette section est vide, insuffisamment détaillée ou incomplète. [Votre aide](#) est la bienvenue ! [Comment faire ?](#)

Le réseau dessert deux communes de l'[arrondissement administratif de Charleroi](#) : [Charleroi](#) et [Fontaine-l'Évêque](#), ainsi qu'[Anderlues](#) (arrondissement de Thuin), soit environ 234 000 habitants.

Lignes en service [modifier | modifier le code]

Depuis le 22 juin 2013, le réseau est desservi par quatre lignes, numérotées de M1 à M4, et dessert 48 stations. La longueur du réseau est de 33,3 km de voies, et la longueur additionnée des lignes est de 59,5 km.

La [pertinence](#) de cette section est remise en cause. Considérez son contenu avec précaution. [Améliorez-le](#) ou [discutez-en](#), sachant que [la pertinence encyclopédique d'une information](#) se démontre essentiellement par des sources secondaires indépendantes et de qualité qui ont analysé la question. (janvier 2024)

Motif avancé : [Discussion Projet:Transports en commun#Des bases de données dans l'encyclopédie, nouvel épisode](#) et [Discussion:Listes de lignes de transport en commun/Admissibilité](#)

Ligne	Caractéristiques									
M1	Ligne M1 du métro léger de Charleroi									
	Charleroi ↔ Anderlues — Monument									
	Ouverture / Fermeture 27 février 2012 / —	Longueur 17,3 km	Durée 32 min	Nb. d'arrêts 25	Matériel BN LRV	Jours de fonctionnement L, Ma, Me, J, V, S, D	Jour / Soir / Nuit / Fêtes O / N / N / O	Voy. / an —	Exploitant TEC Charleroi	
	Desserte :									
	<ul style="list-style-type: none"> Ville et lieux desservis : Charleroi ; Fontaine-l'Évêque ; Anderlues Gares desservies : Gare de Charleroi-Central, Gare de Charleroi-Ouest 									
	Autre :									
	<ul style="list-style-type: none"> Amplitudes horaires : la ligne fonctionne du lundi au vendredi sauf jours fériés de 4 h 47 à 20 h 10, le samedi sauf jours fériés de 4 h 47 à 19 h 47 et le dimanche et jours fériés de 6 h 44 à 19 h 47. <ul style="list-style-type: none"> Fréquences : Lundi-vendredi : 2/h ; Week-end: 1/h. Particularités : la boucle urbaine est dans le sens anti-horaire. Tramway entre les arrêts "Pétria" et "Monument". Arrêts non accessibles aux UFR : Date de dernière mise à jour : 24 avril 2017. 									
	Dernière actualisation : —									
										

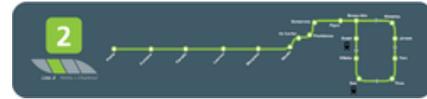
Ligne M2 du métro léger de Charleroi

Charleroi ↔ Anderlues — Monument

Ouverture / Fermeture	Longueur	Durée	Nb. d'arrêts	Matériel	Jours de fonctionnement	Jour / Soir / Nuit / Fêtes	Voy. / an	Exploitant
27 février 2012 / —	17,3 km	37 min	25	BN LRV	L, Ma, Me, J, V, S, D	O / N / N / O	—	TEC Charleroi

Desserte :

- **Ville et lieux desservis** : Charleroi ; Fontaine-l'Évêque ; Anderlues
- **Gares desservies** : Gare de Charleroi-Central, Gare de Charleroi-Ouest



M2

Autre :

- **Amplitudes horaires** : la ligne fonctionne du lundi au vendredi sauf jours fériés de 5 h 37 à 18 h 39, le samedi sauf jours fériés de 5 h 22 à 18 h 54 et le dimanche et jours fériés de 7 h 14 à 18 h 54.
 - **Fréquences** : Lundi-vendredi : 2/h ; Week-end: 1/h.
- **Particularités** : la boucle urbaine est dans le sens horaire. Tramway entre "Péttria" et "Monument".
- **Arrêts non accessibles aux UFR** :
- **Date de dernière mise à jour** : 24 avril 2017.

Dernière actualisation : —

Ligne M3 du métro léger de Charleroi

Charleroi ↔ Gosselies — Faubourg de Bruxelles

Ouverture / Fermeture	Longueur	Durée	Nb. d'arrêts	Matériel	Jours de fonctionnement	Jour / Soir / Nuit / Fêtes	Voy. / an	Exploitant
22 juin 2013 / —	16,6 km	33 min	28	BN LRV	L, Ma, Me, J, V, S, D	O / N / N / O	—	TEC Charleroi

Desserte :

- **Ville et lieux desservis** : Charleroi
- **Gares desservies** : Gare de Charleroi-Central, Gare de Charleroi-Ouest



M3

Autre :

- **Amplitudes horaires** : la ligne fonctionne du lundi au vendredi sauf jours fériés de 5 h 6 à 20 h 1, le samedi sauf jours fériés de 5 h 22 à 19 h 56 et le dimanche et jours fériés de 5 h 10 à 20 h 1.
 - **Fréquences** : Lundi-vendredi (scolaires) : 6/h ; Lundi-vendredi (congés) : 4/h ; Samedi : 4/h ; Dimanche/fériés : 3/h
- **Particularités** : la boucle urbaine est dans le sens horaire. Tramway en site propre entre "Piges" et "Faubourg de Bruxelles".
- **Arrêts non accessibles aux UFR** :
- **Date de dernière mise à jour** : 24 avril 2017.

Dernière actualisation : —

M4

Ligne M4 du métro léger de Charleroi

Charleroi ↔ Gilly — Soleilmont

Ouverture / Fermeture	Longueur	Durée	Nb. d'arrêts	Matériel	Jours de fonctionnement	Jour / Soir / Nuit / Fêtes	Voy. / an	Exploitant
27 février 2012 / —	8,3 km	28 min	15	BN LRV	L, Ma, Me, J, V, S, D	O / N / N / O	—	TEC Charleroi

Desserte :

- **Ville et lieux desservis** : Charleroi



- **Gares desservies** : [Gare de Charleroi-Central](#), [Gare de Charleroi-Ouest](#)

Autre :

- **Amplitudes horaires** : la ligne fonctionne du lundi au vendredi sauf jours fériés de 5 h 4 à 19 h 42, le samedi sauf jours fériés de 5 h 4 à 19 h 42 et le dimanche et jours fériés de 5 h 36 à 19 h 39.
 - **Fréquences** : Lundi-vendredi : 6 à 12/h ; samedi : 6/h ; dimanche/fériés : 4/h
- **Particularités** : la boucle urbaine dans le sens anti-horaire.
- **Arrêts non accessibles aux UFR** :
- ***Date de dernière mise à jour** : 24 avril 2017.*

Dernière actualisation : —

Boucle centrale [modifier | modifier le code]

Planifiée comme un anneau central possédant 8 stations avec des embranchement vers les 8 lignes de l'agglomération, la boucle est complète depuis la jonction entre la station *Sud* et la station *Parc*. La mise en service commença le 27 février 2012 pour les lignes 1, 2 et 4 puis en septembre 2012 pour la ligne 3. En janvier 2023, la station *Sud* est renommée *Gare Centrale*, tandis qu'un neuvième arrêt fait son apparition, dénommé *Sambre*. Le 8 septembre 2023, la station *Beaux-Arts* est renommée *Palais*²⁶.

La boucle a 9 stations sur une longueur de 4,3 km.

