

DE L'AVENIR

DES CHEMINS DE FER

LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS

PAR

CYRIN VAN DER ELST,

entrepreneur de chemins de fer.



1866

DE L'AVENIR

DU RÉSEAU

LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.

Les opérations dont il est le plus facile de se rendre compte ne sont pas toujours celles qui sont le mieux connues : le réseau liégeois-limbourgeois en fournit la preuve irrécusable. Cette entreprise, aujourd'hui complètement achevée, et qui intéresse à un si haut degré toutes les provinces de l'Est de la Belgique, n'a pas encore conquis, près du public, la popularité à laquelle elle a droit de prétendre. Or, comme le public est généralement intelligent de ses intérêts, l'espèce d'indifférence qu'il a témoignée jusqu'ici aux titres du réseau liégeois-limbourgeois ne peut provenir que du manque de renseignements suffisants sur la nature et l'avenir de cette importante affaire.

Les lignes suivantes ont pour but de combler cette lacune.

Que faut-il pour qu'une entreprise de voies ferrées soit réputée bonne et profitable à ceux qui s'y intéressent?

Trois conditions essentielles :

D'abord que les lignes traversent et desservent des contrées où la population a atteint un certain chiffre de densité ;

En second lieu, qu'il y ait d'avance un mouvement de gros transports et de marchandises assuré à l'exploitation ;

En troisième lieu, que les voies ferrées raccourcissent les distances à parcourir entre les points qu'elles relient.

Lorsque, par surcroît, le réseau s'implante dans un pays où la production industrielle est intense et constante, on peut affirmer que l'affaire n'est pas seulement bonne, mais excellente.

Ces diverses conditions se trouvent-elles réunies dans l'affaire du Liégeois-Limbourgeois? C'est ce qu'il faut examiner d'abord.

Sur les deux premiers points, il suffirait de rappeler que, pour la plus grande partie de son parcours, le réseau liégeois-limbourgeois est construit en Belgique, celui des pays d'Europe où la population est la plus dense et où le mouvement des transports a acquis le

plus d'intensité. Son point de départ, Liège, est notre principal centre industriel ; il y trouve en abondance deux des plus précieux éléments de transport, la houille et le fer, dont l'exploitation, toute considérable qu'elle soit déjà, n'avait pu prendre jusqu'ici son essor complet, précisément par suite de l'absence de communications ferrées avec une partie des pays voisins. Elle leur ouvre des débouchés directs sur Anvers d'une part, sur Amsterdam de l'autre, et livre à nos producteurs houillers et métallurgiques les marchés de la Hollande.

Ainsi, le réseau dessert des pays habités par des populations agglomérées et industrielles ;

Il est assuré d'un transport considérable de matières pondéreuses ;

Il comble des lacunes dont les fâcheux effets se faisaient sentir depuis longtemps, en mettant en relations directes et abrégées des centres de production, des marchés nouveaux et de grands ports de commerce.

Ce serait assez déjà pour justifier l'excellence de l'entreprise : il faut néanmoins pousser l'examen plus loin encore. Si l'on jette les yeux sur le tracé du réseau, on reconnaît qu'à sa base, le chemin liégeois-limbourgeois offre assez de ressemblance avec les racines d'un grand arbre. La comparaison n'est que juste, car pour le chemin comme pour l'arbre, ces racines sont la cause première de la vie et de la force. Ce sont autant de tronçons industriels qui relient au réseau principal les

innombrables établissements houillers et métallurgiques des environs de Liège ; une partie déjà de ces tronçons existent et sont exploités ; les autres ne tarderont pas à être construits, et chaque kilomètre de ces voies industrielles sera un précieux élément de fortune qui viendra grossir dans une progression rapide et indéfinie la recette kilométrique de l'ensemble du réseau.

Ainsi, le railway liégeois-limbourgeois, qui décrit une véritable ceinture autour du bassin de Liège, ramassera — on pardonnera la vulgarité de l'expression parce qu'elle est vraie — toute la matière transportable de notre premier bassin industriel en destination d'Anvers et de la Hollande, et, chargé de ce riche butin, ira le distribuer sur tout son parcours, en passant par Glons, Tongres, Hasselt, et en se dirigeant directement de cette dernière ville sur Eindhoven, où il se soudera à tout le réseau néerlandais.

Veut-on, par un simple petit fait statistique, avoir une idée de l'importance qu'acquerra le mouvement des transports dans un temps très-rapproché ? Entre Glons et Anvers la ligne dessert, outre le Centre liégeois, une population d'environ 352,000 habitants qui font une consommation de 490,000 tonnes de houille. On peut juger du reste d'après cela.

Tout ceci posé — et ce sont là des faits de l'exactitude desquels le premier venu peut s'assurer — on est autorisé à conclure que, dans son principe, le chemin de fer

liégeois-limbourgeois constitue une des entreprises les mieux justifiées et les plus avantageuses de ce genre d'opérations. On s'en convaincra mieux encore tout à l'heure par quelques comparaisons faciles à établir, mais avant d'en arriver là, il est bon d'arrêter encore son attention sur les points que voici.

