

clue, selon laquelle le trafic lui était restitué jusqu'à l'expiration de sa concession, c'est-à-dire jusqu'au 5 septembre 1941. La Compagnie versait, en compensation, 20 % de sa recette brute à l'Etat.

Vint la guerre au cours de laquelle les Allemands construisirent la ligne VISE-TONGRES. En 1919, l'Etat signalait au Nord qu'il revenait au principe de la plus courte distance et allait acheminer le trafic entre la France et l'Allemagne par cette voie nouvellement construite.

Le Nord combattit cette prétention de l'Etat, alléguant qu'à la suite des accords intervenus, l'on avait substitué au principe de la plus courte distance régissant depuis de nombreuses années les rapports entre l'Etat et les concessionnaires un partage forfaitaire et conventionnel du trafic pour toute la durée de la concession.

A la suite de l'obstination de l'Etat, un procès fut plaidé, qui donna raison à la Compagnie du Nord, demanderesse.

Appel fut interjeté par l'Etat; l'affaire fut à nouveau plaidée devant la seconde Chambre de la Cour d'Appel de LIEGE, présidée par M. HERBIET, M^e ANDRE du Barreau de Bruxelles et M^e PHILIPART représentaient l'Etat ; M^e Tart plaidait pour le Nord.

La Cour a rendu, mercredi matin, son arrêt, conforme aux conclusions de M. l'avocat général PEPIN, confirmant le jugement de première instance.

Entre autres décisions, l'arrêt stipule notamment que tout trafic international entre l'Allemagne et la France destiné aux points frontières franco-belges entre ERQUELINNES et QUIEVRAIN inclus ou en provenant, est, en suite de l'accord intervenu entre les parties, acquis aux lignes de la Compagnie du Nord pour toute la durée de la concession et que rien ne peut en être détourné par l'Etat sous quelque prétexte que ce soit, ce jusqu'au 5 septembre 1941.

A la Cour d'Appel

UN GROS PROCES

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD CONTRE L'ETAT-BELGE

Un gros procès s'était plaidé il y a deux ans devant le tribunal civil, entre la Compagnie du Chemin de fer du Nord et l'Etat-Belge, les intérêts engagés s'élevant à plusieurs dizaines de millions.

Rappelons brièvement les éléments de ce procès :

En 1912, l'Etat manifestait l'intention de détourner certains courants de trafic par les voies de l'Etat, alors que ces trafics transitaient par la ligne du Nord, Kinkempois-Namur. Le Nord fit entendre des protestations, soutenant que ce trafic lui appartenait en vertu du principe de la plus courte distance consacrée par les tarifs mixtes, menaçant en outre de dénoncer ces tarifs mixtes pour s'en tenir aux conditions de son acte de concession si l'Etat persistait dans sa manière de voir. Un arrangement fut pris cependant aux termes duquel l'Etat reprit une grande partie du trafic contesté. Fin 1913, le Nord, à la demande de l'Etat, consentit à reprendre le trafic que l'Etat ne pouvait acheminer, et ce pour l'hiver 1913-1914. En 1914, nouvelle demande de l'Etat, tendant à obtenir pour l'hiver suivant que le Nord intervint à nouveau et reprit le trafic Kinkempois-Namur.

Le Nord accepta, mais une convention fut con-