

# Le Lothier roman

Revue d'histoire publiée par le Cercle  
d'histoire et d'archéologie du Pays de  
Genappe

Trimestriel

La ligne  
de chemin de fer  
Wavre-Manage

1

---

1995

**La Société anonyme des chemins de fer belges de la  
Jonction de l'Est  
(ligne Wavre-Ottignies-Manage)  
1847-1885**

La présente synthèse est basée principalement sur les documents publiés dans le *Moniteur des travaux d'utilité publique*, entre 1852 et 1885. Ce journal, sorte d'*Echo de la Bourse* de l'époque, fut fondé en 1852 et prit dès 1853, le titre de *Moniteur des intérêts matériels*. On y trouve, de 1852 à 1879, des informations concernant le fonctionnement de la *Société anonyme des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est*, puis, de 1880 à 1885, uniquement la cotation de l'action de la dite société en Bourse de Bruxelles.

Le *Moniteur des intérêts matériels* est une source privilégiée pour l'étude des sociétés de chemins de fer belges au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>. En effet, comme l'indique le journal

---

1. Sur l'histoire des chemins de fer belges en général, voir LAMALLE (Ulysse), *Histoire des chemins de fer belges*, 2e éd., Bruxelles, Office de publicité, 1953, 252-XXXXI p.; DELMELLE (Joseph), *Histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles, Paul Legrain, 1977, 176 p. et surtout la thèse de Michel LAFFUT : *Les chemins de fer belges (1830-1913)*, Liège, Université de Liège, 1984, 852 p.

Sur l'époque de la création de la ligne Wavre-Manage et sur cette ligne elle-même : LAVELEYE (Auguste de), *Chemins de fer belges. Histoire des 25 premières années des chemins de fer belges*, Bruxelles, A. Decq, 1862, 228 p.; *Le Centre. Mémoire du rail, 1839-1989*, éd. André Dagant e.a., La Louvière, Ecomusée régional du Centre, 1989, 147 p.; DAGANT (André) & VANBELLINGEN (Paul), *Les canaux et chemins de fer charbonniers dans le Centre*, t. II, *Les chemins de fer*, La Louvière,

lui-même dans une sorte de "préface" à sa fondation, il attache à ce domaine de la vie économique et financière la plus grande attention : "*Nous nous sommes donnés pour tâche de recueillir dans notre Chronique des chemins de fer tous les matériaux et les époques (sic) qui pourront servir plus tard à l'histoire générale des chemins de fer belges : Nous veillons à ce qu'aucun fait de quelque importance ne soit omis, et si, contrairement à notre intention, quelque chose nous échappait, nous recevrons avec plaisir la réclamation des intéressés et nous y ferions droit*"<sup>1</sup>.

Beaucoup de renseignements trouvés dans cette publication n'ont pas été, semble-t-il, utilisés jusqu'ici, notamment les procès auxquels prit part la compagnie en 1878 et en 1879. Pour contribuer d'ailleurs à l'histoire des sociétés concessionnaires de chemins de fer, que le *Moniteur* entendait favoriser, l'exposé qui suit a été enrichi, pour ce qui concerne la *Société anonyme des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est*, de graphes réalisés à partir des chiffres - cours de l'action, cours des obligations, nombres de voyageurs etc. - collationnés chaque semaine, pour la période 1856 - 1885 dans le *Moniteur des intérêts matériels*.

### *Les préliminaires*

En 1845, l'Etat belge s'est assuré la propriété des lignes les plus rentables. Le pays est parcouru du nord au sud, mais financièrement, les caisses sont vides : l'Etat doit faire appel au privé pour construire des lignes plus réduites, mais non moins cruciales, qui relieront les grands axes entre eux. Ces projets de lignes seront pris

---

Cercle d'histoire et de folklore Henri Guillemin, 1986, 183 p.; DAGANT (André), *La ligne de Manage à Wavre, de la S.A. des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est*, dans *Actes du 2e congrès de l'Association des cercles francophones d'histoire et d'archéologie de Belgique*, t. II, Nivelles, Société d'archéologie, d'histoire et de folklore de Nivelles, 1984, p.183-191.

1. *Moniteur des intérêts matériels*, 3e a., 1853, n°1 (2 janvier 1853), p.1B.



d'assaut par les investisseurs et promoteurs britanniques, qui se sentent déjà à l'étroit chez eux et s'empressent dès lors de construire des lignes ou réseaux de chemins de fer à l'étranger. Outre l'attrait de ce qui apparaît comme un investissement d'avenir, promis à des profits jugés faciles, les chemins de fer bénéficient au milieu du XIXe siècle, d'un tel engouement auprès du public que chaque homme du monde désire posséder "sa" ligne de chemin de fer ou une part de celle-ci, par le biais d'investissements en actions.

Le projet qui concerne la transversale Manage-Ottignies-Wavre est d'autant plus intéressant qu'il doit assurer une liaison d'est en ouest et mettre les ensembles charbonniers de la région du Centre en relation directe avec les grandes voies de communication existantes. Le nom que prendra la future société est d'ailleurs évocateur : ce sera la "*Société anonyme des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est*".

### *La Société anonyme des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est*

Dans la mouvance de la "railwaymania", quelques financiers anglais, en rapport avec des personnalités belges, entreprirent donc des tractations avec l'Etat belge à partir de 1845, en vue de construire un chemin de fer entre Manage et Wavre, mais ce ne fut qu'en 1846 qu'une première convention put être passée<sup>1</sup>. A la tête des promoteurs d'Outre-Manche se trouve le chevalier sir John Mark *Frédéric* Smith<sup>2</sup>, lequel obtient, à son nom

1. *Moniteur belge*, 16e a., 1846, n°204 (23 juillet 1846), p. 229-234.

2. John-Mark-Frederick SMITH (°Paddington (Londres) 11.01.1790 - + Pembrige (Londres) 20.11.1874), Sir, ingénieur du "Royal Engineers", inspecteur général des chemins de fer britanniques en 1840-41, membre du Parlement entre 1857 et 1865. Voir l'article paru à son sujet dans le *Dictionary of National Biography*, (t.XVIII, Londres, Oxford U.P., 1917, p.492), ainsi que LAUREYSENS (Julienne), *Industriële naamloze vennootschappen in België 1819-1857*, Louvain-Paris, Nauwelaerts, 1975, p.716 (Centre interuniversitaire d'histoire contemporaine. Cahiers 78).

et en tant que fondé de pouvoir des autres financiers, désignés sous la simple mention de "et consorts", une concession pour la construction et l'exploitation d'"un chemin de fer partant de la station du railway de l'Etat, à Manage, aboutissant à Wavre et passant par Nivelles et Genappe"<sup>1</sup>. Ces concessionnaires acquièrent, en outre, un droit de préférence pour l'établissement de toute une série de prolongements ou d'embranchements éventuels.

L'époque de cette convention est celle de l'enthousiasme, de l'optimisme. Certains signes de la convention de 1846 le prouvent : les concessionnaires acceptent le paiement d'une caution<sup>2</sup>, envisagent avec sérénité une exploitation sans aide aucune de l'Etat<sup>3</sup> et acceptent, sous peine de déchéance, d'achever les travaux dans les quatre années qui suivent<sup>4</sup>!

Cette situation de non-assistance se révélera cependant rapidement intenable et devra être revue avant même le début d'exploitation : un nouvel accord intervient avec l'Etat en 1852<sup>5</sup>.

La convention de 1846 prévoyait la possibilité de créer une société<sup>6</sup> : c'est chose faite en 1847<sup>7</sup>. Les membres du premier conseil d'administration de la jeune société sont recrutés parmi les financiers de la première heure. Se retrouvent donc en 1847 les personnes suivantes, toutes déjà citées en 1846 :

Sir Frédéric SMITH, président<sup>8</sup>,  
William Keppel V<sup>te</sup> de BARRINGTON, vice-président<sup>9</sup>,

1. *Moniteur belge*, 16e a., 1846, n°204 (23 juillet 1846), p. 229.

2. Article 3 de la convention (*Ibidem*).

3. Article 12 du cahier des charges (*Idem* p. 230).

4. Article 9 du cahier des charges (*Ibidem*).

5. Cf. *infra*, p.7.

6. Article 42 des dispositions générales, (*Idem*, p. 232).

7. *Moniteur belge*, 17e.a., 1847, n.218 (6 août 1847), p.2097-2104.

8. Cf. *supra* p.3, n.2.

9. William Keppel vicomte de BARRINGTON (°Londres, 01.10.1793 - + Beckett House Faringdon Berks 09.02. 1867), membre du





Miles Charles SETON<sup>1</sup>,  
Francis CONYNGHAM, marquis de CONYNGHAM<sup>2</sup>,  
William ASHLEY<sup>3</sup>,  
Charles HOPKINSON, banquier.