L'exploitation d'un nouveau réseau ferré est, en général, une grosse affaire. Elle nécessite la création d'une foule de services spéciaux, des dépenses considérables de matériel, puis plus tard des frais d'entretien et de réparation qui tiennent une large place dans les budgets annuels des compagnies. Toutes ces préoccupations n'existent pas pour le Liégeois-Limbourgeois ; un traité conclu avec la compagnie à laquelle le gouvernement des Pays-Bas a concédé le monopole de l'exploitation de tous les chemins de fer de l'État néerlandais, la dispense de la nécessité de pourvoir à son matériel. Donc, pas d'amortissement, pas de frais généraux ; le Liégeois-Limbourgeois prélève sa part sur la recette brute, et la compagnie néerlandaise lui garantit sur cette dernière une rente kilométrique qui couvre l'intérêt et l'amortissement des obligations, en assurant de plus aux actions une part de 35 p. c. dans les recettes *brutes* au-dessus du chiffre de 17,200 francs par kilomètre.

Or, peut-on supposer un seul instant que cette rente kilométrique de 17,200 francs ne soit pas doublée, et au delà, par un chemin de fer placé dans les condi-

tions qui viennent d'être exposées? Qu'est-ce, en Belgique, qu'une recette de 17,200 francs par kilomètre? Un chiffre dérisoire, rien de plus. Les lignes des Flandres, qui n'ont pas de transport de marchandises et qui n'ont qu'un transport restreint de voyageurs, produisent de 22,000 à 25,000 francs. Mais partout où vit l'industrie, que voit-on? La section de Liège à Landen — précisément le rayon de l'activité du Liégeois-Limbourgeois — rapporte une recette brute de 67,000 francs par kilomètre; celle de Liège à Huy en donne 70,000. Sur quoi pourrait-on se baser pour prétendre que le Liégeois-Limbourgeois n'a pas le droit d'aspirer aux mêmes destinées?

Le temps n'est pas encore bien loin de nous où l'action de la Grande Compagnie du Luxembourg se cotait trois livres sterling à la Bourse de Londres. A cette époque, on considérait la section de Namur à Arlon comme une conception fantastique, et il ne fallut rien moins que la garantie donnée par l'État belge d'un minimum d'intérêt pour réunir les capitaux nécessaires à la construction de la ligne. Encore ne réussit-on qu'avec la plus grande difficulté. On disait, non sans raison, que la ligne du Luxembourg traversait des contrées stériles, dépourvues de culture, nulles, par suite, comme production. De l'industrie et du commerce, il n'en était pas question : c'étaient des sources de prospérité absolument inconnues.

Quelques années à peine se sont écoulées, et le pays s'est transformé, et les localités traversées par la ligne sont sorties de leur torpeur et sont nées à la richesse, et le trafic du Luxembourg est devenu l'un des plus considérables de la Belgique, et l'action du Luxembourg se paie environ 310 francs dans les circonstances peu favorables que nous traversons.

L'action de Liège-Limbourg se cote aussi aujourd'hui à des cours infimes. Que vaudra-t-elle dans quelques années, elle qui représente la propriété d'un chemin placé, dès le premier jour de son ouverture, dans des conditions aussi avantageuses que celles du Grand-Luxembourg l'étaient peu? C'est aux gens sensés et pratiques à répondre.

Poureux, l'avenir du Liégeois-Limbourgeois ne paraîtra pas douteux un seul instant. Ils puiseront leur conviction à cet égard dans le souvenir de ce qu'ont été jadis, et dans le spectacle de ce que sont aujourd'hui, les chemins de fer de Liège à Namur, de Dendre et Waes, de Tournay-Jurbise, d'Anvers à Gand et tant d'autres. Il leur suffira de consulter les cotes de nos Bourses pour arriver à une édification complète. Ils auront, du reste, à l'appui de leur conviction, l'exemple du chemin de fer de Baume à Marchienne, qui a été une excellente affaire dès le premier jour. Et s'ils en recherchent la raison, les faits leur répondront ceci :

Le chemin de Baume à Marchienne a eu, dès son

début, des recettes kilométriques considérables, parce que les charbonnages que cette ligne traverse ont été mis en communication avec elle dès le premier jour, et lui ont assuré des transports de charbons en quantités énormes. Or, Liège-Limbourg est dans des conditions analogues pour les charbons, et il dessert en outre un grand nombre d'établissements industriels, des fabriques de fer, des laminoirs, des hauts-fourneaux, des usines à zinc et à coke, des ateliers de construction, des fabriques d'armes, en un mot toutes les industries qui font la prospérité du riche bassin liégeois.

Un dernier mot. Il a été dit plus haut que l'action Liège-Limbourg se cote encore à des cours infimes. Que vaudra-t-elle, lorsqu'elle donnera un dividende de fr. 26-96? Nous laisserons répondre ceux qui, en matière de chemins de fer, capitalisent le revenu sur le pied de 5 p. c. Or, pour que l'action Liège-Limbourg donne ce dividende, il faut que la recette *brute* atteigne le chiffre modéré de quarante mille francs.

CYRIN VAN DER ELST.
entrepreneur de chemins de fer.

Bruxelles, décembre 1866.