

LES CHEMINS DE FER BELGES

par Lionel WIENER

PEU de pays ont accompli, dans le domaine des chemins de fer, autant que la Belgique et nulle part un tel effort n'a été plus méconnu que chez elle. De plus, la constitution du réseau actuel s'est faite par étapes successives et résulte d'une adaptation continue aux conditions économiques du moment, ce qui a souvent donné lieu à des innovations intéressantes. Lorsque les systèmes mis en œuvre tendaient à se cristalliser alors que l'évolution économique continuait, il en résultait des grincements avertisseurs dont on a tenu compte. Un redressement, brusque parfois, s'opérait et, pendant un certain temps, le développement du réseau reprenait sans heurts (1).



Inauguration du chemin de fer « Bruxelles-Malines » le 5 mai 1835

LA CREATION DU RESEAU DE L'ETAT.

— La Belgique indépendante a eu la gloire, sous l'impulsion du premier de ses Rois et d'un grand ministre, Charles Rogier, d'ouvrir à l'exploitation le premier chemin de fer du Continent : chacun sait cela. Mais il y eut bien davantage. Elle établit la première, un système complet de chemin de fer soustrait aux influences locales. Et elle fut la première aussi à constituer un réseau d'Etat. Ce ne fut pourtant pas sans heurts.

Ce fut le désir de réunir l'Escaut à la Meuse

(1) Nous avons puisé notre documentation dans les divers numéros du « Moniteur Belge », dans les ouvrages de MM. Simons, de Ridder et A. de Laveleye, parus de 1834 à 1862, dans les annuaires édités depuis ce moment, etc.

et au Rhin, préférablement par une voie ferrée qui donna l'impulsion nécessaire. Dès le 12 décembre 1830, le ministre de l'Intérieur était chargé de mettre la question à l'étude (1) et MM. de Ridder et Simons, deux ingénieurs de

mérite, établirent un rapport très complet (2). Durant ce temps, des demandes de concession étaient adressées au Gouvernement, aussi les Chambres examinèrent-elles le système le plus convenable pour doter le pays d'un réseau complet de chemins de fer. Fallait-il, notamment, les confier à l'Etat ou à l'industrie privée ?

Après 21 séances consacrées à l'étude de la question on se rallia, par une majorité des deux

(1) A. R. du 24 août 1831.

(2) Ils présentèrent leur rapport le 10 février 1832. Un A. R. du 21 mars 1832 autorisait le gouvernement à accorder la concession à perpétuité d'un chemin de fer d'Anvers à Liège, long de 131 km. Aucune adjudication publique ne s'ensuivit, mais le principe de la concession apparaissait ainsi dès l'origine des chemins de fer. C'est à ce titre que l'arrêté royal que nous citons est intéressant.

tiers, aux propositions du Gouvernement et le 1^{er} mai 1834, la loi reçut la sanction royale. Elle décidait qu'il serait établi dans le royaume

« un système de chemins de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant :

A l'est, vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers;

Au nord, par Anvers;

A l'ouest, sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges;

Au midi, sur Bruxelles et vers les frontières de France, par le Hainaut. »

L'exécution serait à charge du Trésor, les lignes seraient construites par l'Etat. Les produits de la route de péage

« serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie. »

L'ensemble du réseau dont la construction était décrétée comprenait 397.106 mètres. Il devait bientôt être complété par d'autres lignes. La loi du 26 mai 1837 décrétait l'établissement, aux frais de l'Etat, d'un chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay (sic), par Courtray. La ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg devaient également être rattachées aux frais de l'Etat, aux chemins de fer construits. Ces nouvelles lignes avaient une étendue de 151.976 m., ce qui portait le réseau projeté à 549.082 m.