	Stations	Lat/Long	Type	Situation	Communes	Inauguration	Lignes	Notes
O	Gare Centrale	50° 24′ 17″ N, 4° 26′ 19″ E	Méto	Surface	Charleroi-ville (Charleroi)	octobre 1973	M1 M2 M3 M4	Dénommée « Sud » jusqu'au 2 janvier 2023.
•	Villette	50° 24′ 23″ N, 4° 26′ 06″ E	Méto	Viaduc	Charleroi-ville (Charleroi)	21 juin 1976	M1 M2 M3 M4	
•	Ouest	50° 24′ 38″ N, 4° 26′ 11″ E	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	30 juin 1980	M1 M2 M3 M4	Initialement prévue en viaduc.
•	Palais	50° 24′ 53″ N, 4° 26′ 35″ E	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	24 mai 1983	M1 M2 M3 M4	
•	Waterloo	50° 25′ 03″ N, 4° 27′ 00″ E	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	28 août 1992	M1 M2 M3 M4 M5	Initialement nommée « Nord ».
•	Janson	50° 24′ 47″ N, 4° 27′ 07″ E	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	30 août 1996	M1 M2 M3 M4	
•	Parc	50° 24′ 34″ N, 4° 26′ 55″ E	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	30 août 1996	M1 M2 M3 M4	
•	Tirou	50° 24′ 22″ N, 4° 26′ 44″ E	Tramway	Surface	Charleroi-ville (Charleroi)	27 février 2012	M1 M2 M3 M4	Initialement nommée « Écluse ».
•	Sambre	50° 24′ 19″ N, 4° 26′ 32″ E	Tramway	Surface	Charleroi-ville (Charleroi)	3 janvier 2023	M1 M2 M3 M4	

Légende : les arrêts sont signalés par un •, les **pôles d'échanges** par un O et les terminus par un ■. Couleurs : **Méto** ; **Tramway** ; *Non desservie*.

Antenne vers Anderlues [modifier | modifier le code]

L'antenne vers [Anderlues](#) est la première antenne à avoir été mise en service sur toute sa longueur, en plusieurs étapes entre 1980 et 1992 (voir [historique](#)). Cette ligne, devant initialement avoir pour terminus la station *Pétria* à [Fontaine-l'Évêque](#), s'est vue finalement adjoindre une portion d'une ligne de tram de l'ancienne SNCV entre les arrêts *Pétria* et *Monument*.

La section *Palais - Pétria* est à double voie. Après *Pétria*, la ligne est à voie unique jusqu'à *Monument*, sauf au niveau de *Surschiste* (Fontaine-l'Évêque) où se croisent les trams, ainsi qu'à l'arrêt *Rue de la Station* à Anderlues pour permettre aux passagers de débarquer sur les trottoirs de la rue. Le terminus *Monument* est également à double voie. La circulation des trams se fait à droite.

La plus grande partie de la ligne est aérienne. La section *Piges - Dampremy* est souterraine, une longue section de part et d'autre des stations *Providence* et *Moulin* est en viaduc, la traversée de *Marchienne* est souterraine, de même que la traversée de Fontaine-l'Évêque. Au-delà de *Pétria*, le tram circule sur le côté de la chaussée, et ce jusqu'à *Surschiste*, puis en site propre jusque *Route de Thuin*, sur le bord de la chaussée jusque *Jonction*, et au milieu de la route par la suite. L'antenne totalise donc une longueur totale de 13 km, dont les 3,5 derniers kilomètres, au-delà de *Pétria*, sont une ligne de tramway en site propre (ni en souterrain, ni en viaduc).

La vitesse maximale sur l'antenne d'Anderlues est de 65 km/h. Néanmoins, à de nombreux endroits, la vitesse maximale autorisée est moins élevée (45 - 55 km/h). Le passage sous le pont de la Tréfilerie le long de la route de Mons se fait à 25 km/h, de même que le franchissement de la Sambre dans le sens *Providence - De Cartier*, et l'important virage se situant juste avant la station *Dampremy* en arrivant de Charleroi.

L'antenne compte onze stations de métro et six arrêts de tram : *Palais*, *Piges*, *Dampremy*, *Providence*, *De Cartier*, *Moulin*, *Morgnies*, *Leernes*, *Paradis*, *Fontaine*, *Pétria*, *Coron du Berger*, *Surschiste*, *Route de Thuin*, *Jonction*, *Rue de la Station* et enfin *Monument*. D'après les plans initiaux, une douzième station, *Tréfilerie*, aurait dû être ouverte entre *Providence* et *Dampremy*, près du pont du même nom.

L'antenne est parcourue par les lignes **M1** et **M2** depuis le 27 février 2012. Auparavant, elle était parcourue par les lignes 88 et 89. Plus anciennement, elle était également utilisée par les lignes 90 (Charleroi - La Louvière) et 92 (Charleroi - Thuin)

L'antenne possède 16 stations sur une longueur de 13 km.



La station *Marchienne*, entre les stations *Providence* et *De Cartier*, était prévue comme station de correspondance avec la gare SNCB de Marchienne. Celle-ci devant être transférée au croisement avec le métro léger, la station *De Cartier* n'a pas pris le nom *Marchienne*.

	Stations	Lat/Long	Type	Situation	Communes	Inauguration	Lignes	Notes
•	<i>Ouest</i>	50° 24′ 38″ N, 4° 26′ 11″ E	Métro	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	24 mai 1983	M1 M2 M3 M4	Sortie de la Boucle centrale.
•	<i>Palais</i>	50° 24′ 53″ N, 4° 26′ 35″ E	Métro	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	24 mai 1983	M1 M2 M3 M4	Sortie de la Boucle centrale.
•	Piges	50° 24′ 56″ N, 4° 26′ 14″ E	Métro	Viaduc	Dampremy (Charleroi)	30 juin 1980	M1 M2 M3	Vers ligne M3
•	Dampremy	50° 24′ 59″ N, 4° 25′ 43″ E	Métro	Souterrain	Dampremy (Charleroi)	24 mai 1983	M1 M2	

•	Tréfilerie	—	Méto	/	Marchienne-au-Pont (Charleroi)	/	/	Non construit.
•	Providence	50° 24′ 46″ N, 4° 24′ 28″ E	Méto	Viaduc	Marchienne-au-Pont (Charleroi)	22 août 1992	M1 M2	
•	Marchienne	—	Méto	/	Marchienne-au-Pont (Charleroi)	/	/	En projet.
•	De Cartier	50° 24′ 25″ N, 4° 23′ 43″ E	Méto	Souterrain	Marchienne-au-Pont (Charleroi)	22 août 1992	M1 M2	
•	Moulin	50° 24′ 31″ N, 4° 23′ 14″ E	Méto	Viaduc	Monceau-sur-Sambre (Charleroi)	22 août 1992	M1 M2	
•	Morgnies	50° 24′ 15″ N, 4° 21′ 55″ E	Méto	Surface	Goutroux (Charleroi)	24 mai 1983	M1 M2	
•	Leernes	50° 24′ 06″ N, 4° 20′ 50″ E	Méto	Surface	Leernes (Fontaine-l'Évêque)	24 mai 1983	M1 M2	
•	Paradis	50° 24′ 19″ N, 4° 20′ 18″ E	Méto	Viaduc	Fontaine-l'Évêque	24 mai 1983	M1 M2	
•	Fontaine	50° 24′ 24″ N, 4° 19′ 36″ E	Méto	Souterrain	Fontaine-l'Évêque	25 mai 1986	M1 M2	
•	Petria	50° 24′ 22″ N, 4° 18′ 42″ E	Méto	Surface	Fontaine-l'Évêque	25 mai 1986	M1 M2	
•	Coron du Berger	50° 24′ 23″ N, 4° 18′ 07″ E	Tramway	Surface	Fontaine-l'Évêque		M1 M2	
•	Surchiste	50° 24′ 23″ N, 4° 17′ 37″ E	Tramway	Surface	Fontaine-l'Évêque		M1 M2	
•	Route de Thuin	50° 24′ 12″ N, 4° 17′ 14″ E	Tramway	Surface	Anderlues		M1 M2	
•	Jonction	50° 24′ 00″ N, 4° 16′ 59″ E	Tramway	Surface	Anderlues		M1 M2	
•	Rue de la Station	50° 24′ 12″ N, 4° 16′ 37″ E	Tramway	Surface	Anderlues		M1 M2	
■	Monument	50° 24′ 21″ N, 4° 16′ 18″ E	Tramway	Surface	Anderlues		M1 M2	

Légende : les arrêts sont signalés par un •, les pôles d'échanges par un O et les terminus par un ■. Couleurs : Méto ; Tramway ; Non desservie.

