

Les Anciennes Compagnies de Chemins de fer,⁽¹⁾

par Lionel WIENER

VII. — LA GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG (suite)

EN dehors de la ligne Bettingen-Wasserbillig exploitée à partir de 1867, le Grand-Luxembourg obtint à dater du 1^{er} janvier 1868, l'exploitation du prolongement français de sa propre ligne sur 5.215 m. depuis la frontière jusque Longwy.

Quant à l'embranchement de Libramont à Bastogne, commencé en 1867, ses 28.3 km. étaient livrés au trafic en 1869 ce qui amenait le kilométrage total du réseau à 312.7 km.

Entre-temps, la situation financière de la Grande Compagnie du Luxembourg était de nouveau menacée car elle se trouvait entraînée dans un vortex de concurrences internationales. Les faits ont été si souvent dénaturés qu'il importe que nous nous y arrêtions un instant.

La Compagnie de l'Est français cherchait à l'époque, à pénétrer en Belgique. A l'est de la ligne du Luxembourg, elle y arrivait par Vireux, Charleroi et le Chemin de fer de l'Est Belge dans lequel elle avait des intérêts importants; à l'ouest, par Luxembourg-Spa-Pepinster, ainsi que nous venons de le voir (2).

A l'occasion de l'ouverture à l'exploitation de la ligne de Spa, une convention réglant les transports de et vers Liège, fut signée le 17 janvier 1867 entre les trois Compagnies, celles de l'Est, du Grand-Luxembourg et du Guillaume-Luxembourg, dont l'Est avait pris les lignes à bail moyennant un pourcentage des recettes. Mais un an plus tard la situation changea du tout au tout (3) quand l'Est désintéressa le Guillaume-Luxembourg des résultats d'exploitation en substituant une rente fixe au pourcentage qu'elle payait précédemment. Dès ce moment, elle avait pleine liberté d'entamer avec le Grand-Luxembourg une guerre de tarifs et d'itinéraires puisque ses deux lignes propres, celles de Paris-Pepinster, et de Paris-Givet jouissaient de garanties impériales françaises.

Le 27 septembre 1868, l'Est faisait connaître son intention de résilier son traité avec le Grand-Luxembourg. Ce dernier entama dès lors des pourparlers de fusion avec le Grand Central et des pourparlers de reprise avec l'Etat; aucun d'eux n'aboutit. Le 6 décembre l'Etat belge faisait savoir qu'il n'approuverait pas un transfert de la concession sans son autorisation; le 8, le traité de reprise par l'Est était signé, moyennant paiement d'une rente annuelle couvrant les charges de la Compagnie (4) dont 90 p. c. des actionnaires étaient anglais.

L'Etat belge hésitait pourtant à racheter le réseau où il fallait exécuter de nombreux travaux de parachèvement et de mise en état et qui comportait des parties improductives. Il craignait aussi que ce rachat l'entraînerait dans une politique de reprise générale des lignes des compagnies privées et n'était pas disposé à

(1) Voir le *Rail* nos 2-4-5-7-8-10-12 (1^{re} année) et nos 1 et 2 (2^e année).

(2) Le 27 septembre 1868.

(3) Voir « Le Rail » d'avril 1940.

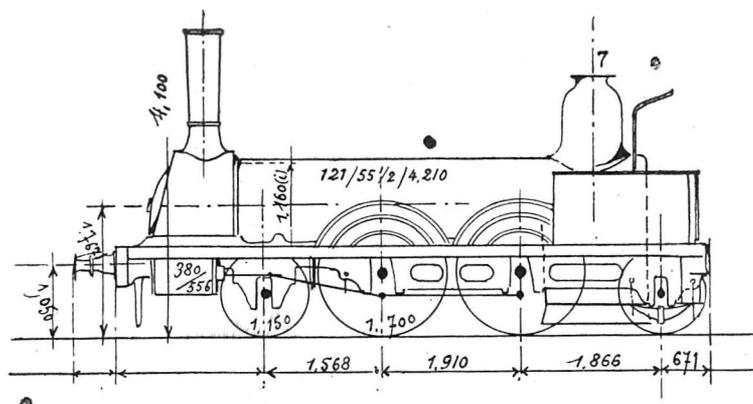


Fig. 40. — Locomotives 38 à 43, construites en 1861 pour la Grande Compagnie du Luxembourg, par les ateliers Cockerill de Seraing.

