

Les Anciennes Compagnies de Chemins de fer,⁽¹⁾

par Lionel WIENER

VII. — LA GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG

LA ligne principale de cette compagnie devait compléter le réseau belge en réunissant Bruxelles à Namur et au Luxembourg et, par delà les frontières, au Grand Duché, à l'Alsace-Lorraine et à la Suisse. C'était donc, avant tout, une grande ligne de trafic international qui traversait une région généralement peu peuplée et que les routes avaient peu favorisée. Des embranchements devaient amener le trafic venant du bassin de Liège et le répartir vers les frontières (fig. 34).

La ligne principale traversait les Ardennes, les embranchements effleuraient le Hunsrück et l'Eifel. Ils récoltaient le fer, le marbre, l'ardoise, le plâtre et la chaux de la région ainsi que les produits des grandes forêts qui la couvraient encore. Mais un pays aussi tourmenté ne permettait pas l'établissement d'un tracé dans de bonnes conditions. De plus, la Compagnie fut longtemps mal dirigée, ce qui la mena à une situation financière désastreuse. Mais grâce à l'énergie d'hommes nouveaux et énergiques, un relèvement eut lieu en 1855. Certes, la Compagnie eut encore la vie mouvementée ensuite de ses démêlés avec le Grand Central Belge et des tentatives de rachat par la Compagnie de l'Est français, mais elle avait recouvré tout son crédit au moment du rachat par l'Etat en 1873.

On sait que dans les premiers temps, les concessionnaires hésitaient dans leur choix entre canaux et chemins de fer et souvent l'une des concessions se complétait par l'autre ou s'y substituait. Il n'en fut pas autrement ici et un groupe d'associés obtint du roi Guillaume, par arrêté du 21 octobre 1825, la concession d'un canal de la Meuse à la Moselle, de Liège à Wasserbillig, avec embranchements sur Ettelbrück-Merch et de Hamoul à l'embouchure de la Lesse. Ils créèrent une société au capital de 10 millions de gulden (2) non seule-

ment pour construire le canal, mais encore pour effectuer des recherches minières. Les événements de 1830 arrêtaient ce bel élan et ce ne fut qu'en 1845 qu'un groupe anglais (Clossman et consorts) racheta tous les droits de l'ancienne Compagnie du Luxembourg pour 6.505.037 fr., somme si élevée qu'elle fut discutée.

Ayant acquis toutes les actions, il réussit à obtenir en plus, en 1846, la concession du chemin de fer dit du Luxembourg (2). La nouvelle ligne devait unir Bruxelles à Wavre où elle rencontrerait le Chemin de fer de Louvain à la Sambre avec lequel elle aurait un tronçon commun jusque Namur. Puis, par Ciney, Rochefort et Recogne, elle gagnerait Arlon. La Compagnie pourrait construire des prolongements facultatifs vers les frontières de France, dans la direction de Longwy et du Luxembourg.

Il y avait deux embranchements obligés, l'un vers l'Ourthe, l'autre vers Bastogne. D'autre part, la construction des canaux se bornerait à la canalisation de l'Ourthe jusque Laroche et celle-ci pourrait encore être réduite en reportant l'origine au point de rencontre avec l'embranchement ferré. Le réseau devait être construit en 5 années.

Les bénéficiaires apportèrent leurs droits à la « Grande Compagnie du Luxembourg », créée au capital de 75 millions et qui était grevée, dès l'origine, de 11 millions de dépenses improductives (rachat d'actions anciennes et cautionnement de 5 millions). Comme son aînée, la Société s'occupait de chemins de fer, de canaux, de mines, etc.

Les travaux entamés sur la première section de Bruxelles à Wavre avancèrent péniblement faute de capitaux, puis s'arrêtèrent complètement.

Des bruits fâcheux couraient sur la Compagnie qui tomba dans le plus grave discrédit. L'on n'avait pu constituer le capital qu'en n'appelant, lors de la souscription, que £ 2

(1) Voir le Rail, nos 2, 4, 5, 7, 8, 10, 12, (1^e année) et n° 1 (2^e année).

(2) A. R. du 1^{er} juillet 1827.