Antenne vers Gosselies [modifier | modifier le code]

La ligne vers [Gosselies](#) part de la station *Piges* et circule comme un tram sur site propre. Son inauguration a eu lieu le 21 juin 2013.

L'antenne possède 19 stations sur une longueur de 12,3 km.



La station *Madeleine*, à proximité du dépôt de [Jumet](#). Arrêt de tram et de bus. À proximité de la [A54](#) avec un

	Stations	Lat/Long	Type	Situation	Communes	Inauguration	Lignes	Notes
•	<i>Ouest</i>	50° 24′ 38″ N, 4° 26′ 11″ E	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	24 mai 1983	M1 M2 M3 M4	Sortie de la Boucle centrale.
•	<i>Palais</i>	50° 24′ 53″ N, 4° 26′ 35″ E	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	24 mai 1983	M1 M2 M3 M4	Sortie de la Boucle centrale.
•	Piges	50° 24′ 56″ N, 4° 26′ 14″ E	Méto	Viaduc	Dampremy (Charleroi)	30 juin 1980	M1 M2 M3	Vers lignes M1 et M2
•	Sacré Madame	50° 25′ 05″ N, 4° 26′ 19″ E	Tramway	Surface	Dampremy (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
•	La Planche	50° 25′ 20″ N, 4° 26′ 25″ E	Tramway	Surface	Dampremy (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
•	Deschassis	50° 25′ 38″ N, 4° 26′ 26″ E	Tramway	Surface	Lodelinsart (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
•	Marie Curie	50° 25′ 51″ N, 4° 26′ 27″ E	Tramway	Surface	Lodelinsart (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
•	Saint-Antoine	50° 26′ 08″ N, 4° 26′ 26″ E	Tramway	Surface	Jumet (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
•	Puissant	50° 26′ 24″ N, 4° 26′ 18″ E	Tramway	Surface	Jumet (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
•	Caussée de Gilly	50° 26′ 36″ N, 4° 26′ 13″ E	Tramway	Surface	Jumet (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
•	Rue Bertaux	50° 26′ 48″ N, 4° 26′ 08″ E	Tramway	Surface	Jumet (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
•	<i>Madeleine</i>	50° 27′ 08″ N, 4° 25′ 59″ E	Tramway	Surface	Jumet (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
•	Carrosse	50° 27′ 33″ N, 4° 25′ 49″ E	Tramway	Surface	Gosselies (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
•	↙ Chaussée de Fleurus	50° 27′ 50″ N, 4° 26′ 12″ E	Tramway	Surface	Gosselies (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
↑	• Leopold	50° 27′ 55″ N, 4° 25′ 54″ E	Tramway	Surface	Gosselies (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
•	↙ City Nord	50° 28′ 05″ N, 4° 26′ 18″ E	Tramway	Surface	Gosselies (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
↑	• Calvaire	50° 28′ 07″ N, 4° 25′ 56″ E	Tramway	Surface	Gosselies (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
•	↙ Emailleries	50° 28′ 16″ N, 4° 26′ 19″ E	Tramway	Surface	Gosselies (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
↑	• Bruyette	50° 28′ 24″ N, 4° 26′ 08″ E	Tramway	Surface	Gosselies (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
•	↙ Rue du Chemin de Fer	50° 28′ 22″ N, 4° 26′ 20″ E	Tramway	Surface	Gosselies (Charleroi)	22 juin 2013	M3	
■	Faubourg de Bruxelles	50° 28′ 37″ N, 4° 26′ 24″ E	Tramway	Surface	Gosselies (Charleroi)	22 juin 2013	M3	

Légende : les arrêts sont signalés par un •, les pôles d'échanges par un O et les terminus par un ■. Couleurs : **Mé**tro ; **Tramway** ; *Non desservie*.

Antenne vers Gilly [modifier | modifier le code]

Cette ligne est la deuxième à avoir été mise en service, tout du moins partiellement. Son inauguration s'est faite le 28 août 1992. Trois stations ont été mises en service : *Samaritaine*, *Gazomètre* et *Gilly*, en plus de la section de la boucle centrale entre *Beaux-Arts* et *Waterloo*. Les plans initiaux projetaient deux stations en plus, *Marabout* et *Sart-Culpart*, au-delà de *Gilly*.

La ligne est à double voie sur toute sa longueur. Sa particularité est que les trams y roulent à gauche : le changement de voies se fait juste avant l'entrée de la station *Samaritaine*, en venant de Charleroi-centre.

La section en service est en souterrain, et la vitesse habituelle est de 45 - 55 km/h. Elle est parcourue par la ligne **M4**.

Cette ligne a beaucoup de succès, à tel point que le TEC est contraint de faire circuler des rames couplées par deux aux heures de pointe.

Au-delà de Gilly, sur la section autrefois non-achevée, se succèdent passages en souterrain et aériens où depuis 2009, des travaux furent réalisés pour parachever la section *Gilly - Sart-Culpart*, et une nouvelle section entre *Sart-Culpart* et *Soleilmont*, où une importante gare terminus en forme de goutte (du même style que pour la station Sud) est aménagée près de la chaussée de Fleurus. Elle est destinée à devenir une station de correspondance entre le métro et les bus se dirigeant vers l'est de Charleroi et vers Fleurus.

Depuis le 27 février 2012, la ligne compte sept stations : *Waterloo* (départ de la boucle centrale), *Samaritaine*, *Gazomètre*, *Gilly*, *Marabout*, *Sart-Culpart*, *Soleilmont*.

L'antenne possède 6 stations sur une longueur de 4 km.



Nouvelle boucle terminus a *Soleilmont*.

	Stations	Lat/Long	Type	Situation	Communes	Inauguration	Lignes	Notes
•	<i>Waterloo</i>	50° 25′ 03″ N, 4° 27′ 00″ E	Mé	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	28 août 1992	M1 M2 M3 M4	Sortie de la Boucle centrale.
•	<i>Janson</i>	50° 24′ 47″ N, 4° 27′ 07″ E	Mé	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	30 août 1996	M1 M2 M3 M4	Sortie de la Boucle centrale.
•	<i>Samaritaine</i>	50° 25′ 12″ N, 4° 27′ 43″ E	Mé	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	28 août 1992	M4	
•	<i>Gazomètre</i>	50° 25′ 19″ N, 4° 28′ 29″ E	Mé	Souterrain	Gilly (Charleroi)	28 août 1992	M4	
•	<i>Gilly</i>	50° 25′ 25″ N, 4° 28′ 43″ E	Mé	Souterrain	Gilly (Charleroi)	28 août 1992	M4	Sortie de la station en viaduc.
•	<i>Marabout</i>	50° 25′ 37″ N, 4° 29′ 13″ E	Mé	Souterrain	Gilly (Charleroi)	27 février 2012	M4	
•	<i>Sart-Culpart</i>	50° 25′ 45″ N, 4° 29′ 42″ E	Mé	Surface	Gilly (Charleroi)	27 février 2012	M4	
■	<i>Soleilmont</i>	50° 25′ 49″ N, 4° 30′ 10″ E	Mé	Surface	Gilly (Charleroi)	27 février 2012	M4	

Légende : les arrêts sont signalés par un •, les **pôles d'échanges** par un O et les terminus par un ■. Couleurs : **Métro** ; **Tramway** ; *Non desservie*.

