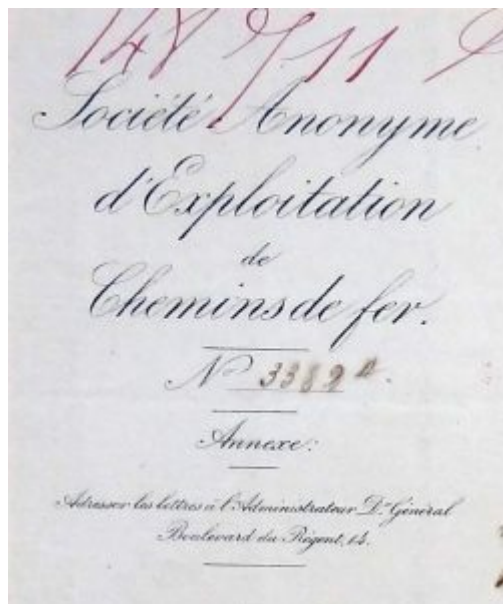


[Retour à la liste des Sociétés](#)



La Société anonyme de Construction de Tubize fut rapidement remplacée par la Société anonyme d'Exploitation de Chemins de fer (SE), fondée les 3 et 4 octobre 1864[1]. La Société de Construction de Tubize constituait l'essentiel de la nouvelle société. La raison de ce nouveau changement s'explique par la volonté de combiner la construction de matériel ferroviaire et l'exploitation de lignes de chemin de fer.

La Société de Construction de Tubize avait eu l'initiative de prendre à bail l'exploitation de plusieurs chemins de fer. La réunion de ces différentes lignes sous une administration commune amena la création de la Société d'Exploitation des Chemins de Fer.

Au Conseil d'Administration, on retrouve deux figures bien connues des Ateliers de Tubize : Julien Morel, directeur général de la nouvelle société, et Joseph Zaman, fondateur des Ateliers de Tubize.

La nouvelle société avait pour objet : « la conclusion de tous traités et conventions pour la création, la construction, l'exploitation et l'entretien des chemins de fer (...); l'exécution de tout matériel et de tous autres travaux pour chemins de fer, canaux, rivières, et pour routes ordinaires; la construction de machines locomotives, bateaux à vapeur, ponts, charpentes, etc. ainsi que de machines, engins mécaniques en général; (...) ». Le siège de la société était désormais établi à Bruxelles.

La SA de Constructions de Tubize apportait dans la nouvelle société :

un terrain mesurant une superficie de 1 hectare 21 ares 1 centiare, situé à Tubize;

les ateliers de construction, forges, fonderie, situés à Tubize, construit sur le terrain ci-dessus spécifié, l'outillage fixe et volant, les machines à vapeur, tous les objets mobiliers quelconques se trouvant dans les ateliers, magasins ou bureaux, et partout où ils pourraient se trouver, tous les plans, dessins et modèles destinés au travaux de la société, (...)

les améliorations et les extensions de toutes espèces dont ledit outillage a été l'objet depuis la fondation de la société de Constructions de Tubize;

la clientèle de la société de Constructions de Tubize et les commandes en cours d'exécution; les bénéficiaires des conventions verbales d'exploitation et de constructions faites avec les compagnies de chemin de fer (...).

Dans le giron de la Société d'Exploitation des Chemins de fer, outre les Ateliers de Tubize, on retrouvait diverses compagnies de chemin de fer : la Compagnie de Chemins de Fer de la Flandre Occidentale, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest de la Belgique, le Chemin de Fer de Thielt à Lichtervelde, la Compagnie des Chemins de Fer de Tamines à Landen, le Chemin de Fer de Tirlemont à Diest, ...

La nouvelle société, établie fin 1864, débuta ses opérations le 1er janvier 1865. Très vite il apparut opportun de reprendre le Chemin de Fer de Hainaut-Flandre convoité par une autre société, la Compagnie des Chemins de Fer des Bassins Houillers du Hainaut.