(2) Conv. provisoire des 13 et 20 fév. 1846, loi et A. R. du 18 juin 1846.

par action de £ 10. En 1845, il ne restait, après le 3^{me} appel de fonds et le versement de £ 7 que 36.902 des 142.436 actions primitives, les autres ayant toutes encouru la déchéance. On chercha des expédients.

Le 31 décembre 1838, on créait des actions de £ 10 qu'on vendait en bourse à tout prix ! (1) En 1848, on créait des actions-primés « bonus shares » : les actionnaires qui avaient versé les £ 7 pourraient acheter au prix de 1 £ une action prime par 5 actions libérées.

(1) En 3 années, on en vendit 18.788 au prix moyen de 36 shill. 6 d. ce qui produisit £ 33.868 pour une valeur nominale de £ 187.880 (alors 4 millions 697.000 fr.) pour 846.700 fr. réalisés.

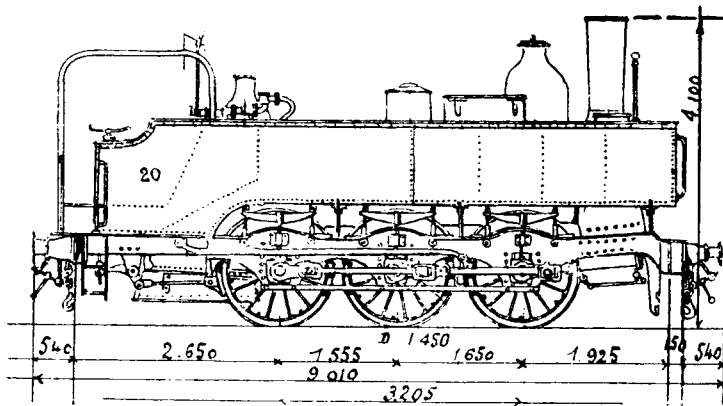


Fig. 35 — Locomotive Etat-Belge n° 20 provenant de la transformation en locomotive n° 9 « Ciney » à tender séparé, de la Grande Compagnie du Luxembourg, construite en 1856, par les Usines Regner Poncelet

A ce moment, la déchéance de la Société de Louvain à la Sambre ayant été prononcée, le « Grand-Luxembourg », comme on l'appelait, pensa y trouver le salut et sollicita la résiliation

de sa propre concession puisque la section de Wavre à Namur ne pouvait plus être commune.

Elle gagna son procès en première instance mais le perdit en appel.

Toutefois, le Gouvernement vint à son secours. En 1852 (2), il autorisa la Compagnie à construire son réseau à simple voie et à ne prévoir la double voie que dans la construction des travaux d'art.

(2) Nouveau contrat du 15 janv. 1852 et A. R. du 29 du même mois pris ensuite de la loi du 20 décembre 1951.