Chaque membre du conseil devra posséder 50 actions; l'assemblée générale de la société se tiendra en janvier et juillet de chaque année et les administrateurs seront révocables. Le capital social de 21.250.000 fr. (850.000 livres sterling) est divisé en 42.500 actions de 500 francs chacune et pourra être augmenté.

L'avenir de la jeune société s'assombrit néanmoins rapidement. Elle fut d'ailleurs parmi les dernières à bénéficier de capitaux britanniques. Bien vite, en effet, - c'était déjà le cas en 1846 - l'engouement anglais pour les chemins de fer avait été refroidi par les piètres résultats commerciaux obtenus. De plus, des scandales liés à la gestion des chemins de fer commencèrent à apparaître en Grande-Bretagne. Cette situation suffit sans doute à expliquer les difficultés rencontrées par les fondateurs pour rassembler les capitaux nécessaires et l'intervalle de

Parlement britannique de 1837 à 1857, dirigea d'autres chemins de fer, notamment le Great Western Railway (1848 et 1862). Voir à son sujet LAUREYSSENS (Julienne), *Industriële-naamloze vennootschappen...*, p.544.

1. Miles Charles SETON participa au premier conseil d'administration de la S. A. des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est. Il ne semble pas avoir joué un rôle déterminant ailleurs. Cf. LAUREYSSENS (Julienne), *Industriële naamloze vennootschappen...*, p.714.

2. Il s'agit vraisemblablement de Francis NATHANIEL, deuxième marquis de CONYNGHAM (°Dublin 11.06.1797 - + Piccadilly (Londres) 17.07.1876), militaire de carrière, sous-secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères, membre du Parlement et directeur général des postes dans les années 1832-1835. Voir LAUREYSSENS (Julienne), *Industriële naamloze vennootschappen...* p.568.

3. William Anthony ASHLEY (° Londres 04.10.1803 - + Menstone 17.04.1877), fils du 6e comte de Shaftesbury, avocat, attaché d'ambassade à Vienne en 1830, directeur de l'hôpital royal St.-Katherine Regents Park à Londres entre 1859 et 1877. Cf. LAUREYSSENS (Julienne), *Industriële naamloze vennootschappen...*, p.542.

temps inexplicablement long (un an), qui intervint entre l'octroi de la concession, et la création de la compagnie.

### *Le contexte politico-économique*

Si de mauvais auspices avaient ainsi accompagné l'élaboration de la société, sa création n'allait, ensuite, que multiplier les problèmes, car elle s'effectua à la veille d'une crise générale, non seulement économique, mais aussi politique, due aux troubles de 1848. Cette crise ébranla tous les marchés, y compris celui des chemins de fer, mais surtout sapa la confiance placée dans les investissements à l'étranger. Le nombre de financiers prêts à investir dans des projets de construction se raréfia d'autant, même si la Belgique avait eu le privilège d'être épargnée par la vague révolutionnaire de '48.

La réticence était d'autant plus grande chez les investisseurs d'Outre-Manche dès lors qu'il s'agissait d'une entreprise continentale, dont le profit était de surcroît loin d'être assuré, vu les difficultés déjà rencontrées pour constituer la société.

Un sentiment de repli sur soi se manifesta qui fit que les Anglais recherchèrent des placements, certes moins rentables, mais aussi beaucoup moins dangereux, ou, en tous cas, déplacèrent en dehors des contrées continentales considérées comme trop dangereuses, les risques qu'ils étaient prêts à consentir.

Cet état d'esprit est bien visible dans la lettre envoyée par les autorités municipales de Genappe, en l'occurrence le secrétaire communal, C. Lauwens et le bourgmestre J. Berger<sup>1</sup>, au *Moniteur des travaux d'utilité publique*, publiée par ce journal le 25 avril 1852 : le

---

1. Charles Lauwens fut secrétaire communal de Genappe du 28.01. 1837 à 1859.

Joseph Berger (+ 1865), est le premier d'une lignée de notaires-bourgmestres libéraux, qui dirigèrent la commune de Genappe de 1835 à 1924. Lui-même fut bourgmestre de 1835 à 1864.



bourgmestre et son adjoint regrettent "que Genappe n'est toujours pas traversé par le railway de Manage à Wavre" mais "comprennent" que les événements de 1848 aient pu "retarder les travaux"<sup>1</sup>.

### *Les conditions financières de la concession*

Le capital exigé par le gouvernement pour l'octroi de la concession et donc la création de la société était beaucoup trop lourd et cela d'autant plus que la ligne ne se présentait pas comme assurée d'une rentabilité évidente ou particulièrement bonne.

Les autres conditions imposées par ailleurs par l'Etat étaient, en outre, draconiennes. L'impression générale qui ressort de la lecture de ces conditions est celle d'une certaine démesure, propre, on s'en doute, à effrayer sinon à décourager les investisseurs. Elles occupent six pages de petit texte sur deux colonnes du cahier des charges rédigé le 18 février 1846 et publié en annexe de la loi d'octroi de la concession<sup>2</sup>.

### *La révision des conditions de concession et la garantie d'intérêt*

Bien qu'ils n'aient pas respecté les délais impartis par le gouvernement belge, les concessionnaires ont réussi à préserver leurs droits. Mieux, ils ont obtenu de l'Etat une révision des conditions de création et d'exploitation de la ligne et, en outre, se sont vus accorder la garantie du minimum d'intérêt, cette panacée du développement des lignes secondaires en Belgique au XIXe siècle.

---

1. Lettre publiée dans le *Moniteur des travaux d'utilité publique* (à partir de 1853 *Moniteur des intérêts matériels*), 2e a., 1852, n°17 (25 avril 1852), p.1C.

2. *Pasinomie*, t. XXVII, 1846, p.429-434.

Cette révision fait l'objet de la convention des 28-30 août 1852<sup>1</sup> dans laquelle l'Etat belge revoit sérieusement à la baisse les obligations de la société. Tandis que le capital social est ramené à 5.312.500 fr., composé de 42.500 actions de 125 francs chacune, l'Etat, accorde, de son côté, aux concessionnaires une garantie d'intérêts de 4% sur le capital de 5.312.500 francs, garantie qui n'entrera cependant en vigueur qu'après la réalisation totale de la ligne entre Manage et Wavre.

A ce moment-là, quel que soit le bilan de la société, l'Etat s'engage à lui payer, chaque année, une somme dont le maximum ne peut excéder 4% (environ 200.000 frs) du capital social. Si, par exemple, la compagnie réalise des pertes à concurrence de 30.000 francs, l'Etat lui payera la somme de 200.000 francs et la société réalise donc un "bénéfice" de 170.000 francs. Au contraire, si la société arrive à un solde positif de 30.000 francs, l'Etat ne lui paye que 170.000 francs. Enfin, si les bénéfices de l'exploitation dépassent 200.000 francs, l'Etat ne paye rien du tout.

Bien sûr, l'Etat commet un surveillant aux dépenses et aux recettes de la ligne, un commissaire gouvernemental effectuera des contrôles, qui permettent aujourd'hui de considérer les chiffres de fréquentation et de résultats fournis par la société au *Moniteur des intérêts matériels* comme conformes ou au moins proches de la réalité.

### *Le début des travaux*

Tandis que le président du conseil d'administration de la *S.A. des Chemins de fer belges de la Jonction de l'Est*, le sieur Smith, ne quitte pas l'Angleterre, les deux nouveaux administrateurs, les frères Waring vont pouvoir, suite aux nouvelles conditions financières offertes par l'Etat belge, entamer les travaux.

---

1. *Le Moniteur belge*, 22e a., 14 septembre 1852.

Et pourtant, le seul frein à l'entreprise n'était pas la convention de 1846. En effet, des problèmes de tracé se posèrent, notamment en raison de la méfiance manifestée à l'égard de la ligne par d'autres concessionnaires, ceux de la *Société des Embranchements du Canal de Charleroi à Bruxelles*, qui voyaient d'un très mauvais oeil la concurrence directe que leur ferait le rail.

Ils tentèrent notamment d'empêcher l'exécution du tracé adopté, en arguant de ce que la Samme<sup>1</sup> "*ne sachant plus se démerger vers le village, son niveau montera vers les digues du canal et risquera d'occasionner des dégâts aux berges et aux ouvrages d'art*", ce qui s'avéra d'ailleurs en partie exact et ne fut d'ailleurs résolu qu'en ...1989<sup>2</sup> !

Dès lors, pour les apaiser, la convention du 28-30 août 1852 passée avec l'Etat "*prévoyait dans son esprit que le chemin de fer ne pourrait établir aucuns travaux qui permettraient le chargement au canal de Charleroi, au détriment de la Société des Embranchements, sans indemniser celle-ci*"<sup>3</sup>.