L'embranchement de Malines à Bruxelles fut entamé le premier, le 1^{er} juin 1834. On l'inaugurait solennellement le 5 mai 1835. Anvers était atteinte en 1836, Ans et Ostende en 1838, Liège, Tournai et Quiévrain à la frontière française, par Mons en 1842. De plus, on inaugurait en 1842, le chemin de fer de Gand à Courtrai et en 1843, l'embranchement de Braine-le-Comte à Namur, par Manage, achevant ainsi le premier réseau de l'Etat.

LES PREMIERES CONCESSIONS. — Dès l'origine, on s'était gardé d'exclure le système des concessions. L'Etat conservait bien les grandes artères pour lui mais il laissait à l'industrie privée le soin de les compléter par des lignes dites secondaires. Il diminuait d'autant son effort financier, aussi une loi l'autorisait-elle, le 19 juillet 1832 à « concéder des péages » pour un terme qui ne dépassât pas 90 années. Mais l'industrie des chemins de fer n'avait pas fait ses preuves, on était hésitant. Tout au plus concédait-on avant 1840, une demi-douzaine de lignes industrielles.

La première concession non industrielle fut octroyée par A. R. du 16 novembre 1842 pour un chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas. Il était remarquable à bien des points de vue : le concessionnaire, de Ridder, le construisit, par économie, à voie étroite de 1 m. 10 et le dota d'un matériel fixe et roulant comportant de nombreuses innovations dont plusieurs se sont généralisées depuis. Nous y reviendrons.

Mais en dehors de cette ligne privée établie sans subvention ni aide d'aucune sorte, rien ne se fit jusqu'à ce que la fièvre des chemins de fer qui sévissait si fort en Angleterre, engageât les capitalistes anglais à étendre leurs opérations au Continent. En un peu plus d'un an, on accorda neuf concessions aussitôt transférées à des sociétés anonymes :

- 1845 — 28 mars, Ch. de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse.
- 19 mai, Ch. de fer de Tournai à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt.
- 21 mai, Ch. de fer de la Flandre Occidentale.
- 27 mai, Ch. de fer de Louvain à la Sambre (déchu ultérieurement).
- 28 mai, Ch. de fer de Charleroy à Erquelines.
- 20 juin, Ch. de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage.
- 21 juin, Ch. de fer de la Vallée de la Dendre, rétrocédé le 1^{er} mai 1852 à la Cie du Ch. de fer de Dendre et Waes.
- 1846 — 18 juin, Grande Compagnie de chemin de fer du Luxembourg.
- 18 juillet, Ch. de fer de Manage à Wavre.

Ces neuf concessions comportaient 770 km. de chemins de fer, mais leur exécution se heurta à de nombreuses difficultés et seule la Compagnie du Chemin de fer de Tournai-Jurbise acheva sa ligne dans les conditions stipulées. Les Compagnies des Chemins de fer de Charleroi-Erquelines et de Namur-Liège confièrent, moyennant paiement d'une rente annuelle à la Compagnie du Nord, l'exploitation de leurs lignes, à l'exception de celle de Mons à Manage dont le transfert ne fut pas autorisé par l'Etat qui procéda à son rachat (1). Quant aux autres, il fallut prononcer la déchéance des concessions de deux d'entre elles et l'achèvement des travaux de six autres s'avéra à peu près impossible. La crise de 1846-1847 et les événements de 1848 empêchaient, en effet, les Compagnies de se procurer les ressources nécessaires. Il fallait donc les aider d'une façon ou d'une autre : on y procéda de diverses façons.

(1) En 1857, moyennant paiement d'une rente invariable de 672.300 francs.

Si les résultats étaient si médiocres, c'était que les promoteurs sollicitaient des concessions de lignes insuffisamment étudiées et prenaient des engagements avec trop de légèreté. C'étaient souvent des étrangers, particulièrement des Anglais, qui ne connaissaient guère les conditions du Continent aussi fallut-il prolonger, dans presque tous les cas, les délais de construction. Parfois, aussi, les concessionnaires se voyaient attribuer deux lignes tout à fait séparées et dont l'exploitation économique constituait presque une gageure.