Intermodalité [modifier | modifier le code]

⚠ Cette section est vide, insuffisamment détaillée ou incomplète. [Votre aide](#) est la bienvenue ! [Comment faire ?](#)

Article connexe : [TEC Charleroi](#).

Stations et arrêts [modifier | modifier le code]

⚠ Cette section est vide, insuffisamment détaillée ou incomplète. [Votre aide](#) est la bienvenue ! [Comment faire ?](#)

Articles détaillés : [Station de métro](#) et [Bouche de métro](#).

Le réseau dispose de 48 stations dont 10 sont souterraines.

Identité visuelle [modifier | modifier le code]

Logos [modifier | modifier le code]

Le métro léger de Charleroi dispose de deux logos :

- Un « M » sur fond bleu, dessiné par [Jean-Paul Emonds-Alt](#) (1928-2014), est utilisé pour identifier les stations de type [métro léger](#) et leurs édifices. Ce logo est également utilisé par le [métro de Bruxelles](#).
- Le logo « TEC » (abréviation de « Transports En Commun ») de l'[Opérateur de transport de Wallonie](#) (OTW), est utilisé sur les rames ainsi que sur les totems des arrêts de type [tramway](#). Ce logo est également utilisé par l'OTW sur tous ses bus (dans toute la [région wallonne](#)) et tramways (à [Liège](#)).



Logo « M » des stations des métros de Charleroi et Bruxelles



Logo « M » à l'entrée de la station [Moulin](#)



Variante du « M » à l'entrée de la station [Fontaine](#) (couleurs blanche et bleue inversées)



Variante du « M » à l'entrée de la station [Waterloo](#) (proportion et placement des éléments formant le « M »)



Logo du TEC Charleroi



Logo « TEC » sur une rame du métro léger



Logo « TEC » sur un totem de l'arrêt [Sambre](#)



Station Tirou.

 Cette section est vide, insuffisamment détaillée ou incomplète. [Votre aide](#) est la bienvenue ! [Comment faire ?](#)



Première livrée



Deuxième livrée, aux couleurs des anciens tramways vicinaux



Livrée aux couleurs du **TEC** avant 2021



Livrée spécifique pour la refonte du réseau, en 2012



Livrée spécifique faite en 2012



Véhicule rénové dans la nouvelle livrée de 2021

Projets

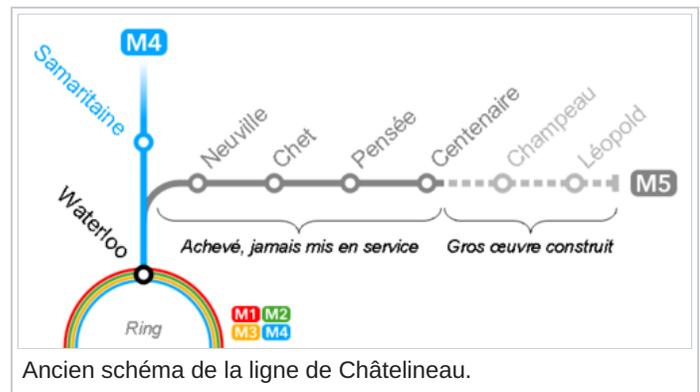
 [modifier | modifier le code]

Ligne 5 - Antenne vers Châtelet

 [modifier | modifier le code]

Article connexe : [Ligne M5 du métro léger de Charleroi](#).

Vu l'intérêt nouveau pour le métro dans la métropole carolorégienne, le projet de l'antenne de Châtelet, en grande partie construite, pourrait revoir le jour. Son avenir a été abordé au parlement wallon le 28 juin 2011 et il est prévu d'inscrire une étude durant le troisième trimestre de 2012. Selon la SRWT, le coût des investissements nécessaires à la remise en état des tronçons existants est estimé à 15 millions d'euros. Le coût des infrastructures complémentaires pour permettre l'exploitation jusqu'au site du Cora de Châtelaineau²⁷ est estimé à 24 millions d'euros. Il faut ajouter à cela 12,5 millions d'euros pour l'achat de nouvelles motrices.



Au total, la mise en service de l'antenne de Châtelaineau implique dès lors en première approximation un investissement de 51,5 millions d'euros, hors frais d'exploitation²⁸.

Le projet d'ouverture de la ligne abandonnerait les deux dernières stations projetées au départ et n'utiliserait que le tronçon en état de gros œuvre, soit une ligne jusqu'à la station Corbeau qui serait renommée *Cora*.

En décembre 2015, [Carlo Di Antonio](#), le ministre wallon chargé de la mobilité, déclare, à la suite d'une question de la députée au parlement wallon [Latifa Gahouchi](#), que le retour à l'équilibre budgétaire fixé par le [Gouvernement wallon](#) ne permet pas d'envisager la concrétisation du projet de l'antenne vers [Châtelet](#) dans les prochaines années²⁹.

Le 25 avril 2016, le Conseil communal de Charleroi se prononce en faveur de l'extension de cette ligne vers le futur hôpital, appelé à s'installer sur le site des Viviers³⁰. La possibilité d'une future prolongation de cette ligne jusqu'à la place Wilson à Châtelet est aussi évoquée dans le même document.

En avril 2017, les coûts du maintien de l'infrastructure - nécessaire en raison de la présence d'un équipement électrique qui alimente le réseau de la boucle centrale - sont estimés à 180 000 € par an³¹. Le Gouvernement wallon annonce que trois options sont à l'étude :

- extension de la ligne vers le Cora de Châtelineau (travaux estimés à 52,6 millions d'€, et coût d'exploitation annuel estimé à 2,8 millions d'€) ;
- extension de la ligne vers le futur Grand Hôpital de Charleroi, sur le site des Viviers à Gilly (option intermédiaire en termes de coûts) ;
- abandon définitif du projet et démantèlement total des infrastructures.

Au début de l'année 2021, l'Union européenne adopte un plan de relance économique à la suite de la pandémie de Covid-19, et octroie à la Belgique la somme de 5,9 milliards d'€. La part qui revient à la Région wallonne se chiffre à 1,48 milliard d'euros. Le gouvernement wallon s'est accordé sur une liste de 24 projets. 60 millions sont demandés à l'Europe pour rénover et étendre le métro léger de Charleroi : Il est prévu une extension du réseau jusqu'au futur Grand hôpital de Charleroi, et donc une mise en service de l'antenne de Châtelineau. Cependant, il y a lieu de préciser que l'ensemble des projets wallons nécessiterait 1,974 milliard d'euros, et donc qu'une sélection devra être faite lors des discussions avec la Commission européenne³².