Il fallut, ensuite, assurer à l'entreprise les rentrées financières nécessaires au paiement des investissements exécutés. Pour ce faire, la société procéda à l'émission d'une première série de 4.500 obligations de 1.000 francs chacune, remboursables par tirages au sort successifs dans un délai de 59 ans, avec intérêts capitalisés. Cela lui assura, d'un coup, un afflux de 4.500.000 fr. d'argent frais, de sorte qu'au mois d'août - quatre mois à peine après la missive alarmiste du bourgmestre Berger, la *Gazette de Nivelles*, pouvait annoncer que "*les ingénieurs anglais qui doivent diriger les travaux du chemin de fer de Manage à Wavre, doivent incessamment arriver sur les lieux*"<sup>4</sup>.

1. Petit cours d'eau, affluent de la Senne, croisant la ligne de chemin de fer à Arquennes et la longeant à Seneffe.

2. Pour les problèmes rencontrés par la S.A. de la Jonction de l'Est avec la Société des Embranchements du canal de Charleroi à Bruxelles, voir : *Le Centre, mémoire du rail 1839-1989*, éd. André Dagant e.a., La Louvière, Ecomusée régional du Centre, 1989, p.18.

3. *Ibidem*.

4. Cité dans *Moniteur des intérêts matériels*, 2e a., 1852, n°35 (29 août 1852, p.2B).



Le 22 décembre 1852, les travaux commençaient officiellement<sup>1</sup>. Un an et demi plus tard, le 8 août 1854, la première section du chemin de fer de Manage à Wavre, celle reliant Manage à Nivelles, était inaugurée. Elle nécessita, ainsi que le souligna dans un lapsus vraisemblablement involontaire du maieur d'Arquennes, la réalisation du "*plus grand viadic (sic) d'Europe*"<sup>2</sup>.

L'ouverture des lignes consécutives vont se succéder à un rythme accéléré : le 2 décembre 1854, Nivelles-Genappe; le 19 mai 1855, Genappe-Court-Saint-Etienne, et le 28 août de la même année, Court-Saint-Etienne-Wavre. Au total, la ligne faisait 41 kilomètres 91 mètres.

La ligne est alors constituée d'une simple voie, sauf pour le tronçon entre Court-Saint-Etienne et Wavre, où elle est à double voie, en accord avec le chemin de fer Charleroi-Louvain, qui, venant de Villers-la-Ville, rejoint la ligne de Manage à Court.

Des accords sont passés avec les autres compagnies pour assurer les correspondances : avec la Compagnie du Grand-Luxembourg (Bruxelles-Namur-Arlon) à Ottignies, avec le chemin de fer de Mons à Manage, etc.<sup>3</sup>

### *Les débuts de l'exploitation*

L'exploitation semble bien lancée et le cours de l'action fait dès lors son apparition en 1855 à la cote

1. *Moniteur des intérêts matériels*, 3e.a., 1853, n.1 (2 janvier 1853), p. 2A.

2. Cité dans *Le centre. Mémoire du rail 1839-1989...*, p.18. Le viaduc, en question, situé à Arquennes, enjambait le canal Charleroi-Bruxelles. Pour une description plus détaillée de la journée et du voyage inaugural, voir le *Moniteur des intérêts matériels*, 4e a., 1854, n°33 (11 août 1854), p.3A.

3. *Moniteur des intérêts matériels*, 4e a., 1854, n°45 (5 nov. 1854), p. 3A. Voir aussi DAGANT (André), *La ligne de Manage à Wavre...*, p.183-191 et LOISEL (Félix), *Annuaire spécial des chemins de fer belges, période de 1835 à 1865 inclus*, Bruxelles, Devaux, 1866, p.405-414, qui fournit de plus amples informations techniques sur la ligne Manage-Wavre.

publiée par le *Moniteur des intérêts matériels*<sup>1</sup>.

Mais dès cette même année 1855, des "bruits"<sup>2</sup>, des "on dit", comme les appellera Jules Malou plus tard en évoquant la ligne de Manage à Wavre<sup>3</sup>, circulent à propos de la location à bail de la ligne. Dans ce cas, la société se contenterait de percevoir un pourcentage du fruit de l'exploitation, tandis qu'un tiers - soit l'Etat, soit les frères Waring dont il sera question ci-après et qui avancent des propositions concrètes<sup>4</sup> - se chargerait de l'exploitation de la ligne.

Ces rumeurs sont vraisemblablement dues au fait que, vu les investissements consentis, une exploitation rentable de la ligne s'avère difficile. A ce moment, après une première année d'exploitation, les actionnaires n'ont encore rien touché, alors qu'après une longue attente, ils croyaient que la société avait enfin trouvé le bon cap. Cependant, avant 1858, dans les assemblées d'actionnaires, qui se tiennent en deux phases, une réunion préparatoire à Londres, puis la réunion de tous les actionnaires à Bruxelles<sup>5</sup>, rien ne change dans l'actionnariat principal.

1. *Moniteur des intérêts matériels*, 5e a., 1855, n° 14 (8 avril 1855), p.4C.

2. *Moniteur des intérêts matériels*, 5e a., 1855, n°40 (7 octobre 1855), p.3A.

3. Jules Edouard François MALOU (°Ypres 19.10.1810 - + Woluwé-Saint-Lambert 11.07.1886), fut directeur de la Société Générale entre 1849 et 1871 et fit partie de nombreux conseils d'administration de compagnies de chemins de fer, dont celui de la ligne Charleroi-Louvain. Le trajet de cette dernière ligne rejoignait celui de la ligne de Manage à Court-Saint-Etienne, pour continuer de concert vers Wavre. Il avait été ministre des finances de 1845 à 1847 et le fut encore de 1871 à 1878; il est l'auteur, parmi de nombreux autres écrits politiques, économiques et monétaires, d'une *Etude sur les chemins de fer belges* (Bruxelles, A. Decq, 1860, 34 p.). Sur la vie et l'oeuvre de Malou, voir TRANNOY (J. de), *Jules Malou, 1810-1870*, Bruxelles, Dewit, 1905, 589 p.

4. MALOU (Jules), *Etude sur les chemins de fer belges*, Bruxelles, A. Decq, 1860, p.18.

5. Il est à noter que les décisions des actionnaires se prennent lors des assemblées qui se tiennent en Belgique. N'ont lieu à Londres que des réunions préparatoires des administrateurs. Cet élément est important, car il sera soulevé par le *Herapath's Journal*, lors de la crise causée par la faillite des *Bassins houillers* en 1877 (cf. infra, p. 25).

Il en va autrement à partir de 1858<sup>1</sup> : le 30 mars 1858, le président du conseil d'administration n'est plus Frédéric Smith, mais l'un des deux entrepreneurs de travaux publics qui ont assuré la réalisation de la ligne entre 1852 et 1854 : Charles Waring<sup>2</sup>. Il a, à ses côtés, son frère Mark<sup>3</sup> et, dans la foulée, tout le conseil d'administration est renouvelé. Les joyeux promoteurs initiaux, en grande majorité membres de la haute noblesse anglaise, abandonnent la gestion de la société aux deux entrepreneurs et à des bailleurs de fonds continentaux, un belge et un français.

Le Conseil est dès lors constitué de la manière suivante :

Charles WARING, président  
 Mark WARING (frère du précédent)  
 Henri DAVIGNON<sup>4</sup>

---

1. La date exacte de la passation de pouvoir n'est pas établie, mais elle s'est effectuée à peu près vers 1858.

2. Charles WARING, entrepreneur de travaux publics à Bruxelles et Londres, frère de Mark WARING (ci-après) avec lequel il dirigeait la "Warning Brothers Cy (Londres et Bruxelles)". De nationalité anglaise, tout comme son frère, il vécut plus en Belgique qu'en Grande-Bretagne. Cf. LAUREYSSENS (Julienne), *Industriële naamloze vennootschappen...*, p.737

3. Mark WARING, entrepreneur de travaux publics et fondateur de la Compagnie centrale de construction de matériel de chemin de fer. La *S.A. des Chemins de fer belges de la Jonction de l'Est* (ligne Manage-Wavre) lui rendit hommage en donnant son nom à la locomotive n° 7, construite chez Cockerill. Cf. DAGANT (André), *La ligne de Manage à Wavre...*, p.189 et LAUREYSSENS (Julienne), *Industriële naamloze vennootschappen...*, p.738.

4. Henri DAVIGNON (Szint-Josse-ten-Noode 23.08.1879 - + 14.11.1964), rentier et propriétaire à Bruxelles, siégea dans plusieurs sociétés, notamment la *S.A. des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est* et, en dehors des compagnies de chemin de fer, la *Fabrique de fer d'Ougrée* en 1865. Lorsqu'il mourut, il ne fut pas remplacé au sein du conseil d'administration des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est. Cf. LAUREYSSENS (Julienne), *Industriële naamloze vennootschappen...*, p.574 et *Moniteur des intérêts matériels*, 19e a., 1869, n° 11 (7 mars 1869).