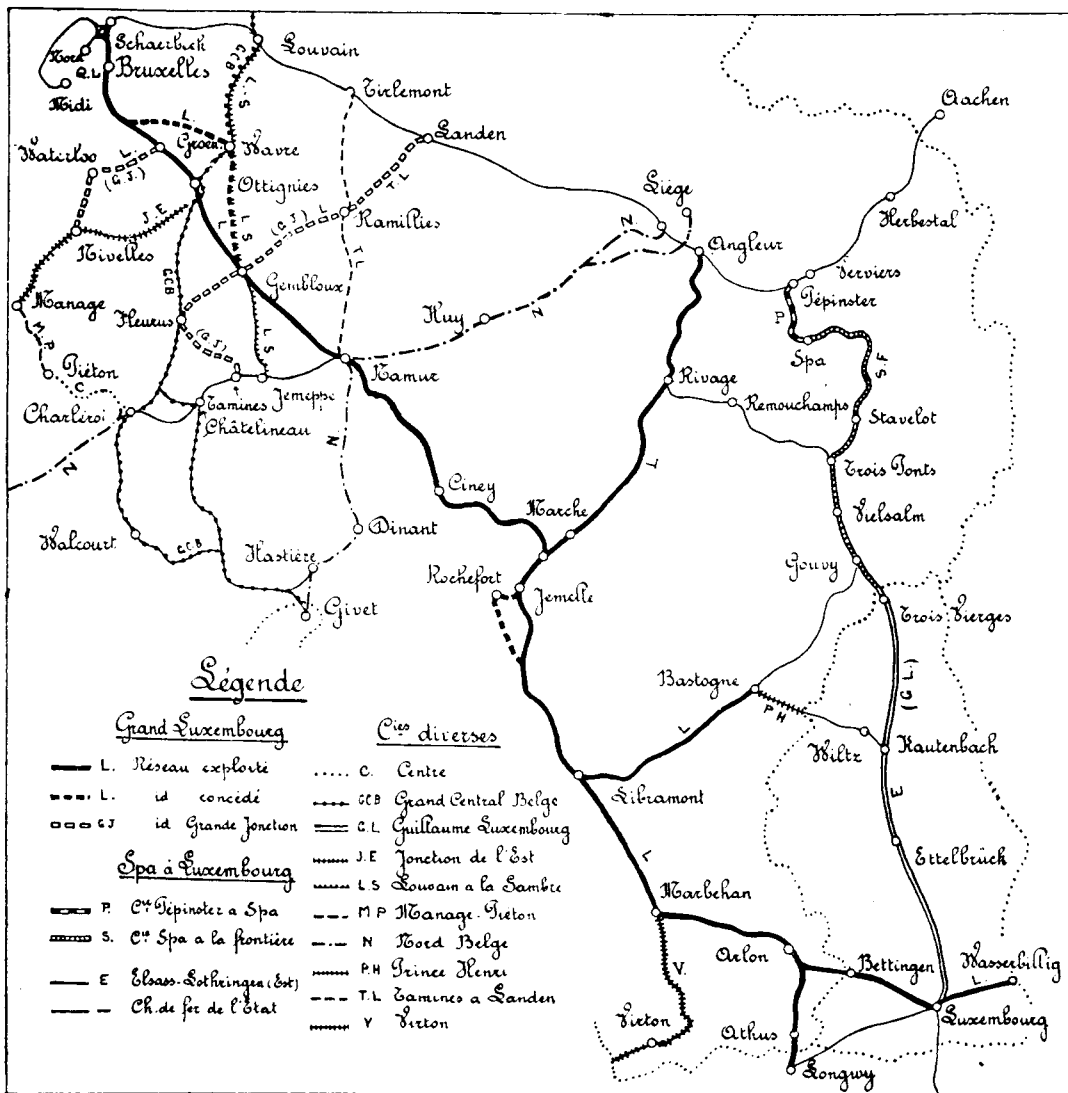


Fig. 34 — Carte du réseau de la « Grande Compagnie du Luxembourg » et ses prolongements.

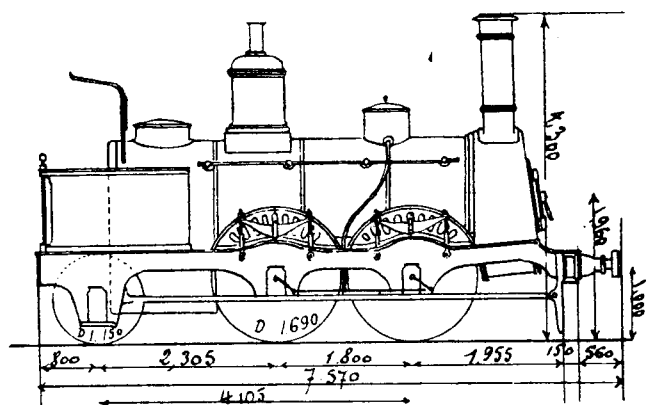


Fig. 36 — Locomotives 0-4-2 n^{os} 15 à 17, la « Recogne », la « Habay » et l'« Assesse », de la Grande Compagnie du Luxembourg, construites par les Ateliers St-Léonard, en 1857

Ce qui était plus important, c'était l'octroi pendant 50 années, d'une garantie d'intérêts de 4 p. c. sur le capital de construction de la ligne de Namur à Arlon, limité, toutefois, à 22 millions 500.000 francs. De plus, le délai d'achèvement était reporté à 1856. Quant au canal de Liège-Laroche, il demeurait distinct.