CHEMINS DE FER CONCEDES DE 1852 A 1865. — Tout en songeant à accroître le réseau, il fallait parer à la détresse des Compagnies existantes. Une loi de 1851, qui autorisait le Gouvernement à provoquer la construction de lignes nouvelles, lui permettait de venir en aide aux Compagnies en leur accordant une garantie d'intérêt de 4 p. c. pendant 50 ans sur le capital à trouver pour achever la construction de certaines lignes.

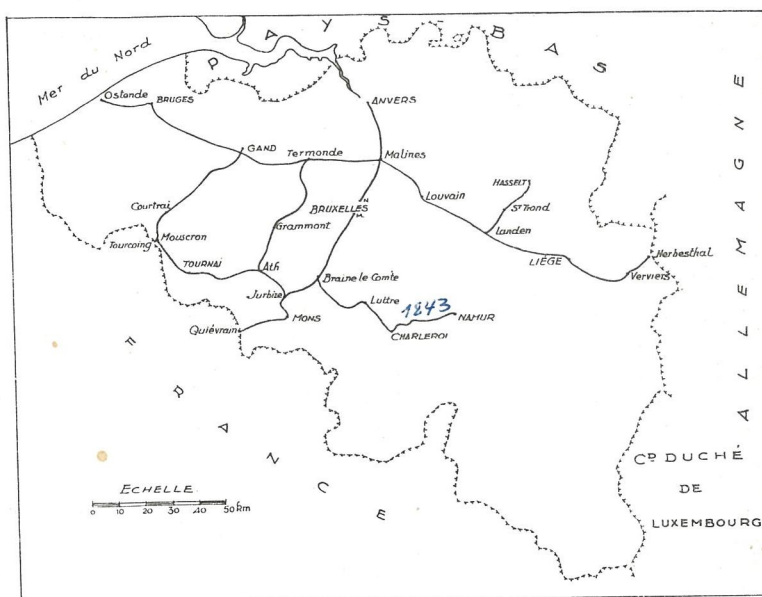
Les sommes versées annuellement du chef des garanties devaient être restituées au Trésor à partir du moment où les bénéfices dépasseraient un chiffre déterminé pour chaque société. Ce fut ainsi que 13 Compagnies concessionnaires encaissèrent, de 1853 à 1865, 10.814.000 francs, alors que le montant total garanti s'élevait à 3.469.000 francs par an (1).

(1) Voici les montants de ces garanties :

Flandre Occidentale, embranchements	10.000.000	400.000
Entre-Sambre-et-Meuse, embranchements	5.000.000	200.000
Manège à Wavre	5.000.000	200.000
Charleroy à Louvain	8.500.000	340.000
Lierre à Turnhout	4.300.000	172.000
Lichtervelde-Furnes	5.000.000	200.000
Luxembourg-Namur-Arlon	20.000.000	800.000
(garantie reportée depuis sur la ligne de l'Ourthe et celle de Spa à la frontière grand-ducale).		
Luxembourg - embranchement Libramont-Bastogne	2.500.000	100.000
Liégeois - Limbourgeois, Tongres-Glons	1.000.000	40.000
Liégeois - Limbourgeois, Tongres-Bilsen		73.000
Namur-Dinant (garantie non réclamée)	1.800.000	72.000
Audenarde-Gand (annulée depuis)	1.800.000	72.000

Il y eut au début, une seule garantie de 5 p. c. d'intérêts sur un capital de 1.800.000 francs, accordée à la Cie de Charleroi-Erquelines, mais pendant 10 ans seulement.