Edouard PERROT<sup>1</sup>  
James WHEELER<sup>2</sup>

Le directeur d'exploitation est dès lors Charles M.B. Gréban de Saint Germain, ce qui montre que la société prend une connotation manifestement belge<sup>3</sup> et à partir de ce moment, elle n'aura d'ailleurs plus son siège à Londres, mais, d'abord à Ixelles, puis à Bruxelles-Ville.

Dans le même temps, sur le plan financier, une nouvelle obligation est émise avec droit de souscription prioritaire aux actionnaires : il s'agit de 4.000 obligations de 500 francs, soit un total de 2.000.000 de francs<sup>4</sup>, mais, s'il faut en croire le témoignage d'un lecteur du *Moniteur des intérêts matériels*, cette souscription recueillit un succès très mitigé<sup>5</sup>.

Au cours de l'assemblée du 30 mars 1858 cependant, démonstration avait été faite que la situation de la société était en nette amélioration. Officiellement, tout semblait pour le mieux, mais les actionnaires ne touchaient toujours rien, alors que les obligataires, tirés au sort, étaient remboursés normalement et bénéficiaient à ce

1. Edouard PERROT, propriétaire à Bruxelles, directeur de plusieurs compagnies, dont la Compagnie centrale de construction de matériel de chemin de fer (1858, 1865). Cf. LAUREYSSENS (Julienne), *Industriële naamloze vennootschappen...*, p.697.

2. James WHEELER, domicilié à Londres, ne semble pas avoir participé à d'autres sociétés en Belgique en dehors de la *S.A. des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est*, qu'il quitta en mai 1868. Cf. LAUREYSSENS (Julienne), *Industriële naamloze vennootschap-pen...*, p.740.

3. *Moniteur des intérêts matériels*, 8e a., 1858, n°13 (28 mars 1858), p.1C-2A.

4. DEMEUR (Adolphe), *Les sociétés anonymes de Belgique à partir du 1er janvier 1858*, Bruxelles, chez l'auteur, 1859-1864, p.7 (2e partie).

5. *Moniteur des intérêts matériels*, 8e a., 1858, n°47 (21 novembre 1858), p.370B. Il semble que, d'une manière générale, les souscriptions aux obligations aient émané principalement de souscripteurs belges et non des actionnaires, majoritairement anglais, jusque 1863 certainement (LOISEL (Félix), *Annuaire spécial des chemins de fer belges. Période de 1835 à 1865 inclus...*, p. 407. Il se dégagea par la suite (cf. infra, p.26), une opposition violente entre obligataires et actionnaires).

moment de leurs intérêts cumulés. Néanmoins, la croissance de 1857 fait espérer des chiffres encore meilleurs pour 1858, et donc un premier dividende.

C'est, peu après, le 21 novembre 1858, que le *Moniteur des intérêts matériels* publie la lettre d'un lecteur, évoquée ci-dessus. Cette lettre est étrange et "soulève", de l'avis de la rédaction, "une question très délicate", sur laquelle la dite rédaction affirme ne pas oser "de prime abord émettre un avis suffisamment motivé"<sup>1</sup>.

Que contient cette lettre ? En substance, son auteur fait remarquer et s'étonne de ce que le cours de la nouvelle obligation des *Chemins de fer belges de la Jonction de l'Est* est anormalement bas (254 francs) par rapport aux obligations du même type, les moins bien cotées, la *Compagnie du Centre et du Hainaut* : 279 francs, la *Compagnie des Flandres* : 260 francs. Or, la *Jonction de l'Est* possède une garantie de l'Etat à concurrence de  $\pm 200.000$  francs par an. De plus, même si ce n'est pas assez pour garantir le revenu de la nouvelle obligation, car l'ancienne exige déjà 180.000 francs par an, la situation de la compagnie ne fait que s'améliorer. Pourquoi cette différence ?

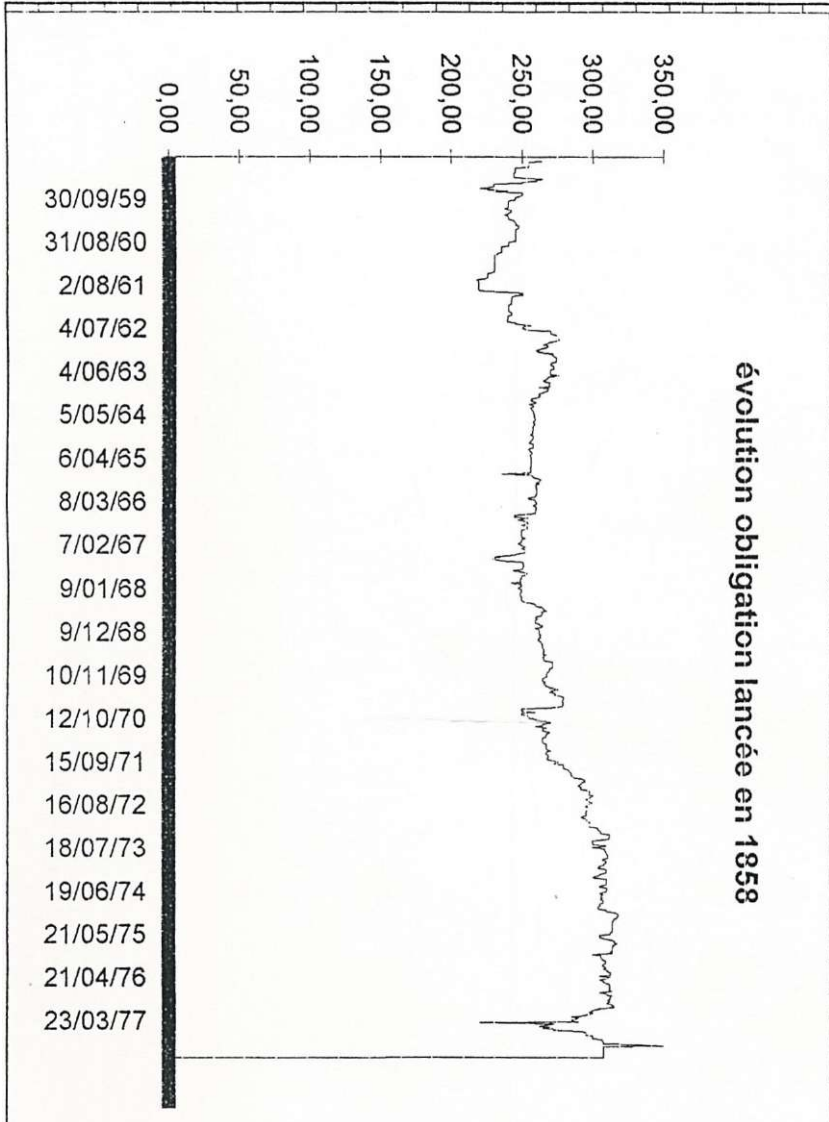
Le refus d'explication des rédacteurs du *Moniteur des intérêts matériels* peut être sincère, mais il devient troublant si l'on tient compte des accusations de fraude qui ont entaché le renom de la compagnie, dix ans plus tard<sup>2</sup>. Il faut cependant pour cela qu'ils aient été informés ou aient soupçonné ces malversations, dès 1858.

Dans un premier temps, l'obligation va cependant continuer à chuter, jusque 217,50 francs, niveau qu'elle atteint le 12 juillet 1861. Cette situation peut se comprendre par le fait que c'est en 1861 que les pertes de la société sont les plus importantes, pertes qui menacent alors le remboursement de l'obligation. Par la suite,

---

1. *Moniteur des intérêts matériels*, 8e a., 1858, n°47 (21 novembre 1858), p.370B.

2. Cf. infra, p.25 sv.





l'obligation remonte, en même temps que les bénéfiques, sous l'effet de la nouvelle convention signée fin 1862. Comme souvent en bourse, le cours de l'obligation a anticipé l'action de la convention : la hausse commence bien avant décembre, ce qui prouve qu'on en discutait déjà, et que l'affaire devait être pratiquement conclue.

Par la suite, si on observe les mouvements de long terme, on voit que le cours de l'obligation est très stable et que son évolution suit celle du revenu, à savoir l'intérêt annuel de 15 francs qui est attaché au remboursement de l'obligation. Le seul pic un peu plus prolongé est celui qui se dessine vers 1867. Il pourrait marquer les inquiétudes des obligataires voyant la *Société de la Jonction de l'Est* entreprendre des démarches pour louer sa ligne à la *Société générale d'Exploitation*<sup>1</sup>. Les obligataires se demandent si la *Société générale d'Exploitation*, au cas où elle deviendrait locataire-exploitante, pourra tenir ses engagements.

Une crise apparaît encore par après, en juxtaposition des événements de 1870, suite non seulement à la crise généralisée des marchés en raison de la guerre franco-prussienne, mais aussi, de manière plus spécifique, suite aux discussions houleuses de la compagnie avec les *Bassins houillers*<sup>2</sup>.