En décembre 2021, le TEC présente la future extension vers le Grand hôpital. Cette extension comptera huit stations. Quatre d'entre elles sont déjà construites : *Neuville* (station en viaduc), *Yernaux* (en viaduc), *Pensée* (en tranchée ouverte) et *Centenaire* (souterraine). Pour ces stations, il est prévu la révision des parachèvements, un nouvel éclairage de quai, de nouveaux escalators et de nouveaux ascenseurs. Les deux stations suivantes sont à l'état de gros œuvre : *Champeau* (station aérienne) et *Roctiau* (en tranchée ouverte). Pour elles, seront prévus de nouveaux parachèvements, éclairage, escalators et ascenseurs. Enfin, deux stations devront être construites : *Corbeau* (station souterraine) et le terminus, *Les Viviers* (station aérienne). Pour la première, deux accès aux quais sont envisagés, avec escalators et ascenseurs. Quant au terminus, le projet prévoit l'implantation d'un quai aérien à proximité de l'entrée principale du futur hôpital. Toutes les stations seront accessibles aux PMR. Les coûts totaux de la réalisation de la ligne M5 s'élèveront à 60 millions d'€. Le début du chantier est prévu en juin 2023 et la fin des travaux pour août 2026^{33,34}.

Métro fantôme [modifier | modifier le code]

Tout comme le *métro léger d'Anvers*, le métro léger de Charleroi est devenu célèbre comme faisant partie des *grands travaux inutiles*³⁵.

En 2013, il reste une antenne, celle vers Châtelet, pourtant en grande partie finie, mais qui n'est pas exploitée. Des rumeurs courent qu'il s'agirait d'une rivalité entre deux grands centres commerciaux de la région qui, combinée à une politique en matière de mobilité en Wallonie jugée désastreuse, aurait laissé à l'abandon toute cette infrastructure. Son tracé commence entre les stations *Waterloo* et *Samaritaine*. N'étant pas surveillées et ne bénéficiant que d'un entretien minime, les stations construites sont victimes d'actes de vandalisme et d'une lente transformation en dépotoirs. Les voies sont posées jusqu'à la station Centenaire, les autres stations en sont restées au stade du « gros œuvre ». La station Yernaux sert de voie d'entraînement pour la formation des chauffeurs du MLC^[réf. nécessaire]. Cette antenne qui ne fut pas reprise dans le projet dont les travaux furent entamés en 2008, revient régulièrement dans les discussions entre le parlement wallon et la SRWT.

Bien qu'inexploitée, l'antenne vers Châtelet voit parfois passer des trams jusqu'à Centenaire, comme le 19 mars 2017, lors d'un voyage spécial organisé par le Musée du transport urbain bruxellois pour ses membres³⁶.

Ligne	Parcours		Fin des travaux	Nombre de stations
57	Sud	↔ Centenaire	1986	9

Longueur : 6,8 km - Stations : 8

Stations	Type	Situation	Communes	Fin des travaux	Ligne	Notes
• Waterloo	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)			Sortie de la Boucle centrale.
• Neuville	Méto	Viaduc	Montignies-sur-Sambre (Charleroi)	1987	57	Inexploitée.
• Yernaux	Méto	Viaduc	Montignies-sur-Sambre (Charleroi)	1987	57	Inexploitée.
• Pensée	Méto	Surface	Montignies-sur-Sambre (Charleroi)	1987	57	Inexploitée.
• Centenaire	Méto	Souterrain	Montignies-sur-Sambre (Charleroi)	1987	57	Inexploitée.
• Champeau	Méto	Surface	Montignies-sur-Sambre (Charleroi)			En gros œuvre.
• Roctiau	Méto	Surface	Montignies-sur-Sambre (Charleroi)			En gros œuvre.
• Corbeau	Méto	Surface	Montignies-sur-Sambre (Charleroi)			Non construit.
• Trieux	Méto	Surface	Châtelineau (Châtelet)			Non construit.
• Châtelineau	Méto	?	Châtelineau (Châtelet)			Non construit.
• Châtelet	Méto	Viaduc	Châtelet			Non construit.
■ Baquet	Méto	?	Châtelet			Non construit.

Légende : les arrêts sont signalés par un •, les **pôles d'échanges** par un O et les terminus par un ■. Couleurs : **Méto** ; **Tramway** ; *Non desservie*.

Projets abandonnés [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

À la suite des restrictions budgétaires imposées par la refonte du pouvoir politique belge, plusieurs tracés prévus dans le plan original de 1960 ont été abandonnés. Vu leur construction dans des quartiers résidentiels, leur tracé était entièrement prévu en souterrain et le coût de construction était par conséquent plus élevé que sur les autres tronçons.

Antenne vers Mont-sur-Marchienne [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Longueur prévue : 3,2 km - Stations prévues : 5.

La sortie vers [Mont-sur-Marchienne](#) sur la boucle centrale aurait dû se faire entre les stations *Villette* et *Sud* sur le viaduc.

Stations	Type	Situation	Communes	Notes
• Villette	Méto	Viaduc	Charleroi-ville (Charleroi)	Sortie de la Boucle centrale.
o Sud	Méto	Surface	Charleroi-ville (Charleroi)	Sortie de la Boucle centrale.
• Beaussart	Méto	Souterrain	Marcinelle (Charleroi)	Non construit.
• Beau Site	Méto	Souterrain	Mont-sur-Marchienne (Charleroi)	Non construit.
• Tombe	Méto	Souterrain	Mont-sur-Marchienne (Charleroi)	Non construit.
• Goutteaux	Méto	Souterrain	Mont-sur-Marchienne (Charleroi)	Non construit.
■ Essarts	Méto	Souterrain	Mont-sur-Marchienne (Charleroi)	Non construit.

Légende : les arrêts sont signalés par un •, les **pôles d'échanges** par un O et les terminus par un ■. Couleurs : **Méto** ; **Tramway** ; *Non desservie*.

Antenne vers Couillet/Loveral/Marcinelle [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Longueur prévue : 4,3 km - Stations prévues : 5.

Sortie vers [Couillet](#), [Loveral](#) et [Marcinelle](#) sur la boucle centrale entre la station *Sud* et la station *Tirou*.

Stations	Type	Situation	Communes	Notes
o Sud	Méto	Surface	Charleroi-ville (Charleroi)	Sortie de la Boucle centrale.
• Tirou	Tramway	Surface	Charleroi-ville (Charleroi)	Sortie de la Boucle centrale.

•	Detombay	Méto	Souterrain	Marcinelle (Charleroi)	Non construit.
•	Hauchies	Méto	Souterrain	Couillet (Charleroi)	Non construit.
•	Coucou	Méto	Souterrain	Couillet (Charleroi)	Non construit.
•	Couillet	Méto	Souterrain	Couillet (Charleroi)	Non construit.
		Méto	Souterrain	Couillet (Charleroi)	Aucun arrêt.
■	Loverval	Méto	Souterrain	Loverval (Gerpennes)	Non construit.
		Méto	Souterrain	Marcinelle (Charleroi)	Aucun arrêt.

Légende : les arrêts sont signalés par un •, les pôles d'échanges par un O et les terminus par un ■. Couleurs : **Méto** ; **Tramway** ; *Non desservie*.

Antenne vers Courcelles [modifier | modifier le code]

Longueur prévue : 7,5 km - Stations prévues : 9.

La sortie de l'antenne vers [Courcelles](#) aurait dû être construite entre la station *Dampremy* et *Piges*.

