

NOTICE

ET CARTE

A L'APPUI DU PROJET DE CHEMIN DE FER

DE

LIÉGE-SERAING

PAR

HORION VERS ATH ET LILLE.



BRUXELLES

IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE DE E. GUYOT,

rue de Pachéco, 42.

1871

810225

NOTICE

ET CARTE

A L'APPUI DU PROJET DE CHEMIN DE FER

DE

LIÈGE-SERAING

PAR

HORION VERS ATH ET LILLE.



BRUXELLES

IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE DE E. GUYOT,

rue de Pachéco, 12.

—
1871

NOTICE
ET CARTE
A L'APPUI DU PROJET DE CHEMIN DE FER
DE
LIÈGE-SERAING
PAR
HORION VERS ATH ET LILLE.

~~— 1884 —~~

Les chemins de fer, considérés au point de vue général, forment un des plus grands éléments du progrès social : ils facilitent et multiplient les relations commerciales et industrielles, ils permettent le développement des industries existantes et l'installation de nouvelles qui ne pourraient être établies faute d'un moyen de communication rapide et économique ; ils font augmenter de valeur la propriété foncière. Les chemins de fer rapprochent les États, les cités et les hommes ; ils constituent ainsi une des branches principales de la richesse publique.

La supériorité de ces voies de communication est

reconnue. On admet qu'elles sont destinées à jouer un grand rôle dans l'avenir des peuples.

L'importance des chemins de fer est tellement grande que les contrées qui en sont privées sont considérées comme dans un état d'isolement, d'infériorité par rapport à celles qui en sont dotées.

Ces quelques considérations démontrent l'utilité générale des voies ferrées ; mais la construction de ces voies, lorsqu'elle est laissée à l'industrie privée, doit répondre à des exigences particulières.

Dans cet ordre d'idées, une ligne de chemin de fer, pour être bonne, doit procurer au pays à traverser une amélioration sensible, marquante, et présenter aux financiers qui entreprennent de semblables constructions des garanties suffisantes pour le placement de leurs capitaux.

Le chemin de fer de Liège-Seraing vers Ath et Lille réunit l'ensemble de ces conditions ; il est à la fois indispensable pour le pays et avantageux pour les financiers qui sont appelés à y engager leurs capitaux.

Dans les trois chapitres qui vont suivre, nous allons énumérer les considérations favorables à la construction de cette ligne.

CHAPITRE PREMIER.

Description et utilité.

Du bassin de Liège vers le nord de la France, dans la direction de Lille, deux voies sont ouvertes : la ligne de Liège-Bruxelles-Ath-Lille et celle de Liège-Charleroi-Tournay-Lille. Elles mesurent respectivement 212 et 223 kilomètres.

Par le chemin de fer projeté, la distance ne serait plus que de 194 kilomètres. Il y aurait une réduction de parcours de 18 kilomètres sur la voie de Liège-Bruxelles-Ath-Lille et cette réduction serait de 29 kilomètres sur la ligne de Liège-Charleroi-Tournay-Lille.

Le railway projeté serait donc la ligne la plus

courte entre Liège et Lille. Mais là ne se borne pas la somme des avantages de cette nouvelle ligne ; car, en jetant les yeux sur la carte jointe à cette notice, on voit qu'entre les deux chemins précités de Liège à Lille se trouve une des parties les plus riches de la Belgique ; qu'elle n'a pas de chemin de fer direct, ni vers le nord français, ni vers Liège, ni vers l'ouest de la Prusse rhénane. On n'arrive que par des détours longs et coûteux. Tous les chemins de fer qui la traversent partent des bassins du Centre ou de Charleroi pour aller vers le nord de la Belgique et la Hollande.

Le chemin de fer direct de Liège à Ath comblerait cette lacune ; il desservirait, en outre, un grand nombre d'importantes communes privées du bienfait des chemins de fer. On juge de son avenir en considérant que, sur son parcours de Liège à Ath, il traverserait et raccorderait neuf chemins de fer : Landen-Huy (en construction), Namur-Tirlemont, Grand-Luxembourg, Fleurus-Landen, Grand-Central, Manage-Wavre, Bruxelles-Luttre (en construction), Bruxelles à Mons, à Manage et Enghien à Braine.

Avec sa double origine à Ans et à Seraing, il

embrasse le bassin de Liège pour former de suite une ligne principale, au centre de la Belgique, avec dix-huit branchements ou affluents échelonnés sur tout le parcours et formés par les lignes reliées.

