

I. LE GRAND CENTRAL BELGE (Suite)

par LIONEL WIENER.

Le réseau qu'elle parvint graduellement à établir s'étendait principalement dans les provinces d'Anvers et du Limbourg ainsi que dans les pays limitrophes. Il comprit trois artères de première importance : l'une du sud au nord prolongeant l' « Est Belge » depuis Louvain jusqu'à Tilburg où elle se raccordait au réseau néerlandais et deux autres de l'ouest à l'est : d'Anvers à Hasselt avec continuation sur Aix-la-Chapelle, et d'Anvers à M./Gladbach, prolongée jusqu'au Rhin. Pour la clarté de notre exposé, nous les examinerons toutes ici :

f 1) Le CH. DE FER DE LOUVAIN A HERENTHALS fut l'objet d'une convention à trois à laquelle l'Etat Belge prenait part. Cette ligne était le prolongement direct vers le nord, de la ligne de Givet et Charleroi à Louvain. Le « Nord de la Belgique » s'engageait à construire le chemin de fer dont l'Est Belge assurerait l'exploitation moyennant partage de bénéfices (1). De plus, l' « Est Belge » garantissait un minimum de recettes kilométriques (2), engagement auquel l'Etat donnait son ducroire. La même convention stipulait qu'un embranchement d'Aerschot à Diest serait construit aux frais de l'Etat et exploité également par l' « Est Belge » mais, à l'occasion de la concession du chemin de fer d'Anvers à Hasselt, nous verrons que le « Nord de la Belgique » se substituait à l'Etat et devrait construire la ligne à ses frais.

(1) Jusqu'à 15.000 francs de recettes kilométriques, l'Est Belge recevait 52 % des recettes et le Nord de la Belgique, 48.

(2) Au delà de recettes atteignant 20.000 francs le km., le surplus pouvait être utilisé, au gré de l'Est Belge, à doubler les voies. S'il préférait, il pouvait, de sa propre autorité, abaisser les tarifs.

Jusqu'à l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer de Turnhout, l'Etat garantissait une recette kilométrique minimum de 5.325 francs. Ce minimum serait porté à 7.000 francs dès l'ouverture au trafic de ce chemin de fer.

En fait, le « Nord de la Belgique » transféra, contre remise de titres, à une filiale, la « Société mutuelle de Chemins de fer » qu'elle créait avec la Société Générale (1) ses concessions de Louvain-Herenthals et de Turnhout-Tilburg, tandis que l'exploitation de ces lignes passait pour l'une à l' « Est Belge », pour l'autre à l' « Anvers-Rotterdam ».

f 2) CHEMIN DE FER DE TURNHOUT A TILBURG. — Une extension nouvelle vers le nord conduirait le chemin de fer à Turnhout, en deça, et à Tilburg, au delà de la frontière. Il aurait ainsi 8.715 m. en Belgique et 22.407 aux Pays-Bas (2). Toutefois, les 17 km. intermédiaires qui séparaient encore Hérenthals de Turnhout appartenaient à une compagnie distincte, celle de Lierre à Turnhout qui détenait même un droit de préférence pour le prolongement.

Par une conv. du 20 janvier 1863, les quatre compagnies intéressés (« Nord de la Belgique », « Lierre-Turnhout », « Est Belge » et « Anvers-Rotterdam ») se mirent d'accord; « Lierre-Turnhout » se désista de ses droits (3) et par conv. du 31 décembre 1864, l'Etat accorda la concession nouvelle à la Sté du Nord de la Belgique, l'exploitation devant se faire par l' « Anvers-Rotterdam » aux conditions du contrat du 7-8-1860. De plus, en 1871, le « Lierre-Turnhout » accordait un droit de passage entre Herenthals et Turnhout pour les trains en provenance de Louvain.

Comme pour la ligne précédente, la « Nord de la Belgique » céda ultérieurement la concession à la Sté mutuelle de Chemins de fer, l'exploitation restant entre les mains de l' « Anvers-Rotterdam ».

(1) Cette société fut fondée par MM. Stoclet, de Hirsch, Bischoffsheim, etc. (acte du 5 janv. 1878).

(2) La partie néerlandaise du chemin de fer fut concédée le 4 novembre 1864 et la partie belge, par conv. du 31 décembre et A. R. du 6 janvier 1865.