Dans un autre cas, dont il n'y eut qu'une seule application, on accorda au concessionnaire, à titre de subvention, l'exploitation gratuite d'un premier tronçon de ligne (10 km. de Landen à



Réseau du chemin de fer belge en 1855

Saint-Trond) du chemin de fer qu'il s'engageait à prolonger jusqu'à Hasselt. Ailleurs, on déchargeait les concessionnaires de l'obligation de construire certaines lignes ou embranchements ou d'acquérir le terrain nécessaire à la double voie. D'autre part, un système dont la première application avait eu lieu à l'occasion de la concession du chemin de fer de Tournai à Jurbise en 1845, reçut des applications nouvelles. Il s'agissait ici d'un moyen de recourir à l'entreprise privée pour doter le pays de chemins de fer qui augmenteraient, dès l'origine, le réseau de l'Etat. Une fois construite par la Compagnie, l'exploitation de la ligne concédée devait immédiatement être assumée par l'administration des chemins de fer de l'Etat. Celle-ci défrayait les Compagnies en leur payant une rente annuelle ou, plus souvent, en leur remettant une partie des recettes brutes, généralement la moitié. Ce dernier système tient mieux compte des contingences économiques, mais il prête davantage à discussion et à procès car si, d'une part, il est relativement aisé d'interdire à la Compagnie de prendre des concessions dont l'exploitation puisse influencer défavorablement celle de ses propres lignes, d'autre part, l'administration exploitante peut avoir intérêt à en détourner certaines ca-

tégories de trafic. Toujours est-il que les chemins de fer concédés à une demi-douzaine de Compagnies ont ainsi été exploités par l'Etat dès leur ouverture au trafic (1).

Ce fut en 1852 qu'on concéda les premières concessions de chemins de fer à des Compagnies dont les capitaux étaient belges. C'étaient :

Le Chemin de fer de Dendre et Waes.

La partie belge du Chemin de fer d'Anvers à Rotterdam.

Depuis lors, les concessions se suivirent à un rythme accéléré si bien qu'au 31 décembre 1865, il y avait en Belgique :

- 559 km. de chemins de fer construits et exploités par l'Etat;
- 196 km. de chemins de fer construits par des compagnies et exploités par l'Etat (2);
- 1.530 km. de chemins de fer construits et exploités par des Compagnies.

2.385 km. en tout.

Il y avait de plus, 179 km. en construction ou à construire par l'Etat et 1.410 km. par des Compagnies, ensemble, 1.589 km.

Les lignes existant en ce moment, appartenaient, en dehors des lignes de l'Etat, à 47 concessionnaires.

PERIODE DE 1865 A 1875. — Pendant cette période, le réseau se développa rationnellement. Les Compagnies se rendaient compte que de petites lignes disséminées ne pouvaient vivre que si elles se trouvaient dans une situation économique particulière comme celle d'Erquelines à Charleroy par exemple. Aussi y eut-il, dès ce moment, une tendance vers le groupement afin de former de véritables réseaux d'exploitation. Parfois, une Compagnie remettait sa concession à une autre en échange d'une rente fixe ou d'une partie notable des bénéfices bruts. Ce fut ainsi que la Compagnie du Nord avait repris en 1854-55, l'exploitation d'un réseau de 220 km.

(1) Il s'agit des lignes suivantes :

Tournai-Jurbise	42 km.	1845
Dendre et Waes et Bruxelles à Gand, par Alost	108 »	1852
Bruxelles-Lille-Calais (sections concé- dées)	44 »	1861
Braine-le-Comte à Gand	56 »	1861
Jonctions Belge-Prussienne (Welken- raedt)	18 »	1869
Plateaux de Herve	34 »	1872

Total 260 km.

(2) 10 km. de Landen à Saint-Trond avaient été construits par l'Etat et étaient exploités par une Compagnie.

(dont 21 en France) appartenant à trois Compagnies qui lui en affermèrent l'exploitation pour la durée de la concession moins un jour.

La Compagnie de la Flandre Occidentale obtenait en 1864, la concession de 43 km. qui venaient s'ajouter aux 121 qu'elle exploitait déjà. La Grande Compagnie du Luxembourg augmentait encore son réseau qui, en 1867, atteignait 284 km.

La Compagnie du Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et ses Prolongements, créée en 1862, affermait à dater de 1866, l'entière responsabilité de son réseau à la Compagnie pour l'Exploitation des Chemins de fer de l'Etat néerlandais. Le développement de ses lignes atteignait 137 km. en 1875.