(4) La rente de 5.450.000 francs comprenait 4 millions 076.000 francs pour le service des obligations émises et 1.373.234 francs pour les actionnaires, soit 13 francs par action.

La prise à bail se faisait pour 43 ans soit du 1^{er} janvier 1896 jusqu'au 1^{er} janvier 1913, conformément à la Convention du 30 août 1862.

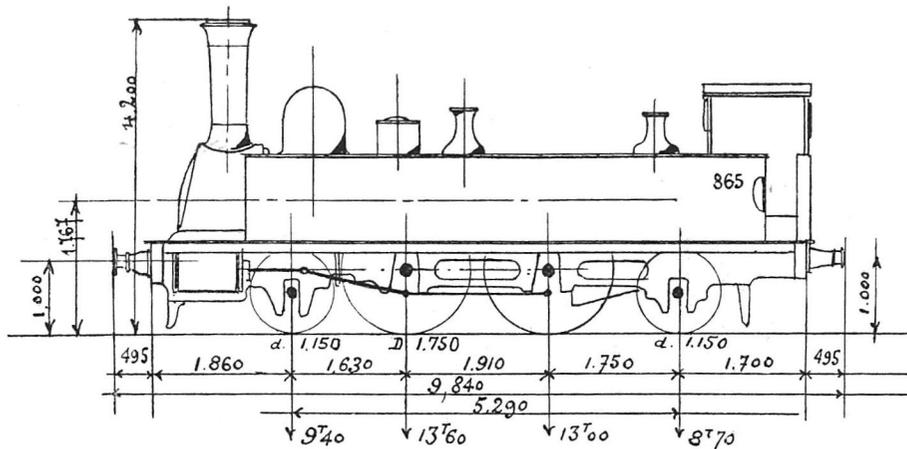


Fig. 41. — Transformation en locomotive-tender par les ateliers de chemin de fer de l'Etat, (1) en 1875, des locomotives nos 38 à 43 de la Grande Compagnie du Luxembourg.

(1) Nous donnerons les dimensions principale des locomotives qui ont été transformées une fois encore en examinant le matériel roulant du Chemin de fer de l'Etat.

s'engager dans cette voie. Mais les événements s'étant précipités et ayant pris une ampleur inattendue, il fallut parer au plus pressé. L'émotion était considérable dans le pays qui craignait l'emprise étrangère. Une loi défendant les transferts sans approbation gouvernementale, fut préparée à la hâte, votée d'urgence et, ce qui était rare en Belgique, eut application rétroactive à dater du 1^{er} janvier précédent ce qui invalidait l'accord entre les Compagnies. Il s'ensuivit une période de tension politique. Après quelque temps, il n'y parut plus.

Le 18 mai 1872 le Grand Luxembourg signa avec le Grand Central Belge une convention extrêmement importante dont nous avons parlé en examinant le développement de cette Com-

pagne. En échange du renoncement à certains avantages, le Gr. C. B. obtenait pour ses trains, l'usage commun de la ligne d'Ottignies à Bruxelles Q.L. et Schaerbeek ainsi que l'embranchement de l'Allée Verte. Ce fut ainsi que le G. C. B. eut enfin un accès dans Bruxelles. Il y eut même des express directs du Gr. C. B. de Charleroi au Quartier Léopold, via Ottignies.

Vers cette époque, des tractations importantes avaient lieu avec de nombreuses compagnies de chemins de fer et un certain nombre d'entre elles furent approuvées par la loi du 15 mars 1873. Celle-ci approuvait la convention passée avec le Grand Duché pour assurer le raccordement de plusieurs de ses lignes avec le réseau belge (1), avec la Société des Chemins de fer des Bassins houilliers du Hainaut, concernant une série de lignes à construire pour compte de l'Etat (2) et déterminait les conditions de rachat du réseau de la Grande Compagnie du Luxembourg pour laquelle stipulait la Société des Bassins houilliers.

