

# Histoire du chemin de fer

## LE GRAND CENTRAL BELGE.

La société des chemins de fer du Nord de la Belgique fut fondée en 1861 pour réaliser les chemins de fer dont M. J.-R. Bischoffsheim avait obtenu la concession par convention du 7 août 1860(1) et qui comprenaient une ligne principale de Louvain à Herenthals ainsi que des embranchements et extensions éventuels.

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.

Le Chemin de fer de Louvain à Hérenthals 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(2). De plus, l'"Est Belge" garantissait un minimum de recettes kilométriques(3), 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.

En fait, le "Nord de la Belgique" transféra, contre remise de titres, à une filiale, la "Société mutuelle des chemins de fer" qu'elle créait avec la Société Générale(4) ses concessions de Louvain-Hérenthals 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".

Le Chemin de fer de Turnhout à Tilburg, une extension nouvelle vers le nord conduira le chemin de fer à Turnhout, en deçà, et à Tilburg, au delà de la frontière. Il aurait ainsi 8715 m. en Belgique et 22407 aux Pays-Bas(5). 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 convention du 20 janvier 1863, les quatre compagnies intéressées ("Nord de la Belgique", "Lierre-Turnhout", "Est Belge" et "Anvers-Rotterdam") se mirent d'accord; "Lierre-Turnhout" se désista de ses droits(6) et par convention du 31 décembre 1864, l'Etat accorda la concession nouvelle à la société du Nord de la Belgique, l'exploitation devant se faire par l'"Anvers-Rotterdam" aux conditions du contrat du 07/08/1860. De plus, en 1871, le "Lierre-Turnhout" accordait un droit de passage entre Hérenthals 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 Société mutuelle de Chemins de fer, l'exploitation restant entre les mains de l'"Anvers-Rotterdam".

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 Société du Sud-EST Hollandais l'obtint en 1871 et acheva la ligne en 1880. Entre temps, la Société de Chemin de fer du Brabant Septentrional cherchant des débouchés, sollicitait la concession d'un prolongement direct de Boxtel à Baarle Nassau, mais elle fut évincée.

Le chemin de fer d'Anvers à Hasselt par Lierre, Aerschot et Diest fut concédé à la compagnie en 1862(7). 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"(convention 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 Compagnie d'Anvers à Rotterdam contre remise de titres (convention du 25 octobre 1863)(8). Longue de 82 km., la ligne était ouverte au trafic le 1er 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 Société 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 Société d'Aix-la-Chapelle-Maestricht dans les mêmes mains.

Toujours en 1863, la compagnie entreprenait la construction du Chemin de fer de Spa à la frontière grand-ducale(9), et par un traité du 18 décembre 1865, formait avec la Société Générale, une Compagnie dite "Société belge de Chemins de fer" pour construire ses propres lignes ainsi que celles dont des tiers lui confiaient la construction(10).

Un chemin de fer d'Anvers à München Gladbach, en Prusse, fut concédé à la Compagnie en 1869(11). 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 Hérenthals, qui appartenaient à d'autres compagnies. Ayant précédemment acquis un droit analogue sur la section de Hérenthals à Turnhout, elle jouissait de ces prérogatives sur l'entièreté de la ligne de la Société du Chemin de fer de Lierre à Turnhout.

Comme toujours, elle cédait (en 1875) (12), l'exploitation de son chemin de fer d'Anvers à Munchen Gladbach à la Société d'Anvers à Rotterdam qui, avec l'"Est Belge", en assurerait le financement et la construction (13). L'exploitation faite aux conditions du traité du 17/04/1871, fut inaugurée en 1871.

**Reprise des chemins de fer appartenant à la Société 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.

La Société des Chemins de fer du Brabant Septentrional qui ne possédait qu'une malheureuse ligne de Wesel à Boxtel et qui cherchait par tous les moyens de 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 Société 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 Grand Central Belge 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 le ligne du Grand Central Belge 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 Grand Central Belge 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 de 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 (14) 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 Moerijk, 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 Grand Central Belge.

Le nom d'un grand ingénieur domine toute l'activité du Grand Central Belge.

C'est celui de Jules Urban, son directeur général, qui marqua de sa personnalité et à qui le Grand Central est surtout redevable des idées directrices de sa politique et de son exploitation. Ce fut lui qui donna aux unités hétéroclites dont il se composait, l'unité nécessaire et qui en assumait l'exploitation.

Créé par acte du 13 juin 1864 (15), le "Grand Central Belge" se trouvait d'emblée à la tête d'un réseau de 478 km. de chemins de fer dont 22 pour trafic des marchandises seulement, que les compagnies constitutives d'"Anvers-Rotterdam", de l'"Est Belge" et de l'"Entre-Sambre-et-Meuse" avaient mis en commun. Outre leurs lignes propres, les deux premières faisaient apport des contrats d'exploitation qu'elles détenaient et qui s'appliquaient à 117 km. de chemins de fer de la Société du Nord de la Belgique ainsi qu'à la ligne de Turnhout-Tilburg lors de son achèvement (16).