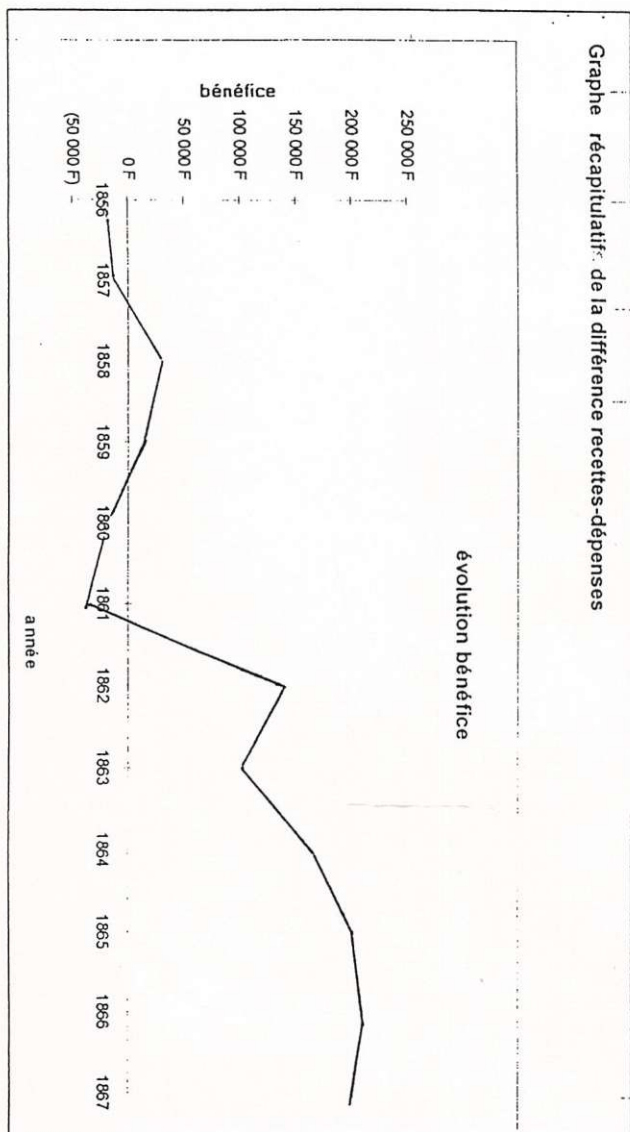
Par après, et même indépendamment du plongeon spectaculaire à 220 francs du 30.03.1877, qui paraît suspect<sup>3</sup>, le cours de l'obligation s'anime et c'est compréhensible : Face à la faillite des *Bassins houillers*, l'obligation, qui bénéficie de garanties, devient prisée, mais redescend à 308 francs après être montée à 350 francs. Ce n'est pas étonnant, lorsque l'on sait que les gages d'annuités, qui seront donnés aux obligataires de la *Jonction de l'Est* en lieu et place de leurs obligations (cf. infra, p.25), vaudront 320 fr.

---

1. Cf. infra, p. 23.

2. Cf. infra, p. 27.

3. La différence entre les cours des jours précédents et suivants est tellement grande, que ce chiffre doit être pris avec réserve. Il peut aussi s'agir d'une faute de frappe des typographes.



Evolution des résultats  
de la S.A. des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est.

En 1878, le cours de l'obligation n'apparaît plus dans le *Moniteur des intérêts matériels*, vraisemblablement parce que cette obligation est remplacée par des gages d'annuités, qui même s'ils sont mis en péril par le jugement de 1878, ne seront finalement jamais retirés à leurs possesseurs.

### *L'évolution des rapports avec l'Etat*

Les résultats de la société avaient progressé jusqu'en 1858, puis, en 1859, elle perdit du terrain jusqu'en 1861, mais l'Etat continua à honorer ses engagements.

C'était la réalisation, en fait, des prévisions de Jules Malou : suite à la reprise par l'Etat de la ligne Mons-Manage, tous les transports originaires du Centre étaient passés aux mains de l'Etat, ce qui empêchait la ligne Manage-Wavre de se développer. On en arrivait ainsi à une situation paradoxale : la Société de chemin de fer de Manage à Wavre était en déficit à cause de l'Etat, mais c'est l'Etat qui comblait son déficit !

Bien vite, comprenant la situation qui était la leur, les responsables des chemins de fer de l'Etat essayèrent de trouver une solution. Au début de l'année 1862, la situation est toujours noire : la société a terminé l'année 1861 en déficit. L'Etat se décida à appliquer de nouvelles mesures, bénéfiques pour les deux parties et la *Société anonyme des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est* servirait en même temps de laboratoire pour les autres compagnies qui entretenaient le même type de liens avec l'Etat.

Les administrateurs de la société, qui n'étaient pas des nouveaux venus dans la gestion d'une compagnie, avaient, de leur côté, rapidement constaté que les recettes de l'exploitation ne pourraient être accrues dans des proportions telles que l'aide de l'Etat serait éliminée, et que des profits engendrant des dividendes pour les actionnaires pourraient être générés.

année	voyageurs	bagages	merchandises petites et grosses	finances	équipages	animaux	recettes extraordinaires	recettes totales
1856								331 731 F
1857	144 408 F	2 804 F	207 620 F			4 375 F	2 443 F	361 650 F
1858	140 577 F	2 796 F	224 537 F			4 713 F	691 F	373 314 F
1859	150 227 F	2 951 F	200 646 F			4 218 F	3 786 F	361 828 F
1860	137 272 F	2 810 F	220 480 F			3 502 F	15 444 F	379 799 F
1861	142 692 F	2 669 F	216 743 F			3 752 F	8 676 F	374 679 F
1862	144 149 F	2 594 F	225 505 F			4 158 F	23 558 F	490 468 F
1863	163 047 F	2 637 F	229 296 F			4 369 F	20 061 F	420 023 F
1864	171 094 F	2 871 F	262 789 F			4 243 F	18 912 F	460 546 F
1865	174 520 F	3 048 F	299 158 F			4 627 F	30 901 F	512 072 F

Décomposition des recettes de l'exploitation de la ligne  
 Manage-Wavre entre 1856 et 1865 : *voyageurs, bagages,*  
*merchandises, transports d'animaux.*



## Décomposition des recettes du poste "grosses marchandises" suivant les sources du MIN

notes :

Cette décomposition est intéressante, car le poste "grosses marchandises" est le plus important de l'activité de l'exploitation (il représente la moitié des recettes)

année	charbon	pierres	chaux	coke	minerai	fers	graines	bois
1864	53 654 F	17 900 F	3 075 F	338 F	5 778 F	6 537 F	3 903 F	5 200 F
1865	71 691 F	24 301 F	4 611 F	462 F	7 001 F	6 369 F	2 907 F	5 304 F
1866	85 472 F	22 437 F	10 757 F	338 F	4 154 F	8 693 F	7 973 F	5 611 F
1867	81 837 F	21 582 F	7 101 F	274 F	0 F	7 121 F	11 379 F	6 993 F

Les "grosses" marchandises transportées sur la ligne

Dès lors, tous les efforts qu'ils pouvaient faire pour améliorer la rentabilité, faute d'être spectaculaires, ne profitaient finalement qu'à l'Etat, qui voyait diminuer ses garanties d'intérêt. Ils n'avaient dès lors plus guère de motivation à se battre pour améliorer les chiffres de leur compagnie, puisque, de toute façon, l'Etat pourvoyait aux pertes à concurrence de  $\pm$  200.000 francs (4% de 5.000.000 de francs, capital social servant de base au calcul du minimum d'intérêt).

La nouvelle convention passée en décembre 1862 devait remédier à cet état de chose : toutes les économies que la compagnie pourra réaliser lui reviendront automatiquement, **en plus** de la garantie de l'Etat, jusqu'à ce que soit atteint le chiffre record des recettes obtenues jusque-là, fixé à 375.000 francs, sans doute par estimation des recettes de 1862. A partir de ce montant, l'Etat reçoit une part des augmentations de recettes. Ainsi, les intérêts des deux parties sont rencontrés.

Un tel compromis devait également avoir comme conséquence, avouée, de redonner vie au marché d'une action, délaissée parce que représentant l'avoir et l'activité d'une compagnie ne faisant pas de bénéfices et ne semblant pas en mesure d'en faire.

Dans la même perspective, pour redynamiser l'activité, le conseil d'administration fit également voter par l'assemblée, en 1863, la mise sur le marché d'une nouvelle obligation à 3%, qui rapportera 1.000.000 de francs à la compagnie et servira à augmenter le capital.