(1) Convention du 26 octobre 1872.

(2) Convention du 3 mars 1873.

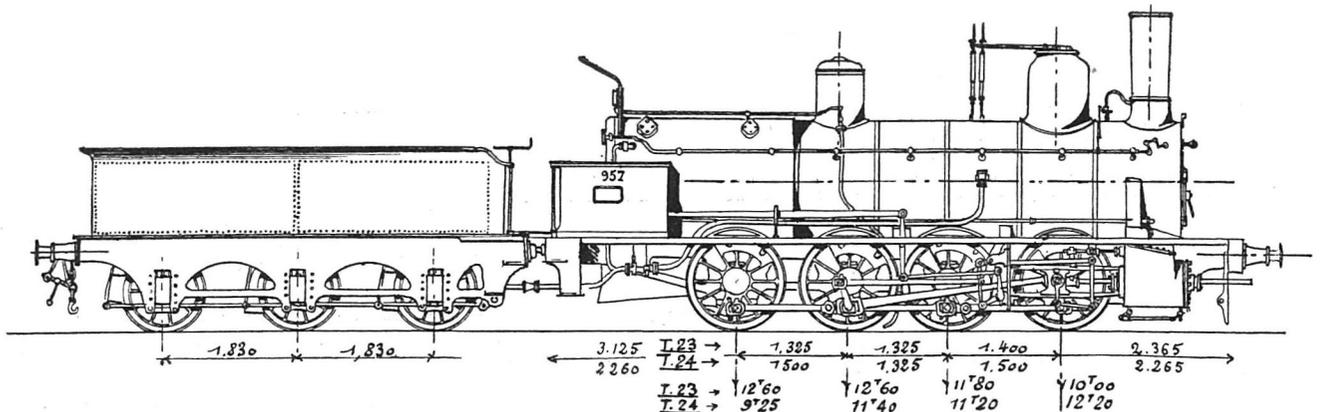


Fig. 42. — Locomotive à 4 essieux couplés des séries 115 à 122, construites en 1872 pour la Grande Compagnie du Luxembourg, par Ch. Exrard de Bruxelles.

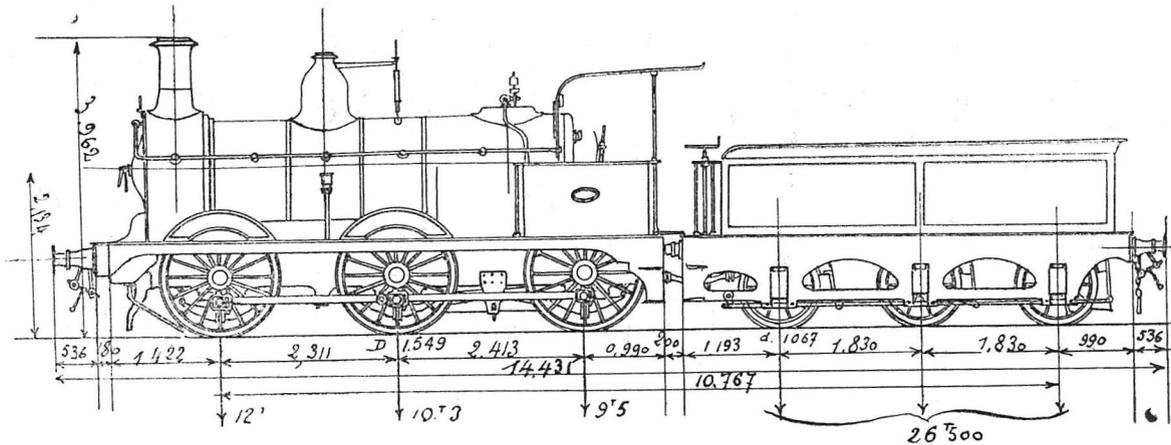


Fig. — 43. — Locomotives 109 à 114, à 3 essieux couplés construites par la « Yorkshire Engine Co., Sheffield, Meadow Hill Works, en 1863, pour la Grande Compagnie du Luxembourg.

