

# Histoire du chemin de fer

## LE GRAND CENTRAL BELGE.

Le chemin de fer de l'Est Belge par un acte du 23 mars 1859 (A. R. du 31 mars) les compagnies de chemins de fer de Charleroi à Louvain et de Morialmé à Châtelineau fusionnaient sous la dénomination de "Société anonyme de l'Est Belge". C'était, à vrai dire, la Société du Chemin de fer de Louvain à Charleroi dont on avait modifié les statuts et le titre social.

Si les deux artères se faisaient suite, elles n'en étaient pas moins sans liaison physique entre elles, aussi la Société se préoccupa-t-elle tout d'abord de les réunir par un embranchement de 5 km, de Lodelinsart à Châtelineau, qu'un arrêté royal lui concédait deux mois à peine après sa constitution. Elle cherchait en même temps, afin de s'assurer les transports à longue distance, à s'étendre au sud dans la direction de la frontière française et au nord, dans celle d'Anvers et de Rotterdam.

Le 28 avril 1860, elle obtenait la concession antérieurement sollicitée par la Société de Morialmé-Châtelineau, d'un prolongement vers la frontière française dans la direction de Givet, qui se trouvait ainsi à 50 km de Charleroi. Le chemin de fer (français) des Ardennes, qui avait un intérêt égal à voir construire la ligne, se chargea du tronçon situé sur le territoire français et intervint même dans la construction de la partie belge en souscrivant 2.000.000 francs d'actions émises par l'Est Belge.

Cette ligne nouvelle doublait, un peu à l'est, celle de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers Vireux; elle fut inaugurée le 1er juin 1862, quelques mois après la mise en exploitation de la liaison Châtelineau-Lodelinsart.

Les concessions vers le nord, avaient été accordées antérieurement à la Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique. Afin de s'en assurer le bénéfice, l'Est Belge signait avec celle-ci, le 7 août 1870, une convention pour la reprise de l'exploitation de l'extension de Louvain à Hérenthals (37 km). Elle eut l'adresse de prendre également à bail l'exploitation de la ligne que l'Etat devait construire d'Aarschot à Diest (17 km) et qui s'intercalait dans la nouvelle ligne projetée d'Anvers vers le Rhin (1). A ce moment, elle s'était assurée l'exploitation de 184 km de chemins de fer.

Afin d'étendre encore son réseau, la Compagnie entreprit une politique de fusion. Un A. R. du 11 novembre 1863 consacrait la fusion des Sociétés de Chemins de fer de l'Est Belge et d'Anvers-Rotterdam (2) et prévoyait que les sociétés unies pourraient éventuellement s'adjoindre le Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois avec lequel des pourparlers (qui échouèrent d'ailleurs), étaient entamés. Le réseau atteignait à ce moment 306 km : il ne devait pas s'arrêter là.

Une nouvelle convention conclue le 30 mars 1864 (3) devait avoir une portée plus grande encore. Les Chemins de fer de l'Est Belge et d'Anvers-Rotterdam s'adjoignaient un troisième partenaire, la Société d'Entre-Sambre-et-Meuse et mettaient en commun l'exploitation de leurs trois réseaux, qui se ferait sous la dénomination de Grand Central Belge. Chacune des trois sociétés constitutives subsistait néanmoins.

Un nouveau traité, du 17 août 1871 (4) devait modifier cette situation en substituant à l'indemnité forfaitaire, une part dans les bénéfices du Grand Central (5). Toutefois, les deux Compagnies interviendraient directement dans le financement des lignes nouvelles à construire.

Les **LOCOMOTIVES DE L'EST BELGE** marquent un léger accroissement de puissance par rapport aux types antérieurs.

(1) le traité stipulait que sur les recettes brutes, la Société prélèverait 5000 F par km. annuellement, les 5000 suivants allant à l'Etat. Le surplus éventuel serait partagé par moitié.

(2) l'acte constitutif était du 28 septembre précédent.

(3) A.R. du 24 juin 1864.

(4) A.R. du 20 février 1872.

(5) celle-ci était calculée en défalquant des recettes brutes le loyer des lignes exploitées et diverses autres charges, y compris celles dues à l'Entre-Sambre-et-Meuse. On partageait ensuite le reliquat à raison de 45% environ pour l'Etat Belge et 55% pour l'Anvers à Rotterdam, responsable de l'exploitation des lignes.

### C. LA SOCIETE DU CHEMIN DE FER D'ANVERS A ROTTERDAM.

En 1836, les chemins de fer de l'Est ouvraient à l'exploitation la ligne de Malines à Anvers et unissaient le grand port national au restant du réseau. En 1836-1840, le premier chemin de fer néerlandais était concédé à la "Hollandsche Ijzeren Spoorweg Mij" (1) et le premier tronçon d'Amsterdam à Haarlem ouvert le 30-09-1839, atteignait Rotterdam en 1847. Mais il restait un hiatus entre Rotterdam et Anvers, seule voie par laquelle les Pays-Bas pouvaient communiquer avec les autres pays.