	Stations	Type	Situation	Communes	Notes
•	Ouest	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	Sortie de la Boucle centrale.
•	Beaux-Arts	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	Sortie de la Boucle centrale.
•	Piges	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	Antenne actuelle vers Anderlues et Gosselies .
•	Dampremy	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	Antenne actuelle vers Anderlues .
	→				Antenne actuelle vers Anderlues .
•	Carabin	Méto	?	Charleroi-ville (Charleroi)	Non construit.
•	Docherie	Méto	?	Marchienne-au-Pont (Charleroi)	Non construit.
•	Là-Haut	Méto	Souterrain	Dampremy (Charleroi)	Non construit.
•	Chapelle	Méto	?	Dampremy (Charleroi)	Non construit.
•	Gohissart	Méto	Surface	Dampremy (Charleroi)	Non construit.
•	Monni	Méto	Surface	Monceau-sur-sambre (Charleroi)	Non construit.
•	Bassée	Méto	Surface	Roux (Charleroi)	Non construit
•	Marais	Méto	Surface	Roux (Charleroi)	Non construit.
•	Hubes	Méto	Surface	Souvret (Courcelles)	Non construit.
•	Nolichamps	Méto	Surface	Courcelles	Non construit.
•	Rianwelz	Méto	Surface	Courcelles	Non construit.
■	Lido	Méto	Surface	Courcelles	Non construit.

Légende : les arrêts sont signalés par un •, les pôles d'échanges par un O et les terminus par un ■. Couleurs : **Méto** ; **Tramway** ; *Non desservie*.

Antenne vers Gosselies [modifier | modifier le code]

Longueur prévue : 8,7 km - Stations prévues : 12.

La sortie de l'antenne vers [Gosselies](#) était prévue au niveau de la station [Waterloo](#). Des aménagements ont d'ailleurs été réalisés : un tunnel a été percé et débouche entre les deux bandes du [ring de Charleroi](#). Le terre-plein bétonné sur poursuit entre les bandes de la [A54/E420](#) et aboutit sur la rue de Lodelinsart. La berme centrale de celle-ci, particulièrement large, devait également accueillir le méto.

	Stations	Type	Situation	Communes	Notes
--	----------	------	-----------	----------	-------

•	Waterloo	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	Sortie de la Boucle centrale.
•	Beaux-Arts	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	Sortie de la Boucle centrale.
•	Ouest	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	Sortie de la Boucle centrale.
•	Piges	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	Antenne actuelle vers Anderlues et Gosselies .
→					Antenne actuelle vers Anderlues .
→					Antenne vers Courcelles .
→					Antenne actuelle vers Gosselies .
•	La Planche	Méto	?	Dampremy (Charleroi)	Non construit.
•	Bayemont	Méto	Surface/viaduc	Lodelinsart (Charleroi)	Non construit.
•	Marteau	Méto	Souterrain	Lodelinsart (Charleroi)	Non construit.
•	Bon-Air	Méto	Souterrain	Lodelinsart (Charleroi)	Non construit.
•	Marine	Méto	Souterrain/surface	Jumet (Charleroi)	Non construit.
•	Puissant	Méto	Surface/souterrain	Jumet (Charleroi)	Non construit.
•	Brulotte	Méto	Souterrain/surface	Jumet (Charleroi)	Non construit.
•	Spinoy	Méto	Surface	Jumet (Charleroi)	Non construit.
•	Chef-lieu	Méto	Surface	Jumet (Charleroi)	Non construit.
•	Carosse	Méto	Surface	Jumet (Charleroi)	Non construit.
•	Bois-Lombu	Méto	Surface	Gosselies (Charleroi)	Non construit.
•	Gosselies	Méto	Surface	Gosselies (Charleroi)	Non construit.
■	Faubourg	Méto	Surface	Gosselies (Charleroi)	Non construit.

Légende : les arrêts sont signalés par un •, les **pôles d'échanges** par un O et les terminus par un ■. Couleurs : **Méto** ; **Tramway** ; *Non desservie*.

Antenne vers Ransart [[modifier](#) | [modifier le code](#)]

Longueur prévue : 4,6 km - Stations prévues : 6.

La sortie de l'antenne vers [Ransart](#) était prévue au niveau de la station Puissant, située sur l'antenne vers Gosselies.

	Stations	Type	Situation	Communes	Notes
•	Samaritaine	Méto	Souterrain	Charleroi-ville (Charleroi)	Sortie de la M4 .
•	Gilly	Méto	Souterrain	Gilly (Charleroi)	Sortie de la M4 .
•	Les Haies	Méto	?	Gilly (Charleroi)	Non construit.
•	Les Hamendes	Méto	?	Jumet (Charleroi)	Non construit.
•	Masse Diarbois	Méto	?	Ransart (Charleroi)	Non construit.
•	Philosophe	Méto	Surface	Jumet (Charleroi)	Non construit.
•	Trianoy	Méto	Surface	Jumet (Charleroi)	Non construit.
•	Houbois	Méto	Surface	Jumet (Charleroi)	Non construit.
•	Rogier	Méto	Souterrain/surface	Ransart (Charleroi)	Non construit.
→					Antenne vers Courcelles.
•	Aéroport	Méto	Surface	Ransart (Charleroi)	Non construit.
■	Heppignies	Méto	Surface	Ransart (Charleroi)	Non construit.

Exploitation [modifier | modifier le code]

Matériel roulant [modifier | modifier le code]

Transport de passagers [modifier | modifier le code]



Véhicule 7443 dans la boucle de retournement de la station Sud

Le Métro Léger de Charleroi utilise des trams du type "LRV" construits par [La Brugeoise et Nivelles](#) (BN, devenu [Bombardier Transport](#)) et livrés à partir de 1981.

Les trams de la série 6100 (maintenant 7400) sont assez semblables à ceux utilisés pour le [tram de la côte](#) de la série 6000. Ces derniers sont unidirectionnels et comprennent depuis leur rénovation trois caisses, tandis que les carolos

sont bidirectionnels et sont restés composés de deux caisses.

Pour des raisons d'infrastructure, certains trams ont circulé à la côte avant leur livraison à Charleroi. Il reste d'ailleurs deux rames de la série 6100 présentes à la côte : la 6102 est utilisée pour le dépannage et la 6131 comme banque d'organes, qui n'est plus en état de rouler.

En 2023, il y a 45 rames en exploitation sur les 54 exemplaires initialement livrés.

Girouette à diodes des BN LRV [modifier | modifier le code]

Depuis les mises en service des nouvelles lignes (M1, M2, M3 et M4), tous les [trams](#) adoptent désormais un système de [girouette à diodes](#). Néanmoins, certaines motrices en étaient déjà équipées avant les mises en service des nouvelles lignes, en guise d'essai.

Matériel de service [modifier | modifier le code]

Le TEC Charleroi possède plusieurs véhicules techniques, principalement d'anciennes motrices SJ réhabilitées (lignes aériennes, etc.)

Dépôts [modifier | modifier le code]

Le métro léger de Charleroi a deux dépôts³⁷. Celui de Jumet (situé à côté du tracé du M3, entre "Jumet Rue Bertaux" et "Jumet Madeleine"), ainsi que celui d'Anderlues (situé sur le tracé des M1 et M2, à côté de l'arrêt "Anderlues Jonction").

Le dépôt de Jumet³⁸, comme celui d'Anderlues³⁹, peut accueillir les bus et les trams. Ces deux dépôts, contrairement au dépôt de Genson⁴⁰ (qui, par ailleurs, ne peut seulement contenir les bus) appartenaient à la [SNCV](#), avant la régionalisation des transports en commun en Belgique de 1991. Le dépôt de Jumet est également l'atelier qui permet d'entretenir et de réparer les motrices. C'est aussi dans ce dépôt que sont entreposés les [BN LRV](#) qui ne sont pas en état de rouler, ainsi que les anciennes motrices ([Type SJ](#)).



Intérieur des rames BN du TEC Charleroi



Véhicule utilisé pour le dépannage et l'écolage (véhicule école) à l'arrêt La Planche en 2016.