La reprise du réseau par l'Etat eut lieu à la date du 1^{er} janvier 1873.

CONDITIONS TECHNIQUES. — Devant passer du bassin à l'Escaut à celui de la Meuse, la ligne du Luxembourg devait forcément franchir des dénivellations de terrain importantes. On eut pourtant le tort de tolérer des rampes limites trop fortes — de 16 mm. et même 16,7 mm. par mètre aussi, comme la ligne après avoir descendu jusqu'à la Meuse à Namur par franchit-elle successivement plusieurs crêtes des Ardennes ce qui lui donne un profil en dent de scie.

Tandis qu'Ottignies (km. 30 alt. 64 m.) est à peu près à la même altitude que Namur (km. 61 ½ alt. 88 m.), il faut atteindre 189 m. à St-Denis Bovesse (km. 52). Au delà de la Meuse commence la longue rampe qui mène à Courrières (km. 77 alt. 276 m.) et au delà, les montagnes russes continuent. Ciney (km. 91) est à 239 m. et Haversin (km. 102) à 322 tandis que Jemelle (km. 119) n'est plus qu'à 204 m. Au delà, Libramont (km. 151) à 485 m., est le point le plus élevé de la ligne et ensuite l'on descend — en montagne russe jusqu'à Arlon. Cette simple énumération indique suffisamment combien la ligne est difficile à exploiter. C'est pourquoi un examen de ces locomotives.

LOCOMOTIVES. — Dirigée par un ingénieur en chef

anglais, la Grande Compagnie du Luxembourg devait naturellement s'inspirer de la technique anglaise. Pourtant, elle commandait peu de locomotives à l'étranger.

Des 126 locomotives que l'Etat racheta, une seule provenait des Ateliers Robert Stephenson de Darlington et 7 seulement de la Yorkshire Engine Co., de Newton-le-Willows. Par contre, 50 autres provenaient des Ateliers de St-Léonard à Liège, 45, de chez Evrard, à Bruxelles et 21 des Ateliers John Cockerill. A l'inverse du Grand Central, la Grande Compagnie du Luxembourg qui n'avait repris aucun autre chemin de fer, avait peu de types différents : elle possédait des locomotives à voyageurs des types classiques 2-4-0 ainsi que du type 0-4-2, quelques « Columbia » (2-4-2) et des locomotives à 3 et à 4 essieux couplés pour trains de marchandises. Toutes portaient, outre un numéro d'ordre, le nom d'une localité ou d'une rivière de la région.

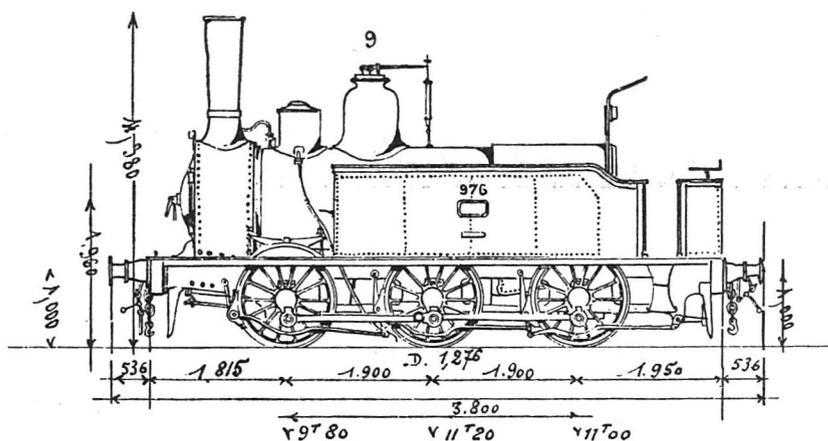


Fig. 44 — Locomotives 123 à 128 construites en 1873 pour la Grande Compagnie du Luxembourg, par Ch. Evrard, de Bruxelles.