En 1854, on décidait de convertir les 4 espèces de titres en une seule et de compléter le manquant par des obligations. La situation étant assainie, on aurait pu marcher de l'avant; le conseil ne devait pas tarder à tout remettre en question.

Au lieu de se contenter de ses propres chemins de fer, ce qui était bien suffisant, il acheta à sir William Magnay, la concession du « Chemin de fer de la Grande Jonction » (1) qui comprenait les lignes suivantes :

(1) Loi du 24 juin 1853 et A.R. du 10 fév. 1854.

Tamines à Gembloux, Perwez et Landen;
Groenendael à Nivelles, par Waterloo.

Il paya les dépenses préliminaires un prix jugé exorbitant et constitua les cautionnements nécessaires, ce qui immobilisait inutilement de nouveaux capitaux (1). Ceci fut vivement critiqué et déclencha l'orage. A la réunion du 19 décembre 1854, on accusa les administrateurs de forfaiture. Le parquet prit la chose en mains et trois des membres du conseil furent emprisonnés.

Un nouveau conseil d'hommes de valeur en tête desquels se trouvaient le président Tesch, J. Brasseur et l'administrateur-délégué Reed, fut instauré et obtint en 1855 une nouvelle prolongation de délais. Ceci lui donna le temps d'assainir la situation et de pousser activement la construction ce qui lui permit d'ouvrir la ligne à l'exploitation aux dates suivantes :

Août 1854	Bruxelles Q.-L. à La Hulpe	15 km.
1855	La Hulpe-Gembloux-Rhisnes	25 km.
1856	Rhisnes-Namur	5 km.
1856	Raccordement de Bruxelles Q.L. au Nord	6 km.
1858	Namur-Ciney-Arlon	135 km.
1859	Arlon-Sterpenich	10 km.

Ceci faisait un total de 207 km. de ligne principale. L'embranchement d'Arlon-Athus-Frontière (12 km.) fut ouvert au trafic en 1862/1863.

La ligne luxembourgeoise de Luxembourg à Trèves avait été ouverte au trafic le 20 août 1861 et, dès ce moment, les efforts du nouveau Comité portèrent leurs fruits : le produit kilométrique de l'artère principale fut, à l'exception du chemin de fer de Baume à Marchienne, le plus élevé de Belgique.

La quiétude étant revenue, on s'occupa de la ligne de l'Ourthe (2). Ce chemin de fer de 65 km. qui s'embranchait sur la ligne principale à Marloie, au 113^e km. depuis Bruxelles-Nord, desservait Aye et Marche et descendait le

(1) Le prix d'achat inscrit dans les livres était de £ 25.000 (625.000 fr.), le cautionnement, de £ 20.000.

(2) Conv. du 27 juin 1862. A. R. du 6 mars 1863.

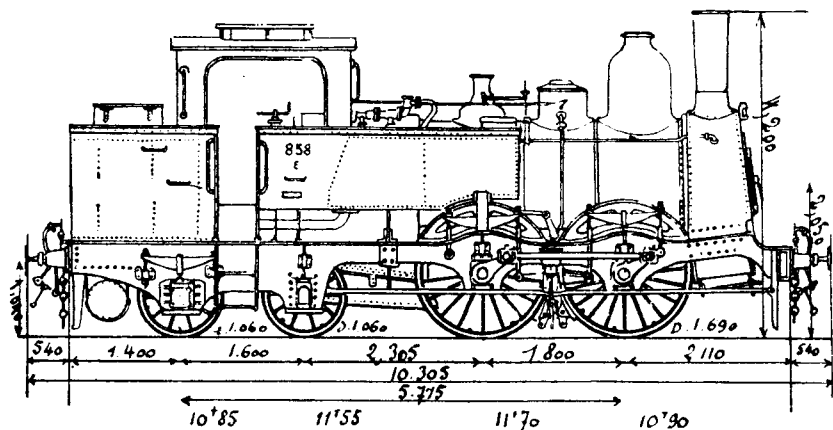


Fig. 37 — Transformation par les Chemins de fer de l'Etat (n^{os} 856 à 858), en locomotive-tender 0-4-4-T, des locomotives 0-4-2 de la Grande C^{ie} du Luxembourg