Dès le 8 mai 1864, le revirement de politique du conseil se manifeste<sup>1</sup> : la *Société de la Jonction de l'Est*

---

1. Loisel (*Annuaire...* p.407) prétend que la convention de 1862 ne fut jamais vraiment appliquée. Cependant, on constate un regain d'activités après 1862. Il semble donc bien qu'il y ait eu un déclencheur, qui pourrait être cette convention. Il est important de signaler que les chiffres de Loisel diffèrent de presque 19% du calcul des recettes brutes fourni par le *Moniteur des intérêts matériels* pour l'année 1862, mais Loisel est incohérent avec lui-même dans les chiffres qu'il

conclut un accord pour l'exploitation de la section Piéton-Manage. Cet accord lui assurera 40% des recettes brutes et lui amènera un surplus de trafic, grâce aux liaisons ouvertes sur Bascoup et sur Mariemont<sup>1</sup>. Elle obtient également, en 1863, une concession pour un chemin de fer à traction chevaline destiné à relier des entreprises de la région de Feluy, notamment des fours à chaux, à la ligne principale de Manage à Wavre. Sur le plan financier aussi, la morosité fait place au dynamisme : le 28 mai 1865, un dividende de 1,25 franc par action (1 shilling) est distribué<sup>2</sup>.

En 1866, la ligne Piéton-Manage est ouverte, mais la compagnie doit consentir un lourd sacrifice : aligner ses prix sur ceux de l'Etat. Dans un premier temps, cette obligation ne concerne que le transport des grosses marchandises, mais la perspective à moyen terme est bien de devoir aligner tous ses tarifs sur ceux pratiqués par l'Etat. L'année 1866 voit cependant encore la distribution d'un dividende de 1,5 fr. par action.

### *La Société générale d'exploitation*

Cependant, la situation n'est pas idyllique. La concurrence impose la réorganisation des réseaux, la limitation des distances et le bon fonctionnement de l'industrie exige des tarifs de transport bas, qui ne sont rentables qu'au sein de grandes compagnies. Pour cette

---

fournit. En effet, si l'on effectue le calcul recette/jour-km, à partir du calcul des recettes brutes du *Moniteur des intérêts matériels*, le résultat est très proche de celui de Loisel. Ainsi, deux chiffres en relation directe, l'un est dérivé de l'autre, à savoir le calcul des recettes brutes par mois et annuellement, et le calcul des recettes/jour-kilomètre, n'ont pas la même marge d'erreur, loin s'en faut, par rapport aux chiffres des rubriques identiques chez Loisel.

1. *Moniteur des intérêts matériels*, 14e a., 1864, n°19 (8 mai 1864), p.189 BC.

2. *Moniteur des intérêts matériels*, 15e a., 1865, n°22 (28 mai 1865), p.239A.



raison, différentes sociétés fusionnent, ce qui permet de réduire les frais administratifs, d'améliorer la planification des trains et d'optimiser les résultats.

Dans cet esprit, le conseil d'administration propose à l'assemblée des actionnaires un projet d'accord avec la *Société générale d'Exploitation*, laquelle prendrait en charge l'exploitation de la ligne de Manage à Wavre et reverserait aux actionnaires, toutes charges d'emprunts sur obligations étant couvertes, un dividende de :

2,50	francs	pour	1868-1869
3	francs	pour	1870-1871
3,50	francs	pour	1872-1873
4	francs	pour	1874 et jusqu'à la fin de la concession)

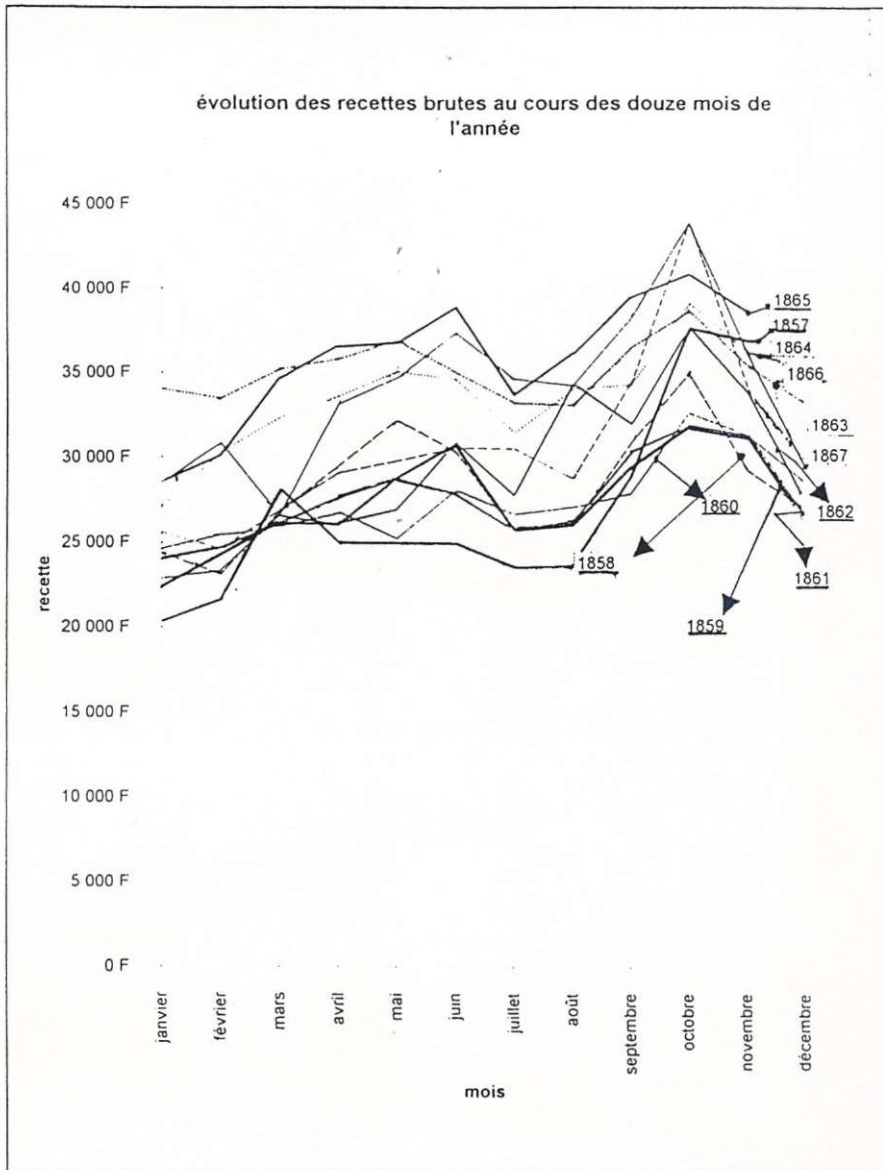
Pour bien appuyer l'absence d'alternative, les membres du conseil d'administration, déclarent dans le rapport annuel qu'ils soumettent aux actionnaires : *"En présence de ce que nous considérons comme la certitude d'une modification radicale et prochaine dans le mode d'existence de la Société et dans la nature de ses opérations futures, des renseignements détaillés sur les diverses branches d'un service de transports qui doit bientôt prendre fin, ne nous semblent plus offrir qu'un intérêt bien secondaire. Alors que la Société ne va plus avoir qu'à veiller à la distribution à ses actionnaires, de ressources désormais certaines et qui lui seront assurées par contrat, sans dépendre d'aucune éventualité, il serait sans utilité de se livrer encore à des appréciations sur les chances que peut présenter l'exploitation de notre ligne dans ses éléments de produit, comme dans ses sources de dépense"*<sup>1</sup>.

Cette *Société générale d'exploitation* était une association formée en 1866, avec le concours de la Banque de Belgique, notamment par la *S.A. d'exploitation de chemins*

---

1. Rapport du conseil d'administration de la Société anonyme des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est dans le supplément au *Moniteur des intérêts matériels*, 17e. a., 1867, n°17 (28 avril 1867).





Evolution, sur dix ans, par mois des recettes de la S.A. des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est. On remarque la forte poussée, constante, au mois d'octobre.

de fer, la S.A. des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et la Compagnie du Centre, propriétaire de la ligne de Braine-le-Comte à Courtrai<sup>1</sup>.

Le 12 août 1867, la convention avec cette compagnie est adoptée par les deux parties en présence<sup>2</sup> et le premier janvier 1868, la ligne est remise à la *Société générale d'Exploitation*.

En avril 1868, le conseil d'administration constate la cession de la ligne et en profite pour modifier les statuts de la société : pour éviter des frais inutiles, l'assemblée se tiendra lors de la première convocation, quel que soit le nombre d'actionnaires présents. Auparavant, en effet, jamais l'assemblée ne s'était tenue après la première convocation, car il fallait qu'un nombre d'actions suffisant, représentant la majorité des actionnaires, soit déposé pour permettre de siéger à la première convocation. Dans les faits, l'assemblée avait jusque-là systématiquement lieu après la deuxième convocation, lorsque le dépôt d'un nombre minimal d'actions n'était plus requis<sup>3</sup>.