Dès octobre 1866 des négociations interviennent entre la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut et la Société d'Exploitation en vue d'aboutir, à l'intervention de la Banque de Belgique, à la fusion des deux sociétés afin d'assurer à leurs réseaux respectifs les avantages incontestables d'une unité d'exploitation.

Précisons enfin que c'est de l'époque « Société d'Exploitation » que datent les premières locomotives de type « Tubize ». Ses principaux clients étaient l'Etat Belge, quelques industriels, mais surtout la Compagnie des Chemins de Fer des Bassins Houillers du Hainaut avec laquelle se préparait déjà la fusion.

Avant cette époque, les Ateliers de Tubize avaient construit tout au plus une quarantaine de locomotives en une dizaine d'années d'existence. Le rythme allait désormais fortement s'accélérer.

L'Exposé sur la situation administrative de la Province du Brabant [1865, pp. 961-962 et 1866, pp. 676-677] donne quelques précisions sur le contexte économique de la reprise des Ateliers de Tubize par la SE et sur les avantages qui en découlèrent pour l'usine.

En 1864, l'activité des ateliers de construction de machines à vapeur présents sur le territoire de la Province de Brabant laissait quelque peu à désirer. Seules deux entreprises faisaient exception, l'une à Nivelles et la Société anonyme d'Exploitation de Chemins de Fer à Tubize. Leurs résultats pour 1864 étaient satisfaisants. La constitution de la SE, fondée par l'ancienne Société de Tubize dit l'Exposé, a donné aux Ateliers une position enviable. Le réseau de chemin de fer de près de 600 km exploité par la SE assurait en effet aux Ateliers de Tubize un travail continu et régulier.

Il est vrai, précise l'Exposé, que la situation avait changé. Les ateliers de construction s'étaient multipliés et devaient désormais faire face à une concurrence plus forte. Auparavant l'Etat Belge commandait de la main à la main des locomotives et les Ateliers de Tubize eurent leur part dans ces livraisons. Mais ces livraisons faisaient désormais l'objet d'adjudications publiques. En conséquence, les commandes ne furent plus obtenues qu'à des conditions moins favorables, ce qui plaça certains établissements dans une situation critique. Les

constructeurs préférèrent généralement diminuer leur production que d'accepter des commandes à des prix peu rémunérateurs.

Voici ce qu'en disait l'Annuaire spécial des Chemins de Fer belges :

La Société de construction de Tubize a eu l'initiative de la prise à bail de l'exploitation de plusieurs chemins de fer ouverts à la circulation et de plusieurs lignes récemment concédées.

La réunion de ces différentes lignes, sous une administration unique, a formé la Société d'exploitation avec laquelle la Compagnie de Tubize s'est fusionnée en lui apportant tous ses traités.

Outre la reprise des affaires de la Société de Tubize, des conventions sont intervenues pour l'exécution et l'exploitation d'un vaste réseau s'étendant principalement dans l'ouest du pays, se rattachant au réseau du Nord-Français et aboutissant à plusieurs ports de mer.

La nouvelle Société, établie à la fin de l'année 1864, a commencé ses opérations le 1er janvier 1865; ses statuts lui donnent la faculté de conclure de nombreux traités dans toutes les parties qui constituent la construction, l'exploitation et l'entretien des chemins de fer, la construction du matériel pour chemin de fer, canaux, rivières et routes ordinaires.

Elle a débuté dans de bonnes conditions, en se substituant à plusieurs Compagnies dont les frais d'exploitation étaient d'autant plus dispendieux que leurs concessions avaient moins d'étendue, et en formant ainsi, de la réunion de ces différentes lignes, un ensemble d'exploitation d'une grande importance.

[1] Acte reçu par Me J.-F. Toussaint, notaire à Bruxelles, approuvé par arrêté royal du 14 novembre 1864 (Moniteur du 18 novembre 1864).

Documents associés :



© Luc DELPORTE - dernière modification le 24/11/2019

[Retour à la liste des Sociétés](#)