A vrai dire, la fusion de l'"Anvers-Rotterdam" et de l'"Est Belge", qui avait été décidée par acte du 28/09/1863, était un fait accompli en ce qui concernait l'exploitation, depuis le 1er janvier 1864. L'"Entre-Sambre-et-Meuse" vint s'ajouter le 1er juillet suivant et une loi autorisa le fonctionnement du Grand Central Belge le 12 juillet 1865. Des négociations entreprises en vue du rachat par l'Etat au cours de cette même année, échouèrent.

Etant données les difficultés de procéder à la fusion complète de sociétés disposant de concessions aussi différentes et dont le capital comprenait des titres de natures si diverses, on se borna, sur les conseils du Gouvernement, à la fusion des exploitations qui fut approuvée en 1869(17). Le Grand Central était donc, en réalité, un syndicat contrôlé par un comité général comprenant deux membres nommés par chacune des quatre compagnies.

Si l'"Entre-Sambre-et-Meuse" avait été désintéressée au point de ne plus être qu'une société à portefeuille, les deux partenaires actifs étendaient le réseau par des baux d'affermage dont ils apportaient le bénéfice au Grand Central Belge. Nous avons donné le détail de ces opérations pour chacune de ces compagnies; il ne faudra donc les reprendre ici qu'en ce qui concerne l'ensemble du réseau Grand Central Belge et nous le ferons dans l'ordre suivant :

En 1867 reprise de l'exploitation du réseau de la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestrich.

En 1871 convention passée avec la Société du Chemin de fer de Lierre à Turnhout.

En 1872 convention avec la Grande Compagnie du Luxembourg.

En 1873 convention concernant le chemin de fer d'Anvers à Gladbach, concédé à la Société du Nord de la Belgique.

Enfin, affermage des 4 km. de la ligne Sichem-Montaigu.

Ce fut le dernier accroissement du réseau.

Les bénéficiaires de la gérance se répartissaient ainsi : on payait d'abord les redevances dues aux intéressés, pour les lignes exploitées.

Entre-Sambre-et-Meuse 1.035.000 francs par an (18).

Hasselt-Aix-la-Chapelle 650.000 francs par an (19).

Landen-Hasselt 50% de la recette brute.

Louvain-Herenthals (20) 263.526,50 francs par an.

Turnhout-Tilburg (20) 166.626,50 francs par an.

Ateliers de Louvain (20) 62.500 francs par an.

Du surplus, l'"Anvers-Rotterdam" percevait 0,556% et l'"Est Belge", 0,444%.

Le réseau du Grand Central Belge comprenait les lignes afferchées à une série de compagnies dont nous avons précédemment retracé l'historique. Il s'accrut, par la suite, de lignes complémentaires dont nous dirons quelques mots ainsi que tout le réseau appartenant à la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et des lignes que cette société exploitait. C'est la seule compagnie que nous n'avons pas rencontrée jusqu'ici, aussi commencerons-nous par en donner l'historique. Nous passerons ensuite aux conventions conclues par le Grand Central avec les autres compagnies.

(01) Une première concession, faite à M. Riche-Restiau par convention du 30 octobre et A.R. du 3 novembre 1858, pour un chemin de fer de Louvain à Hérenthals par Aerschot, ayant été résiliée en 1861, ce même chemin de fer fut concédé à M. J.R. Bischoffsheim par convention du 7 août 1860 (A.R. du 2 juillet 1861) ainsi que divers embranchements. Il en fit apport à la "Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique", qui fut constituée par acte du 17 juin et A.R. du 11/07/1861.

(02) Jusqu'à 15 000 francs de recettes kilométriques, l'Est Belge recevait 52% des recettes et le Nord de la Belgique, 48.

(03) 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.

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

(05) La partie néerlandaise du chemin de fer fut concédée le 4 novembre 1864 et la partie belge, par convention 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.

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

(07) Convention du 7 mai 1862 et A.R. du 9 janvier 1863.

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

(09) Convention du 29 janvier et A.R. du 6 mars 1863.

(10) La société fut créée par acte authentique du 9 février 1866, approuvé par A.R. du 21 du même mois. La Société du Nord de la Belgique faisait apport à la société nouvelle des contrats de construction, pour compte de la Société anonyme d'Exploitation de chemins de fer, des lignes suivantes :

Denderleeuw-Courtrai (Sté Ouest B.) 61 km.

Dixmude-Nieuport (idem) 15 km.

Anseghem-Ingelmünster (idem) 25 km.

Roulers-Ypres (Sté Flandre Occ.) 22 km.

Poperinghe-Hazebrouck (idem) 25 km.

Les 2 800 m. de Nieuport Ville-Nieuport Bassins, furent terminés en 1869.

(11) Convention du 21/09/1869 et A.R. du 29 du même mois.

(12) Confirmé par A.R. du 13/12/1875.

(13) Traité du 31 janvier 1876.

(14) Loi du 29 et 30 avril 1880.

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

(16) L'"Est Belge" apportait les contrats d'exploitation des lignes de Louvain-Herenthals et d'Aerschot-Diest (cédées par le "Nord de la Belgique"). L'"Anvers-Rotterdam" apportait ceux des lignes d'Anvers-Hasselt et de Turnhout à Tilburg, qu'il tenait de la même compagnie.

(17) A.R. du 22 février 1869.

(18) Y compris la garantie de l'Etat.

(19) Avec ristourne sur les excédents.

(20) Propriétaire, la Société mutuelle de Chemin de fer.