cours de la rivière jusqu'à Chênée où il rejoignait la ligne de l'Est de l'Etat. Les 3.055 m. qui la séparaient encore de Liège-Guillemins étaient communs à l'Etat et à la Compagnie. Cet embranchement important ne présentait que des rampes de 10 mm. par mètre. Le Gouvernement lui transféra la garantie de 4 p. c. d'intérêts soit 800.000 francs dont avait bénéficié jusque-là la ligne de Namur à Arlon, étant entendu qu'à dater de l'ouverture au trafic de la ligne Spa—frontière grand-ducale exploitée par la « Société Royale Grand-Ducale Guillaume-Luxembourg », la garantie s'appliquerait aux deux lignes dans la proportion de 450.000 francs pour celle de l'Ourthe et de 350.000 francs pour l'autre (1).

De plus, une convention était signée le 9 janvier 1863 avec la Compagnie luxembourgeoise, stipulant que du jour de la mise en exploitation de la ligne précitée, la Grande Compagnie du Luxembourg serait substituée à celle de l'Est pour l'exploitation des 57 km. de la ligne de Bettingen à Wasserbillig (2). Ceci avait une importance considérable car la zone d'influence du Grand Luxembourg s'étendait ainsi à une région intéressante située au-delà de nos fron-

(1) Conv. du 26 juin 1862 avec le Guillaume-Luxembourg.

(2) Dont 18.156 m. de la frontière à Luxembourg.

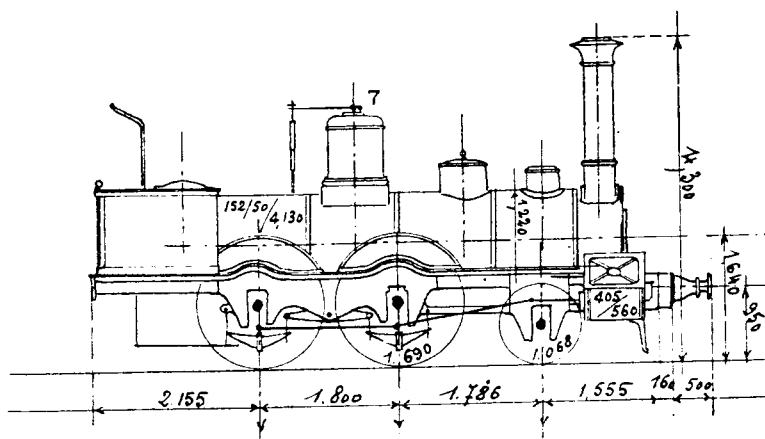


Fig. 38 — Locomotive 2-4-0, n^{os} 29, 30, 37 de la Grande Compagnie du Luxembourg, construite par les Ateliers St-Léonard, en 1861

tières. Cette substitution devint effective le 20 février 1867.

Ces accords ayant mis toutes choses au point, la construction de la ligne de l'Ourthe avança rapidement et fut achevée en 1865/1866.

(à suivre)

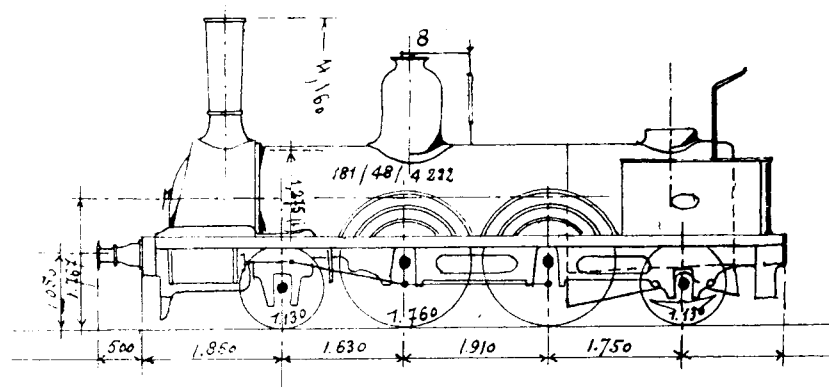


Fig. 39 — Locomotive n^o 31 « La Vière », construite en 1860 par R. Stéphenson, de Newcastle, pour la Grande Compagnie du Luxembourg