Mais le groupement le plus important eut lieu en 1864 quand trois Compagnies déjà importantes, celles d'Anvers à Rotterdam, de l'Est Belge et de l'Entre-Sambre-et-Meuse, mirent leurs exploitations en commun, sous le nom de Chemins de fer du Grand Central Belge; chacune des Compagnies constituantes continuait à subsister, celle d'Anvers à Rotterdam étant fermière du réseau. C'était un arrangement qui a été imité depuis, parfois avec des variantes, lors de la constitution du South Eastern and Chatham Joint Committee en Angleterre et de l'exploitation commune du réseau P. O.-Midi, en France. Le réseau du Grand Central Belge s'est vu amputer de quelques lignes rachetées par les gouvernements belge et étrangers, mais il s'est accru par des concessions ou des traités d'exploitation, de façon à constituer un bloc de plus de 600 kilomètres.

La même idée directrice du groupement aux fins d'exploitation fut mise en œuvre par la Compagnie des Chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, mais sous une forme moins nette. Cette Compagnie passait avec les concessionnaires des traités aux termes desquels elle s'engageait à construire leurs lignes, souvent à forfait moyennant remise de leurs titres et d'en céder l'exploitation à une Compagnie spécialement constituée à cet effet. Il s'agissait de la Société anonyme d'Exploitation des chemins de fer qui commença ses opérations en 1865. L'année suivante, celle-ci formait, avec la Compagnie des Bassins houillers du Hainaut, la Société générale d'Exploitation des chemins de fer, dont le réseau de 708 km. à la fin de 1868, devait en

atteindre 1.200 lors de l'achèvement des lignes restant à construire. Malheureusement, des difficultés d'ordre financier arrêterent ce bel élan et il fallut renoncer à l'exploitation, ce qui se fit en deux étapes. En 1870, l'Etat reprenait l'exploitation d'un premier réseau de 601 km. sensiblement égal au sien propre (1). Le troisième tiers des chemins de fer était entre les mains d'un grand nombre de compagnies.

Grâce au choix judicieux de ses lignes, l'Etat n'était guère menacé économiquement; il n'en existait pas moins un danger politique, réel ou illusoire de voir dénationaliser une partie du réseau. On allait bientôt s'en rendre compte. En effet, en dehors de la pénétration déjà ancienne du Chemin de fer du Nord et de celle du « Staatspoor » jusqu'à Liège, il existait une menace de la part du Chemin de fer de l'Est. Déjà le bail accordé à la Compagnie du Guillaume-Luxembourg en 1863, par les Compagnies des Chemins de fer de Pepinster à Spa et de Spa à la Frontière Grand-Ducale, avait été transféré, dès le lendemain de sa signature, à la Compagnie du Chemin de fer de l'Est qui en assumait l'exploitation. Déjà les capitaux étrangers avaient largement souscrit à la constitution du Chemin de fer de Liège à Maestricht quand on apprit, quelques années plus tard, qu'un traité de reprise avait été conclu entre la Grande Compagnie du Luxembourg et l'Est français. Le Gouvernement s'en émut et fit voter d'urgence par les Chambres, un projet de loi défendant, sans approbation préalable, le transfert d'une concession. Chose rare à l'époque, cette loi avait même un effet rétroactif.