Les gouvernements belge et néerlandais se mirent donc d'accord pour octroyer une concession à M. Gihoul qui s'engageait à construire un chemin de fer d'Anvers à Moerdijk, sur la Hollandsch Diep et à établir un service fluvial qui le prolongerait jusqu'à Dordrecht et Rotterdam. Il devait également construire un embranchement de Roosendaal à Breda qui, depuis, est devenu partie intégrante de la ligne de Flessingue à Venlo au Rhin.

Le 09-07-1853, se signait une convention provisoire qui fut ratifiée par le ministère belge le 14 (2) et le Roi des Pays-Bas, le 21 décembre. La concession néerlandaise contenait deux clauses qui méritent de retenir l'attention. Pour la première fois le réseau concédé devait faire gratuitement retour à l'Etat à expiration de concession alors que les premières concessions d'Amsterdam à Rotterdam et d'Amsterdam à Arnhem (3) avaient été faites pour une durée indéfinie; toutes les concessions, sans exception, comportaient un droit de rachat. L'autre clause insérée dans tous les cahiers des charges néerlandais, spécifiait qu'il ne pourrait être établi, dans l'avenir, de taxes sur les transports.

A l'aide de capitaux en partie anglais, Gihoul parvint à constituer, le 18 novembre 1852, une société au capital de 12.500.000 francs à laquelle il transféra ses droits. Habilement conduite, elle devait jouer un rôle de premier plan dans l'établissement et le développement des chemins de fer belges et internationaux; elle devait même assurer par des fusions d'exploitation, des relations directes avec les Pays-Bas tant par Roosendaal que par Tilburg, par Eindhoven que par Maastricht, avec l'Allemagne par München-Gladbach et par Aix-la-Chapelle, avec la France, par Vireux et par Givet.

Les lignes de la Compagnie furent construites dans les délais prescrits. On put les exploiter dès le 23 juin 1854 mais l'ouverture au trafic régulier n'eut lieu que le 3 mai 1855. Le réseau comprenait alors 121,5 km dont 37 de service fluvial.

Le service fluvial était assuré à l'origine, par trois bateaux à vapeur de 80, 90 et 100 chevaux qui transportaient des voyageurs seulement. La Compagnie possédait, pour les marchandises, un remorqueur et six bateaux à voiles affrétés au mois et dont l'exploitation revenait à 0,88 franc le km. Celle des bateaux à vapeur, qui consommaient 35 kilos de charbon par km, revenait à 1,92 franc. Dans ces conditions, la tonne-km coûtait 0,026 franc à la compagnie.

Les premières locomotives furent fournies en 1854 par Stothert and Slaughter, de Bristol. C'étaient des locomotives à roues libres rappelant les "Jenny Lind" comme disposition du châssis et du mécanisme et des locomotives à roues couplées de 1 m 525 avec foyer plongeant entre elles. On rachetait aussi, parfois, des locomotives d'occasion comme la locomotive 2-4-0-T reprise en 1853 au London, Brighton and South Coast Ry.

La locomotive d'express était le prototype construit en 1864 par la Société Saint-Léonard, d'une longue série que continua le G.C.B. Très perfectionnée pour l'époque, elle avait des roues couplées de plus de 2 mètres de diamètre qui semblaient alors indispensables pour faire la vitesse. Le mécanisme, entièrement extérieur, présentait un dispositif spécial pour le relevage dont l'arbre avait dû être placé au dessus de la boîte à feu. L'axe de la chaudière était assez bas. Ces locomotives fournirent d'excellents services sur les lignes à profil facile de la compagnie sur lesquelles elles remorquaient des trains de voitures à deux essieux, dont le poids dépassait rarement 120 ou 130 tonnes.

**EXTENSIONS.** La ligne initiale avait un trafic de transit important : ce fut longtemps la seule liaison des réseaux hollandais et belge. Il était naturel de chercher à la prolonger à l'intérieur du pays par des fusions, des rachats ou des contrats d'affermage. On eut effectivement recours à tous ces moyens. En 1863, l'Est Belge qui avait déjà cédé l'exploitation de la ligne d'Aerschot à Diest à l'"Anvers-Rotterdam", fusionnait avec cette société, ce qui lui assurait des relations directes vers Charleroi et vers la France, par Givet et par Erquelines ainsi que vers le Grand-Duché de Luxembourg.

Les compagnies unies cherchèrent alors un troisième partenaire afin de constituer un réseau plus important encore. Leur choix se porta sur la "Société des Chemins de fer Liégeois-Limbourgeois" ce qui leur aurait procuré un accès vers Liège via Hasselt, mais les négociations de 1863 n'aboutirent pas. Les deux Compagnies se tournèrent alors vers l'"Entre-Sambre-et-Meuse" qui desservait une région intéressante et pouvait leur apporter un débouché supplémentaire vers la France. Cette fois, les pourparlers réussirent et en 1864, les trois compagnies décidèrent de fusionner. C'est ainsi qu'est né le "Grand Central Belge".