En mai 1868, le dividende est fixé à 1,25 fr.<sup>4</sup> et en 1869, à 2 fr. au lieu des 2,50 fr. escomptés<sup>5</sup>, car la liquidation a entraîné des frais. A la même époque, en 1868, Théodore de Hirsch remplace James Wheeler au conseil d'administration.

### *L'affaire des Bassins houillers*

En 1871, nouvelle tentative de changement de la structure de la société. Des discussions sont entamées

1. Voir l'aperçu qu'en donne Loisel (*Annuaire.....*p.235).

2. *Moniteur des intérêts matériels*, 17e a., 1867, n°33 (18 août 1867), p. 408B.

3. Supplément au *Moniteur des intérêts matériels*, 18e a., 1868, n° 7 (26 avril 1868).

4. *Moniteur des intérêts matériels*, 18e a., 1868, n°18 (3 mai 1868), p.218B.

5. Supplément au *Moniteur des intérêts matériels*, 19e a., 1869, n° 10 (7 mars 1869).

ayant trait à un nouveau traité que la société des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est conclurait avec la *Société anonyme des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut*.

Lorsque ce projet est présenté aux actionnaires, des intérêts opposés s'affrontent. On en vient à des querelles de procédure. Certains font observer que des actions ont été déposées tardivement, et que tous ceux qui sont présents ne sont pas actionnaires et ne doivent donc pas avoir droit au vote. La sincérité de certains participants à l'assemblée, se faisant passer pour actionnaires, est mise en doute. Comme le note le *Moniteur des intérêts matériels*, "quel que soit le résultat du vote, on se met en mesure de le contester"<sup>1</sup>.

Le gouvernement, de son côté, ne voit pas d'un mauvais oeil cet arrangement éventuel, car il estime, à présent, que la convention le liant à la *Société de la Jonction de l'Est* est onéreuse<sup>2</sup> : l'accord de la compagnie avec les *Bassins houillers*, ne remplissant pas toutes les conditions souscrites dans la convention avec l'Etat, permettrait à celui-ci de se désengager.

Dès lors, l'Assemblée, par prudence, préfère garder le statu-quo et conserver l'arrangement conclu avec la *Société générale d'Exploitation*. Le projet d'accord avec les *Bassins houillers* est donc rejeté, mais non définitivement, car "l'assemblée donne tous les pouvoirs au Conseil d'administration pour traiter avec la Compagnie des Bassins houillers du Hainaut, sur les bases du traité rejeté, sous la condition

---

1. *Moniteur des intérêts matériels*, 21e a., 1871, n°6 (5 février 1871), p.78C-79A.

2. Lorsqu'il évoque cette position de l'Etat, le *Moniteur des intérêts matériels*, (21e a., 1871, n°6 (5 février 1871), p.78C-79A), rappelle une convention du 25 avril 1860. Il doit s'agir d'une erreur, car il n'y a pas eu de convention à cette date. Les deux conventions qui pourraient être visées sont, soit celle du 28-30 août 1852, soit, plus vraisemblablement, celle du 28 décembre 1862, modification de la première, plus avantageuse pour la *Société de la Jonction de l'Est*. Ceci tend à montrer, en outre, que cette convention avait bien été appliquée.



expresse que le gouvernement accordera sa garantie absolue au paiement régulier de la rente annuelle de 470.000 francs aux échéances stipulées, et ce dans toutes les éventualités"<sup>1</sup>.

En 1872, la convention n'a pas été signée, mais l'Etat reprend à son compte l'exploitation de la ligne Manage-Wavre, en la sous-louant à la *Compagnie des Bassins houillers*, qui, elle-même, la sous-loue à la *Société générale d'Exploitation*, mais ces modifications, en amont, ne changent rien pour la *Société anonyme des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est*<sup>2</sup>.

L'année suivante cependant, en 1873, une convention est signée avec les *Bassins houillers*. Les revendications des actionnaires ont été rencontrées : des gages en annuités sont cédés aux obligataires, et des gages fixes sont attribués aux actionnaires de la *Jonction de l'Est*, gages qui ne pourront être réduits, "si ce n'est pour attribuer à la *Société la propriété des valeurs engagées*"<sup>3</sup>.

Cette solution semble être pleine de garanties pour la société, mais la catastrophe se produit en 1877 : la *Compagnie des Bassins houillers* fait faillite ! La *Jonction de l'Est* est alors dépourvue de tout, de ses installations et de ses revenus. Le revenu des obligataires est assuré par les obligations de la Caisse des Annuités, à concurrence de 1000 francs pour les obligations à 4%, de 320 francs pour les obligations à 3%, mais les actionnaires, qui espéraient un dividende de 4 francs jusqu'à la fin de la concession, n'ont plus aucun recours, si ce n'est de se mettre à la file des créanciers de la *Compagnie des Bassins houillers*...

Aussi, ces actionnaires imaginent-ils de prouver que la signature de la convention entre la compagnie et les *Bassins houillers* était entâchée d'irrégularités, reprenant ainsi les contestations qui s'étaient faites jour à l'époque des discussions avec les *Bassins houillers*.

---

1. *Moniteur des intérêts matériels*, 21e a., 1871, n°6 (5 février 1871), p.78C-79A.

2. Supplément au *Moniteur des intérêts matériels*, 22e a., 1872, n°13 (31 mars 1872).

3. *Idem*, 23e a., 1873, n°14, (6 avril 1873).



Si les irrégularités sont démontrées, l'Etat, exploitant des lignes des *Bassins houillers* en seconde main, devra rendre aux actionnaires les lignes de la *Jonction de l'Est*, avec l'espoir pour ses actionnaires de rentrer dans leurs fonds, mais avec pour conséquence que les obligataires perdraient, eux, leur droit aux gages d'annuités, et se retrouveraient comme simples créanciers de la compagnie.

L'opposition est claire : les actionnaires n'ont d'autre choix que de reprendre possession de leur ligne, les obligataires n'ont qu'un désir, conserver leurs gages en annuités et valider la convention du 5 mai 1873. Or, on se rappelle que, selon l'hypothèse envisagée plus haut, les obligataires seraient principalement belges, et les actionnaires, plutôt britanniques.

Les propos du *Herapath's Journal* s'éclairent dès lors, quand la rédaction de ce journal critique l'action du gouvernement belge qui "refuserait" de rendre aux actionnaires (britanniques) l'usage de leur bien, et souligne l'absence de siège social auxiliaire en Grande-Bretagne.

Sur ce, le *Moniteur des intérêts matériels* répond que ces actionnaires auraient dû réclamer la création de ce siège auxiliaire, via leurs voix délibératives aux assemblées d'actionnaires, rappelant que les investisseurs plaçant leur argent à l'étranger sont certes handicapés de ce point de vue, mais qu'ils le savent quand ils s'engagent. Enfin, le *Moniteur des intérêts matériels* réagit vivement à l'attaque lancée contre le gouvernement belge par le *Herapath's Journal*, et rappelle les largesses consenties par l'Etat aux premiers temps de la concession.

---

1. Le *Herapath's Journal* était le principal organe de la presse britannique traitant des questions de chemins de fer. Un dépouillement systématique de ce journal serait sûrement très instructif pour l'étude des chemins de fer belges fonctionnant avec des capitaux anglais.

Le débat est donc lancé entre obligataires et actionnaires, alors que le conseil d'administration se présente, en 1877, dans la composition suivante :

Pearson HILL<sup>1</sup>

Frederick ROLANDI<sup>2</sup>

Jean DUBOIS<sup>3</sup>

G.J. NELIS<sup>4</sup>

Ph. BOUVIER<sup>5</sup>

La contestation des actionnaires donne lieu à des procédures en justice, au terme desquelles des malversations apparurent. Dès lors, un premier jugement prononça, le 2 mars 1878, la nullité de la convention du 5 mai 1873<sup>6</sup> mais, dans un second temps, un jugement contraire, du 18 janvier 1879, estima que la convention n'aurait pu être meilleure, et que la *Jonction de l'Est* n'aurait pu mieux exploiter sa ligne<sup>7</sup>.

La société fit appel et lança alors une série d'attaques contre l'Etat belge et contre son ancien administrateur, M. Hirsch, membre du conseil, à l'époque des manipulations controversées. En vain.

Dès le prononcé de l'arrêt du 18 janvier 1879, le *Moniteur des intérêts matériels* avait pu conclure, presque avec ironie : "*la Société de la Jonction de l'Est ne possède plus rien, rien que les actions judiciaires que nous venons de rappeler*"<sup>8</sup>.

---

1. Propriétaire à Londres.

2. Libraire à Londres.

3. Propriétaire à Hasselt.

4. Ancien membre de la Chambre des représentants.

5. Ancien membre de la Chambre des représentants.

6. Jugement du 2 mars 1878, retranscrit dans le *Moniteur des intérêts matériels*, 28e a., 1878, n°12 (24 mars 1878).

7. Jugement du 18 janvier 1879, retranscrit dans le *Moniteur des intérêts matériels*, 29e a., 1879, n°4 (26 janvier 1879), p.65-66.