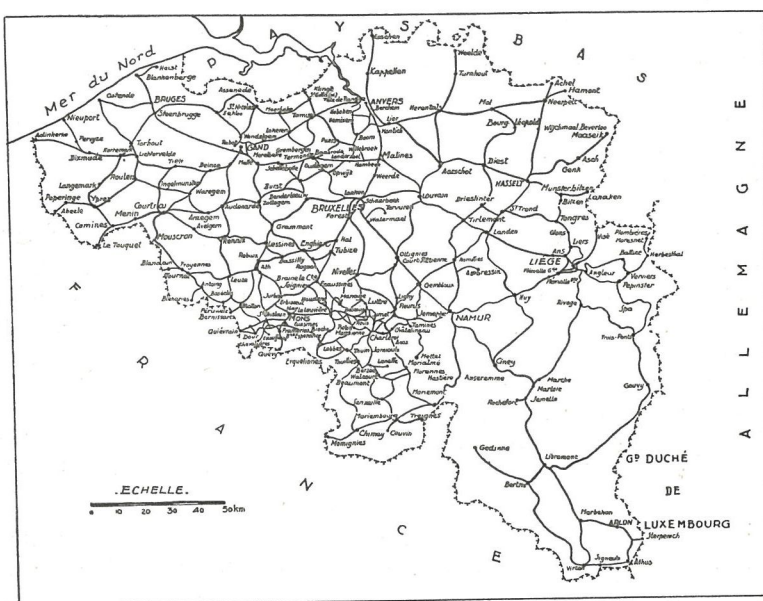
Le danger auquel le pays venait d'échapper de justesse devait renforcer les partisans de l'exploitation de tout le réseau par l'Etat. Les deux lignes visées furent rachetées les premières :

(1) L'Etat reprenait ainsi l'exploitation des chemins de fer concédés aux Compagnies suivantes :

Denderleeuw-Courtrai	63 km.
Braine-le-Comte-Courtrai	29 »
Hainaut-Flandres	110 »
Saint-Ghislain et Prolongements	33 »
Haut et Bas Flénu	66 »
Frameries-Chimay	64 »
Centre	81 »
Piéton-Manage	10 »
Jonction de l'Est	42 »
Tamines-Landen	103 »

Celle de Pepinster à Spa ensuite d'une convention de 1872, celle du Luxembourg, ensuite de la loi des 15-16 mars 1873 avec effet rétroactif à la date du 1^{er} janvier.

D'ailleurs, la plupart des concessions comportaient un droit de rachat après la 20^{me} année, les premières moyennant paiement annuel d'une rente à forfait, les autres en capitalisant à 4 p.c. la valeur moyenne du bénéfice des 5 meilleures parmi les 7 dernières années et en y ajoutant une prime de 15 pour cent.



Réseau du chemin de fer belge en 1885

PERIODE DEPUIS 1875 JUSQU'A LA GUERRE. — Si l'Etat poursuivait, par principe, le rachat des concessions, il y eut des cas où il se trouva obligé d'en reprendre d'autres afin d'éviter les perturbations graves qui résulteraient de leur faillite. Tel fut le cas des Bassins houillers du Hainaut avec laquelle la Compagnie générale d'Exploitation des chemins de fer avait fusionné en 1873. La Société ayant fait faillite le 13 janvier 1877, l'Etat reprit, à la date du 1^{er} janvier 1878, l'exploitation des 249 km. de son réseau des Flandres et racheta les concessions des Compagnies constituantes (1), à l'exception des 164 km. de la Compagnie de la Flan-

(1) C'étaient les suivantes :

Bruges-Blankenberghe et extensions	41 km.
Eecloo-Anvers	32 »
Furnes à Dunkerque (partie belge)	8 »
Lichtervelde à Furnes	34 »
Lokeren à Selzaete	24 »
Ostende à Armentières	68 »
Ouest de la Belgique	42 »

dre Occidentale et des 42 km. de Gand à Terneuzen. Trouvant les offres reçues insuffisantes, ces deux Compagnies reprirent l'exploitation de leurs chemins de fer. De plus, l'Etat procéda également, quand il le put, au rachat de concessions dont il s'était déjà assuré l'exploitation.