Accidents et sécurité [modifier | modifier le code]

⚠ Cette section est vide, insuffisamment détaillée ou incomplète. [Votre aide](#) est la bienvenue ! [Comment faire ?](#)

Personnel d'exploitation [\[modifier \]](#) [\[modifier le code \]](#)

 Cette section est vide, insuffisamment détaillée ou incomplète. [Votre aide](#) est la bienvenue ! [Comment faire ?](#)

Information aux voyageurs [\[modifier \]](#) [\[modifier le code \]](#)

Horaires [\[modifier \]](#) [\[modifier le code \]](#)

Le Métro de Charleroi est ouvert de 4 h à 20 h. En soirée, les trajets des différentes lignes de métro sont assurés par des bus. Les lignes M1 et M2 sont remplacées par le bus M1ab, le M3 est remplacé par le M3ab et le M4 est remplacé par le M4ab (qui continue après Soleilmont jusqu'à la Place Destrée, à Châtelaineu)⁴¹.

Tarifcation et financement [\[modifier \]](#) [\[modifier le code \]](#)

Tickets et abonnements [\[modifier \]](#) [\[modifier le code \]](#)

Depuis février 2013, un trajet sur le métro de Charleroi coûte 2,60 € (2 zones, maximum 60 minutes) ou 3,50 € (tout le réseau, maximum 90 minutes)⁴².

Depuis le 1^{er} février 2017, les trajets achetés à bord ou aux selfs en version papiers coûtent 50 centimes plus chers pour les billets Next et Horizon⁴³.

Depuis le 1^{er} juillet 2017, il n'y a plus de titres de transport vendus dans les trams. Les usagers doivent se munir d'un titre de transport avant de monter à bord.

Points de vente [\[modifier \]](#) [\[modifier le code \]](#)

 Cette section est vide, insuffisamment détaillée ou incomplète. [Votre aide](#) est la bienvenue ! [Comment faire ?](#)

Impact socio-économique [\[modifier \]](#) [\[modifier le code \]](#)

Trafic [\[modifier \]](#) [\[modifier le code \]](#)

 Cette section est vide, insuffisamment détaillée ou incomplète. [Votre aide](#) est la bienvenue ! [Comment faire ?](#)

Historique annuel de la fréquentation du métro de Charleroi⁴⁴.

Année	Usagers	Évolution
2010	—	—
2011	—	—
2012	4 000 000 ⁴⁴	—
2013	8 000 000 ⁴⁴	▲ 100 %
2014	8 500 000 ⁴⁴	▲ 6,25 %
2015	—	—
2016	4 926 520 ⁴⁵	—
2017	5 623 002 ⁴⁶	▲ 14,14 %
2018	5 674 314 ⁴⁷	▲ 0,91 %
2019	5 635 804 ⁴⁸	▼ -0,68 %

La baisse de fréquentation entre 2014 et 2016 est due à une nouvelle méthode de calcul, sur base de l'introduction du système de validation des titres de transport **TEC IT EASY**. Avant 2015, la fréquentation était estimée sur base de comptage pour les abonnements mensuels et annuels. Grâce à l'utilisation des validateurs, les fréquentations exactes sont maintenant connues⁴⁹.

Cette section est vide, insuffisamment détaillée ou incomplète. [Votre aide](#) est la bienvenue ! [Comment faire ?](#)

Cette section est vide, insuffisamment détaillée ou incomplète. [Votre aide](#) est la bienvenue ! [Comment faire ?](#)

(collectif), *Avancez S.V.P. : Cent ans d'histoire vicinale en Belgique*, Éditions De Nederlandsche Boekhandel, 1985, 248 p. (ISBN 90-289-1046-8)

- ↑ « Un métro pour Charleroi ! [archive]», sur *le site Charleroi Découverte* (consulté le 17 juillet 2018).

- ↑ Le réseau compte 27 stations de métro et 24 arrêts de tram.
- ↑ TEC Transport En Commun en Wallonie - Métro Léger de Charleroi : Métro Léger de Charleroi : des travaux essentiels ! [archive]
- ↑ « Les Grands travaux routiers et autoroutiers de la région de Charleroi [archive]», sur *The National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine*, 1976 (consulté le 1^{er} janvier 2025).
- ↑ Olivier Bohain, « Métro: le point sur les travaux d'aménagement de la ligne M5 à Châtelineau », *Télesambre*, 20 septembre 2024 ([lire en ligne](#) [archive])
- ↑ « Ligne de métro M5 vers les Viviers : une avancée majeure pour la mobilité [archive]», sur *Ville de Charleroi*, 15 novembre 2023 (consulté le 19 octobre 2024)
- ↑ Culot et Pirlet 2015, p. 339-340.
- ↑ Culot et Pirlet 2015, p. 74.
- ↑ Jean-Claude Defossé, *Le petit guide des grands travaux inutiles*, Bruxelles, Paul Legrain/RTBF édition, 1990, 344 p., p. 110-112 ; 117-118 ; 121-123 ; 126-132
- ↑ Isabelle Saussez, « Le métro enfin sur les rails », *Le Soir*, 9 octobre 2007 ([lire en ligne](#) [archive])
- ↑ Info - Métro Léger de Charleroi n° 11 - Modifications de la circulation sur les quais de Sambre et démontage du rond-point des trois coqs programmés pour la mi-mars 2009 [archive], Police de Charleroi, publié le 5 mars 2009
- ↑ Les travaux du Métro Léger de Charleroi - Station Parc [archive]
- ↑ ^a et ^b « Métro de Charleroi : 100 millions pour un réseau déjà dépassé », *Trends-Tendances*, 18 janvier 2007 ([lire en ligne](#) [archive])
- ↑ TRAVAUX DU MÉTRO LÉGER DE CHARLEROI : Modifications de la circulation sur la chaussée de Bruxelles et dans le centre de Charleroi [archive], publié le 23 mars 2009
- ↑ http://www.infotec.be/index.aspx?PagelId=633020521245014768&GCSetId=634813934342025235 [archive] TEC Charleroi : "Dès le 3 septembre 2012, la ligne de métro M3 (ligne jaune) dessert la boucle"
- ↑ Christine Borowiak et Daniel Barbieux, « Charleroi : les trams débarquent à la chaussée de Bruxelles », *RTBF*, 12 novembre 2012 ([lire en ligne](#) [archive])
- ↑ Jérémy Delforge, « Ligne M3 : le chaînon manquant », *L’Avenir*, 22 juin 2013 ([lire en ligne](#) [archive])
- ↑ Jean-François Noulet, « Tram, métro, école de Biotech, hydrogène, recyclage… Plan de relance en Wallonie : deux milliards d’euros de projets », *RTBF*, 30 janvier 2021 ([lire en ligne](#) [archive])
- ↑ Hugues Decaluwé, « Métro carolo : après 35 ans, l’antenne "Est" enfin relancée ? », *RTBF*, 1^{er} février 2021 ([lire en ligne](#) [archive])
- ↑ Rédaction, « Le métro carolo ne desservira plus la gare du Sud », *La DH/Les Sports +*, 21 juin 2021 ([lire en ligne](#) [archive])
- ↑ Rédaction, « Le métro de Charleroi se prolongera bien vers le futur grand hôpital à Gilly », *RTBF*, 23 juin 2021 ([lire en ligne](#) [archive])
- ↑ Daniel Barbieux et Guillaume Woolfle, « Charleroi : présentation du nouveau tram qui roulera sur la nouvelle ligne de métro vers Châtelet », *RTBF*, 17 décembre 2021 ([lire en ligne](#) [archive])
- ↑ « De nouveaux horizons pour le métro carolo ! [archive]», sur *Charleroi.be* (consulté le 4 janvier 2023).
- ↑ Rédaction, « Un nouveau tram sur le réseau carolo », *RTBF*, 21 juin 2022 ([lire en ligne](#) [archive])
- ↑ Valentin Lecocq, « Le métro fait son retour à la gare de Charleroi-Central », *RTBF*, 3 janvier 2023 ([lire en ligne](#) [archive])