8. *Ibidem*.

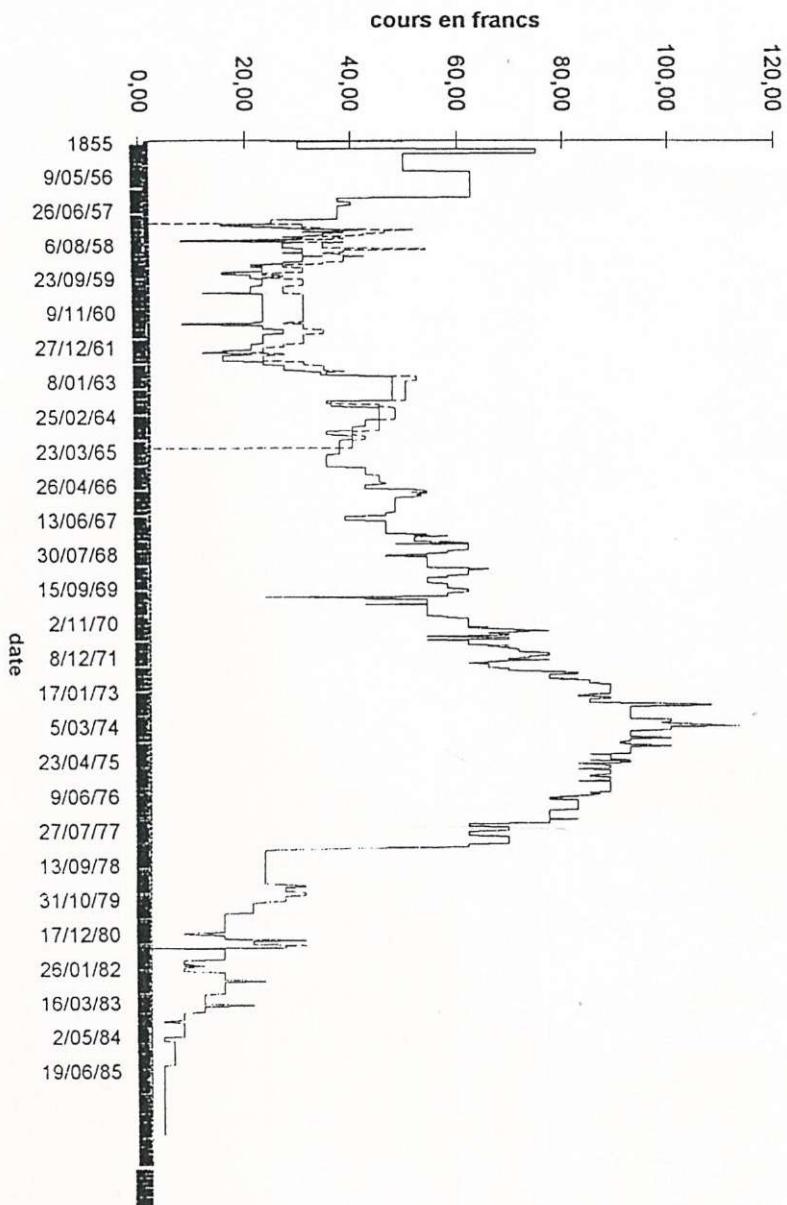
ANNÉE.	VOYAGEURS. NOMBRE.	BAGAGES.		MARCHANDISES.			FINANCES. GROUPE.	ÉQUIPAGES. NOMBRE.	ANIMAUX (1).	DÉPENSES TOTALES.
		Au minimum.	Au poids taxé Tonne.	Petit. Tonne.	Gros. Tonne.	Tonne.				
1854	*	*	*	*	*	*	*	*	8 610	
1855	*	*	*	*	*	*	*	*	105 258	
1856	*	*	*	*	*	*	*	*	251 949	
1857	249 000	*	*	*	71 054	*	*	*	374 486	
1858	244 000	*	*	1 400	89 886	*	*	*	342 973	
1859	213 000	*	*	1 092	75 732	*	*	*	348 710	
1860	258 096	4 507	182	1 712	80 095	1 044	*	379	308 901 (2)	
1861	271 849	3 267	169	1 722	90 732	1 263	*	432	411 017 (2)	
1862	277 654	3 357	161	1 643	99 767	1 883	*	458	350 252	
1863	300 850	3 400	139	1 530	95 020	2 342	*	368	318 084	
1864	316 700	3 558	181	1 360	118 325	2 315	*	448	294 921	
1865	333 887	4 024	191	1 693	98 268	2 948	3	485	311 477	
Diffé. pour 1865	+ 17 187	+ 460	+ 10	+ 213	-20 057	+ 633	+ 3	+ 37	+16 550	

Mouvements de voyageurs (nombre) et transports de marchandises (tonnes) sur la ligne Wavre-Ottignies-Genappe-Manage, au cours des neuf premières années de l'exploitation (1857-1865)

DÉSIGNATION.	PARCOURS des LOCOMOTIVES.		COMBUSTIBLE consommé EN KILOGRAMMES.		PARCOURS DES TRAINS.				
	Total en kilomètres.	Moyenne par locomotive.	Poids total. (3)	Par locomotive- kilomètre.	De voyageurs.	Mixtes.	De marchandises	Total en kilomètres.	
Exercices . . .	1865	(4) 238 130	34 019	2 635 190	11,07	99 162	»	95 651	194 813
	1864	225 876	32 268	2 498 267	11,06	101 572	»	81 946	183 518
Parcours par kilomètre de voie (3).	1865	5 538	791	61 283	»	2 300	»	2 225	4 531
	1864	5 500	787	60 933	»	2 477	»	1 009	4 476
Différence pour l'exerc. 1865	Totale. Par kilom. de voie.	+12 260	+1 751	+ 136 923	+ 0,01	-2 410	»	+13 705	+ 11 295
		+ 29	+ 4	+ 350	»	- 171	»	+ 226	+ 55

Kilomètres parcourus par les locomotives et les trains de la ligne Wavre-Manage en 1864 et 1865.

(Source : LOISEL (Félix), *Annuaire spécial des chemins de fer belges. période de 1835 à 1865 inclus*, Bruxelles, Devaux, 1866, p.409, 411).



*Cours de l'action de la S.A. des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est (Wavre-Manage) en Bourse de Bruxelles*



On ne retrouve plus trace de la *Société des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est* par la suite et le cours de l'action s'effondra pour disparaître rapidement des cota-tions.

### *Le cours de l'action*

Le cours de l'action de la *S.A. des chemins de fer belges de la Jonction de l'Est* reflète les phases importantes de l'évolution énoncées plus haut. Ce cours suit beaucoup mieux les changements intervenus dans la vie et les structures de la société, notamment l'impact des conventions, que ne le fait l'évolution du cours des obligations, beaucoup plus stables, parce que reposant sur des garanties de remboursement.

La première phase de l'évolution de l'action est une régression violente : l'absence de dividendes se fait sentir. D'une valeur de  $\pm$  75 francs en 1856, l'action atteint un plancher plus ou moins stable de 20 francs à partir de 1858.

Ensuite, sous l'effet conjugué des premiers résultats positifs, puis de la nouvelle convention de décembre 1862, le cours de l'action se redresse, évolution confirmée par des cours "argent".

Mais l'optimisme ne dure guère, à tel point que l'année du premier dividende (1864), l'action est dans le creux de la vague et les hauts et les bas vont se succéder, avec une tendance cependant vers la croissance. Cette tendance ne fait que s'accroître, au fur et à mesure que les dividendes grandissent, encore que les ondulations du cours de l'action sont très fortes : à de nombreuses reprises, l'action atteint un cours très élevé, puis deux semaines plus tard plonge de nouveau dans les tréfonds.

Le sommet est atteint, lorsque la convention avec les *Bassins houillers* est signée en 1873, peut-être sous l'action de mouvements spéculatifs ou, inversement, par des manipulations de cours, destinées à favoriser la convention passée.

Ces sommets sont cependant rapidement abandonnés, malgré le paiement des dividendes, car l'action perd rapidement du terrain : la Bourse, d'une manière générale, anticipe les événements et les financiers ont sans doute, informés ou non, prévu la déchéance de la *Compagnie des Bassins houillers*. Au moment de la faillite, fin 1876, le cours de l'action termine par une chute brutale la longue descente des mois précédents.

Le mouvement de disparition est amorcé, et malgré les derniers espoirs et les derniers sursauts de l'action, suite probablement au premier procès victorieux en 1878, le deuxième jugement de 1879 condamne l'action et la société, qui toutes, disparaissent de l'actualité.

Jérôme WILSON