De 1876 à 1882, il reprenait ainsi les chemins de fer de :

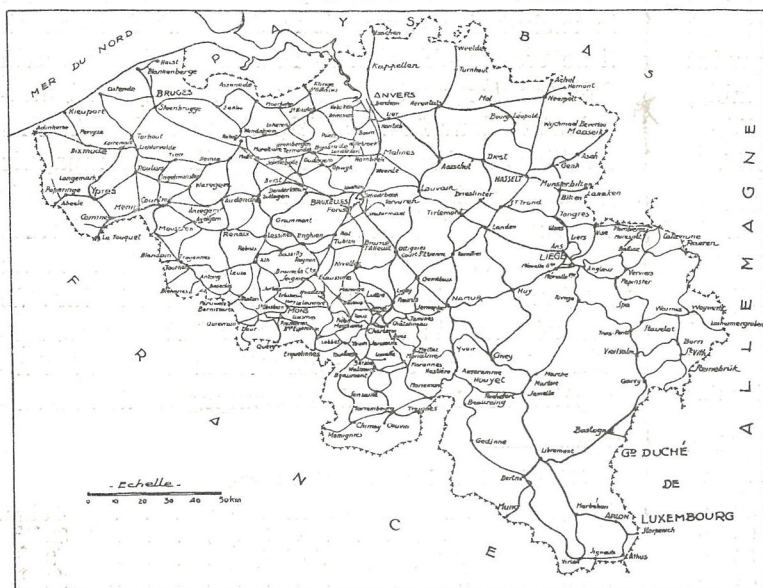
Dendre et Waes (déjà exploité)	1-5-1876
Saint-Ghislain à Erbisœul	16-9-1879
Anvers à Rotterdam (partie belge)	1880
Marbehan à Virton	15-3-1881
Lierre à Turnhout	1-3-1882

Après un ralentissement, les rachats reprirent en 1896 :

Hasselt à Maesevick	1-1-1896
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas	1-6-1896
Liégeois-Limbourgeois	1-1-1897
Gand à Eecloo	1-1-1897
Grand Central Belge	1-1-1897
Plateaux de Herve (déjà exploité)	7-9-1897
Sichem à Montaigu	1-7-1898
Liège à Visé (Cie Liège-Maestricht)	1-7-1899
Hesbaye-Condroz (déjà exploité)	1-1-1900
Saint-Troind à Hasselt (déjà exploité)	1-1-1900

Il reprit encore, avant la guerre, les chemins de fer de :

Flandre Occidentale (jouissance 1908)	1-1-1906
Termonde à Saint-Nicolas	1-1-1907



Réseau du chemin de fer belge en 1935

Spa à la frontière Grand-Ducale (déjà exploité)	1-1-1913
---	----------

DEPUIS 1914 JUSQU'AUJOURD'HUI. —

Après la période de l'exploitation par l'occupant, l'Administration rentra en possession d'un réseau pitoyable dont un tiers avait été détruit. La remise en état s'accomplit rapidement et fut complètement achevée en 1930.

En même temps, on rachetait les concessions suivantes dont les lignes étaient déjà exploitées par l'Etat et au sujet desquelles il subsiste des litiges en voie d'aplanissement :

Braine-le-Comte à Gand	27-1-1921
Bruxelles-Lille-Calais (sections)	27-1-1922
Tournai à Jurbise	27-1-1922
Jonction Belge-Prussienne	1925

Entretiens, on envisageait une réorganisation du réseau comme partie intégrante, si pas primordiale, d'une vaste opération financière entreprise afin d'apurer les finances de l'Etat. La Société nationale des Chemins de fer belges fut créée par la loi du 26 juillet 1926. Ses statuts furent promulgués le 9 août et, le 1^{er} septembre, l'Etat lui transférait, pour 75 ans, l'exploitation de son réseau de 4.795 km.

Les seules sociétés concessionnaires qui existaient encore étaient la Compagnie du Chemin de fer de Gand à Terneuzen, dont la partie belge fut rachetée par la Société Nationale le 1^{er} avril 1930, celle de Malines à Terneuzen qui subsiste et exploite la partie néerlandaise du Gand-Terneuzen, les lignes dites Nord-Belges, dont la concession expire en 1941 et la Compagnie du Chemin de fer de Chimay qui, depuis 1875, a une convention particulière avec le Nord.

Lionel WIENER.