25. † Stéphane Vande Velde, « Un métro fantôme de Charleroi », *Le Soir*, 15 janvier 2023 ([lire en ligne](#) [archive])
26. † « « Beaux-Arts » devient « Palais » ! [archive] », sur *letec.be*, 1^{er} septembre 2023 (consulté le 5 septembre 2023).
27. † http://www.cwedd.be/uploads/Products/product_288/1._CORA_Chateleineau_Chatelet-Plans_modificatifs.pdf [archive]
28. † « L'antenne du Métro de Gosselies — Presse [archive] », sur *cdh-wallonie.be* (consulté le 22 avril 2021).
29. † « Métro: l'antenne vers Châtelet aux oubliettes [archive] », sur *lanouvellegazette* (consulté le 6 décembre 2015).
30. † « La Ville de Charleroi demande une extension de son métro », *La Nouvelle Gazette*, 26 avril 2016 ([lire en ligne](#) [archive], consulté le 26 avril 2016)
31. † D.A., « "Pas de moyens" pour le métro », *La Libre Belgique*, 21 avril 2017 ([lire en ligne](#) [archive], consulté le 21 avril 2017)
32. † Jean-François Noulet, « Tram, métro, école de Biotech, hydrogène, recyclage… Plan de relance en Wallonie : deux milliards d'euros de projets », *RTBF*, 30 janvier 2021 ([lire en ligne](#) [archive], consulté le 31 janvier 2021)
33. † « De nouveaux horizons pour le métro carolo ! [archive] », sur *Charleroi.be* (consulté le 21 décembre 2021).
34. † Anthony Cujas, « Métro léger de Charleroi : la ligne M5 bientôt en service ! », *TéléSambre*, 17 décembre 2021 ([lire en ligne](#) [archive], consulté le 21 décembre 2021)
35. † « Journal des Travaux Inutiles - Le métro de Charleroi (1991) [archive] », sur *RTBF* (consulté le 17 janvier 2022).
36. † « Motrice 9148 et remorque 9309 à la station Yernaux du Métro Léger de Charleroi [archive] », sur *lesrails.com*, 19 mars 2017 (consulté le 2 août 2017).
37. † « Les dépôts [archive] », sur *t-e-commun-charleroi.be* (consulté le 12 juin 2019).
38. † « Dépôt de JUMET [archive] », sur *t-e-commun-charleroi.be* (consulté le 12 juin 2019).
39. † « Dépôt d'ANDERLUES [archive] », sur *t-e-commun-charleroi.be* (consulté le 12 juin 2019).
40. † « Dépôt GENSON [archive] », sur *t-e-commun-charleroi.be* (consulté le 12 juin 2019).
41. † « Horaires de la ligne M4-M4ab [archive] » (consulté le 25 octobre 2016).
42. † « Tarifs TEC 2013. (14045.pdf) [archive] » [PDF] (consulté le 10 août 2024)
43. † « Titres de transport et tarifs [archive] » (consulté le 25 octobre 2016).
44. † ^a ^b ^c et ^d « Métro de Charleroi : bilan positif deux ans après l'extension [archive] », sur *RTBF Info* (consulté le 18 décembre 2015).
45. † Chiffres officiels reçus par email du TEC-Charleroi le 21/01/2020
46. † Chiffres officiels reçus par email du TEC-Charleroi le 13/02/2018
47. † Chiffres officiels reçus par email du TEC-Charleroi le 20/01/2020
48. † « Métro de Charleroi, la fréquentation stagne en 2019 [archive] », sur *actutrain.com* (consulté le 10 septembre 2020).
49. † « TEC - Rapport d'activité 2015 [archive] », sur *rapportannuel.groupetec.be* (consulté le 13 février 2019).

Voir aussi [modifier | modifier le code]

Bibliographie [modifier | modifier le code]

- « Le métro léger de Charleroi », *Trans-fer*, Liège, GTF asbl « Le métro léger de Charleroi », juillet 2000, p. 1-80.
- Paul Auguste, Jean Laterre et Roland Marganne, *Le métro léger de Charleroi*, Liège, Éditions du GTF asbl, coll. « Trans-Fer » (n^o Hors-série n^o 5), 2000, 81 p.
- Maurice Culot et Lola Pirllet, *Charleroi d'Arthur Rimbaud à Jean Nouvel : 150 ans d'imaginaire urbain*, Bruxelles, [Archives d'architecture moderne](#), 2015, 382 p. (ISBN 978-2-87143-302-6).
- Jean-Claude Defossé, *Le petit guide des grands travaux inutiles*, Bruxelles, Paul Legrain/RTBF édition, 1990, 344 p.
- (collectif), *Avancez S.V.P. ! : Cent ans d'histoire vicinale en Belgique*, Éditions De Nederlandsche Boekhandel, 1985, 248 p. (ISBN 90-289-1046-8)
- (n1-BE) Staf Cuyt, *Terminus Jumet : Henegouwen 1978-1988 : reis zonder terugkeer van de Belgische Boerentram*, Borgerhout, Monopress, 1991, 68 p.
- (en) Geoffrey Skelsey et Yves Laurent Hansart, *Charleroi's trams since 1940 : Coal, steel and cornfields*, Wokingham (Royaume-Uni), Light Rail Transit Association, 2013, 112 p. (ISBN 978-0-948106-45-3, [présentation en ligne](#) [archive])
- Iwan Strauven (dir.), Judith Le Maire (dir.) et Marie-Noëlle Dailly (dir. et fotogr.), *1881-2017 Charleroi métropole*, Bruxelles/Paris, [Mardaga](#) et Cellule architecture de la Fédération Wallonie-Bruelles, coll. « Guide d'architecture moderne et contemporaine » (n^o 4), 2017, 367 p. (ISBN 978-2-8047-0367-7).
- Brochures STIC - SNCV 1979 - 1989 sur le MLC.

Sur les autres projets Wikimedia :

[Images du Métro léger de Charleroi](#), sur Wikimedia Commons

Articles connexes

[modifier | modifier le code]

- Liste des métros d'Europe
- Liste des métros légers du monde
- Politique du gaufrier

Liens externes

[modifier | modifier le code]

- Site officiel [archive]
- Site officiel du projet de la ligne 5 [archive]
- « Photos et vidéos des travaux [archive] », sur *metrocarolo.be*
- « Un métro pour Charleroi ! L'histoire du métro léger [archive] », sur *charleroi-decouverte.be*
- (en) « The surreal Métro of Charleroi [archive] », sur *londonreconnections.com*, 3 février 2022.
- Jean-Claude Defossé, « JTi 1 (Vidéo le metro léger de Charleroi) [archive] ».
- Site des Archives régionales de Wallonie. Intérieur du Centre de l'Eau. Photographies de 1995. [archive]

v · m	Métro léger de Charleroi	[afficher]
v · m	Transports en commun urbains en Belgique	[afficher]
v · m	Tramways d'Europe	[afficher]

 Portail du métro	 Portail de Charleroi
---	---

Catégories : Métro de Charleroi | Métro léger dans l'Union européenne [+]

La dernière modification de cette page a été faite le 27 avril 2025 à 21:11.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons attribution, partage dans les mêmes conditions ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence.

Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.

Politique de confidentialité À propos de Wikipédia Avertissements Contact Code de conduite Développeurs Statistiques Déclaration sur les témoins (cookies)

Version mobile

<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------