Une convention hollando-belge du 9 novembre 1867 régla les modalités de jonction à la frontière.

(3) A. R. du 6 janvier 1865.

On chercha à le pousser plus loin encore, une concession ayant été offerte la même année (1864) pour un chemin de fer de Tilburg à Nymegen, distants de 48 km. La Sté du Sud-Est Hollandais l'obtint en 1871 et acheva la ligne en 1880. Entretemps, la Sté de Ch. de fer du Brabant Septentrional cherchant des débouchés, sollicitait la concession d'un prolongement direct de Boxtel à Baarle Nassau, mais elle fut évincée.

f 3) LE CHEMIN DE FER D'ANVERS A HASSELT par Lierre, Aerschot et Diest fut concédé à la Compagnie en 1862 (1). Il comprenait la section d'Aerschot à Diest dont l'Etat avait entamé la construction et avait transféré l'exploitation, à dater de son achèvement, à l'« Est Belge » (Conv. du 7 août 1860) mais le « Nord de la Belgique » se substituait à l'Etat dans toutes les conséquences résultant de cette convention.

Afin de se consacrer plus spécialement à la construction des lignes, la Compagnie céda l'exploitation du chemin de fer d'Anvers à Hasselt à la Cie d'Anvers à Rotterdam contre remise de titres (conv. du 25 octobre 1863) (2). Longue de 82 km., la ligne était ouverte au trafic le 1^{er} juillet 1875 et raccourcissait notablement le trajet d'Anvers à Aix-la-Chapelle qui était ramené de 174 km. par la ligne de l'Etat, à 147 km. par ici.

L'exploitation du tronçon d'Aerschot à Diest, assumé par l'« Est Belge », était également assurée, depuis la fusion, par les soins de la Sté d'Anvers à Rotterdam qui en chargeait le « Grand Central Belge ». La ligne entière était ainsi, grâce à la prise de bail des lignes de la Sté d'Aix-la-Chapelle-Maestricht dans les mêmes mains.

CONSTRUCTION DE LIGNES ÉTRANGÈRES AU RÉSEAU. — Toujours en 1863, la compagnie entreprenait la construction du Chemin de fer de Spa à la frontière grand-ducale (3), et par un traité du 18 décembre 1865, formait avec la Société Générale, une Compagnie dite « Société belge de Chemins de fer » pour con-

struire ses propres lignes ainsi que celles dont des tiers lui confiaient la construction (4).

f 4) UN CHEMIN DE FER D'ANVERS A MÜNCHEN GLADBACH, en Prusse, fut concédé à la Compagnie en 1869 (2). C'était une ligne particulièrement importante dont la section belge était concédée à condition que la Compagnie obtienne, dans les deux ans, la concession des sections situées aux Pays-Bas et en Prusse. Elle y réussit. Elle s'assura de plus, des « droits de passage » sur les sections d'Anvers à Lierre et de Lierre à Herenthals, qui appartenaient à d'autres Compagnies. Ayant précédemment acquis un droit analogue sur la section de Herenthals à Turnhout, elle jouissait de ces prérogatives sur l'entièreté de la ligne de la Sté du Ch. de fer de Lierre à Turnhout.

Comme toujours, elle cédait (en 1875) (3), l'exploitation de son chemin de fer d'Anvers à M. Gladbach à la Sté d'Anvers à Rotterdam qui, avec l'« Est Belge », en assurerait le financement et la construction (4). L'exploitation faite aux conditions du traité du 17-4-1871, fut inaugurée en 1871.

Reprise des chemins de fer appartenant à la Sté. d'Anvers-Rotterdam. — Si l'établissement de ce réseau avait été accueilli avec faveur aux Pays-Bas, il n'en devait pas moins devenir une gêne dès qu'on voulut y développer un réseau national. La pénétration jusqu'à Rotterdam entravait les relations directes d'Amsterdam vers la Belgique, l'embranchement de Breda contrecarrait l'exploitant de la ligne de Flessingue.

(1) La société fut créée par acte authentique du 9 février 1866, approuvé par A. R. du 21 du même mois.