Les sociétés constitutives subsistaient néanmoins et les relations entre l'"Est Belge" et l'"Anvers-Rotterdam" furent précisées par le traité du 17-08-1871 dont nous avons déjà parlé. Il prévoyait le cas de reprises d'autres concessions qui reçut, par la suite, plusieurs applications.

A partir de ce moment, les modifications apportées au réseau concernent le Grand Central en tant qu'exploitant et la Compagnie lorsqu'elle signait les traités de reprise avant de faire apport des exploitations. Nous aurons donc à examiner successivement :

1. La Société du Chemin de fer de Lierre à Turnhout;
2. La concession à l'A.R., de la ligne d'Anvers à Woensdrecht;
3. La société des Chemins de fer du Nord.

Enfin, les gouvernements belge et néerlandais procédèrent en 1880 au rachat de la concession mère de l'Anvers-Rotterdam.

**Le Chemin de fer de Lierre à Turnhout,** par Hérenthals a une importance que ne justifiaient ni son kilométrage, ni la région traversée. Il fallut même, pour arriver à en faire accepter la concession, lui assurer une garantie minimum d'intérêt. Mais, par sa situation géographique, il constituait l'amorce de lignes importantes qui allaient être obligées de s'étendre avec lui afin d'assurer la continuité de leur trafic. C'est ce que comprit la Société d'Anvers à Rotterdam.

Une convention du 10 janvier 1853 (4) concéda le chemin de fer à MM. Bischoffsheim et Cie, qui en firent apport à une société. Le gouvernement pouvait imposer la reprise de la ligne de 5 km que l'Etat construisait de Contich à Lierre et accordait, à la compagnie, un droit de préférence pour deux prolongements.

La ligne primitive fut terminée le 19 avril 1855 et l'exploitation assurée, moyennant une rente annuelle, par la société d'Anvers-Rotterdam. C'est à ce titre qu'elle nous intéresse. Toutefois, la Société de Turnhout subsistait et participa au développement de tous les chemins de fer de la région.

Le 1er février 1857, la ligne Contich-Lierre lui était transmise par l'Etat mais la garantie d'intérêts afférente ayant été supprimée, la Compagnie rendit le chemin de fer à son propriétaire (1er mai 1857).

La compagnie renonça également à ses droits sur le prolongement vers la frontière des Pays-Bas (5). Cette concession fut alors octroyée à la "Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique" qui construisit rapidement la ligne et l'ouvrit à l'exploitation; ceci eut une influence heureuse sur la ligne primitive qui en avait besoin.

Entre-temps, le "Grand Central" avait acquis, pour ses trains directs d'Aerschot à Tilburg, un droit de passage depuis Hérenthals jusqu'à Turnhout tandis que la Société de Turnhout pouvait envoyer ses propres trains sur la section de Lierre à Anvers. Ces péages subsistèrent même après les rachats de la ligne du Lierre-Turnhout par l'Etat (6).

La **LIGNE D'ANVERS A WOENSRECHT** fut concédée en 1873 (7) et cette concession cédée à l'Anvers-Rotterdam en 1874 (8). Les 14 km situés en territoire néerlandais furent concédés cette même année. Toutefois, un tramway à vapeur ayant été construit d'Anvers à Bergen-op-Zoom par Woensrecht, le chemin de fer ne fut jamais achevé et la concession néerlandaise primitive fut rescindée en 1888.



La **SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER DU NORD DE LA BELGIQUE** avait une activité différente. Tout en recherchant des concessions de chemins-de-fer, elle séparait nettement la construction, qu'elle conservait, de l'exploitation qu'elle transférait au début à l'"Est Belge", plus tard à l'"Anvers-Rotterdam".

(1) Société constituée le 8 août 1837 (A.R. du 4 septembre). La concession de la ligne d'Amsterdam à Haarlem avait été faite le 1er juin à MM. Serrurier, Le Chevalier et Brade. L'Etat remboursait les frais de constitution; la voie serait à écartement de 1 m 94 entre rails.

(2) A.R. du 1er février 1853.

(3) Le deuxième chemin de fer néerlandais, toujours à voie large, fut construit à la suite d'un A.R. du 30-04-1838, d'Amsterdam à Arnhem. Il fut transféré en 1845 à la "Compagnie Néerlandaise Rhénane". Le 13-02-1846, on concédait le chemin de fer Maastricht-Aix-la-Chapelle. Il n'y en eut pas d'autre avant l'Anvers-Rotterdam.

(4) Complétée le 2 juin et ratifiée par A.R. du 05-10-1853.

(5) A.R. du 06-01-1865.

(6) A la date du 1er mars 1882.

(7) A.R. du 16-01-1873.

(8) A.R. du 06-01-1874.