La Sté. du Nord de la Belgique faisait apport à la société nouvelle des contrats de construction, pour compte de la Sté. anonyme d'Exploitation de Chemins de fer, des lignes suivantes :

Denderleeuw-Courtrai (Sté. Ouest de la Belg.)	61 km.
Dixmude-Nieuport (id.)	15 km.
Anseghem-Ingelmunster (id.)	25 km.
Roulers-Ypres (Sté. de la Flandre Occidentale)	22 km.
Poperinghe-Hazebrouck (id.)	25 km.

Les 2.800 m. de Nieuport Ville-Nieuport Bassins, furent terminés en 1869.

(2) Conv. du 21-9-1869 et A. R. du 29 du même mois.

(3) Confirmé par A. R. du 13-12-1875.

(4) Traité du 31 janvier 1876.

(1) Conv. du 7 mai 1862 et A. R. du 9 janvier 1863.

(2) A. R. du 21 janvier 1863.

(3) Conv. du 29 janvier et A. R. du 6 mars 1863.

La Sté. des Ch. de fer du Brabant Septentrional qui ne possédait qu'une malheureuse ligne de Wesel à Boxtel et qui cherchait par tous les moyens à se créer du trafic, tenta même de compléter son chemin de fer par un service de bateaux à vapeur depuis sa gare de Veghel et qui, empruntant le Zuid Willemsvaart, irait d'une part à Rotterdam, de l'autre à Anvers, faisant ainsi une concurrence directe à la ligne fluviale de la Compagnie.

Mais une tentative plus sérieuse fut effectuée par l'Etat qui cherchait à relier ses lignes méridionales à Rotterdam et au nord, sans avoir à emprunter le chemin de fer d'Anvers à Moerdijk. Il construisit donc un pont sur le Haringvliet, quelque peu à l'est de Moerdijk et y fit passer une ligne unissant Breda à Dordrecht et Mallegat, en face de Rotterdam. On voit que la ligne de Flessingue empruntait l'embranchement Roosendaal Breda, tandis que la ligne principale de la Sté. d'Anvers-Rotterdam aboutissait au fleuve sans liaison avec le chemin de fer nouveau. La ligne de Flessingue devait forcément demander libre passage sur l'embranchement et l'« Anvers-Rotterdam », solliciter en échange, la construction d'une liaison facile à établir entre sa station de Zevenbergen et celle de Zwaluwe, sur la ligne nouvelle. Elle revendiquait, bien entendu, pour ses trains, le droit de continuer jusqu'à Rotterdam. Ces premières négociations devaient échouer et le G. C. B. perçut, à titre temporaire, un droit de 3 francs par km. par train de 20 essieux minimum que lui remettrait, à Roosendaal, la « Staatspoor ».

Le gouvernement estima donc que le seul moyen de faire aboutir ses revendications consistait à racheter la ligne du G. C. B. et proposa 7.000.000 gulden pour la partie néerlandaise. Il ne fut pas suivi par les Etats Généraux qui trouvaient le prix trop élevé d'autant plus que la ligne fluviale aurait subsisté.

L'introduction de nouveaux tarifs marchandises obligea le G. C. B. à renoncer à cette dernière en 1878.

Enfin, lorsque le gouvernement belge demanda au gouvernement néerlandais d'améliorer le canal de Gand à Terneuzen sur son territoire, ce dernier lia à la question le rachat de l'« Anvers-Rotterdam » au prix de 6 millions gulden pour la partie néerlandaise. Le gouvernement belge proposa, en ce qui le concernait un montant correspondant à 4 p. c. des dépenses effectives et la compagnie signa des conventions dans ce sens avec le gouvernement belge le 31 octobre 1879 (1) et avec le gouvernement néerlandais, le 22 avril 1880. L'exploitation de la partie néerlandaise fut remise au « Staatspoor ». La liaison de Zevenbergen-Zwaluwe (7.525 m.) fut enfin établie et le tronçon terminal de Zevenbergen à Moerdijk, devenu sans emploi, déposé. Enfin, afin de maintenir un port de réserve à Moerdijk, on le réunit par un petit raccordement à Zwaluwe.

Les activités de l'« Anvers-Rotterdam » se bornèrent dorénavant à l'exploitation des lignes qui lui avaient été cédées et à la part importante qu'elle assumait dans le financement et la gestion du G. C. B.

(1) Loi du 29 30 avril 1880.