Réduire de beaucoup la distance qui sépare Liège, la Prusse rhénane du Nord français; rapprocher Seraing de Bruxelles et de Louvain; traverser un pays populeux où la richesse minérale, l'activité industrielle s'élèvent à la hauteur de la fertilité du sol; créer un grand débouché à neuf lignes de chemin de fer, tels sont les caractères qui indiquent l'immense utilité de ce projet.

CHAPITRE II.

Construction et exploitation.

Ainsi que nous l'avons dit précédemment, le chemin de fer projeté a une double origine : d'un côté, le tracé part de la station de Seraing pour atteindre, sans plan incliné, le plateau de la Hesbaye à Horion, en raccordant la voie ferrée de la rive gauche de la Meuse à Jemeppe, et en traversant le bassin charbonnier de Sart-au-Berleux, Valentin Coq, Coune et Colladios, etc.; de l'autre côté, le tracé part de la station d'Ans pour se réunir à la première branché de Horion.

La première section mesure 12,500 mètres et la deuxième 9,700 mètres.

De Horion, la ligne, en se dirigeant vers Ath, toucherait à niveau le chemin de fer de Landen-Huy à la station d'Avennes; elle raccorderait celui de Namur-Tirlemont à Eghezée, relierait le Grand-Luxembourg et Fleurus-Landen à Gembloux, rattacherait le Grand-Central à Villers-la-Ville, le réseau de l'État à Nivelles et à Braine-le-Comte, pour se souder ensuite à ce réseau à la station d'Ath.

La longueur de cette troisième section serait de 125,000 mètres.

L'ensemble du projet présente un développement de 148,100 mètres.

Outre les trois stations extrêmes de Seraing, Ans et Ath, il y aurait les huit stations de raccordement qui viennent d'être citées et un nombre suffisant de stations intermédiaires mis en rapport avec les besoins de la population et les exigences de l'exploitation.

Des études sérieuses faites ont démontré que le chemin projeté doit être classé dans la catégorie des chemins de fer à pentes moyennes et à courbes de grand rayon; que la dépense de construction ne dépassera pas le prix moyen de 180,000 francs

par kilomètre, matériel d'exploitation compris.

Le capital nécessaire pour la construction et l'exploitation du projet peut être fixé à 26,658,000 francs.

Quant à l'exploitation de la ligne, elle sera facile et peu coûteuse, parce qu'elle sera construite dans de bonnes conditions pour la traction et qu'elle a un développement suffisant pour donner lieu à une exploitation spéciale. La dépense d'exploitation ne coûtera pas au delà de 40 p. c. des recettes brutes.

CHAPITRE III.

Revenus présumés.

L'importance, la valeur, l'avenir de la ligne sont établis par la position géographique qu'elle occupe, par les centres commerciaux et industriels qu'elle relie et par sa combinaison heureuse avec le réseau de chemins de fer exploités.

Le trafic local seul assure l'avenir de cette ligne.

Elle s'appuie, en effet, sur le riche centre industriel et commercial de Liège, pour traverser la Hesbaye et les fertiles contrées du Brabant et du Hainaut.

Là une population à desservir, 550,000 habitants, couvre une superficie de 4,500 kilomètres carrés (450,000 hectares).

Aux extrémités de la ligne aussi bien que sur son parcours, une prodigieuse quantité d'établissements industriels révèlent la puissante richesse de ce pays.

En jetant un coup d'œil sur cette situation, voici ce qu'on remarque :

Vers Liège, l'industrie houillère est représentée par environ 150 sièges d'exploitation occupant 18,000 ouvriers et employant des machines d'une force motrice de plus de 12,000 chevaux. La production annuelle de cette industrie est estimée 2,500,000 tonnes; l'industrie minière compte plus de 40 concessions d'une superficie de 12,000 hectares. Il y a 190 sièges et 4,300 ouvriers. Sa production annuelle est de 300,000 tonnes de minerais.

Les industries métallurgique et sidérurgique occupent 11,000 ouvriers. Elles produisent 300,000 tonnes de marchandises.

L'industrie principale de la ville de Liège est la fabrication d'armes, qui occupe à elle seule 20,000 ouvriers.

En explorant le terrain un peu plus avant, on rencontre des belles carrières de granit, de psam-

mite et de grès de Comblain-au-Pont, Chauxhe, Sprimont, Esneux, Poulseur, etc.

Par le tracé adopté, en quittant Liège, on traverse les arrondissements de Liège et de Waremme, de Nivelles, Soignies et Ath. Rien de plus riche. La foule de sièges industriels prouve combien les transports pondéreux seront abondants.

On a résumé ceux des deux premiers arrondissements, sauf les sucreries et les autres établissements de la Hesbaye, dont il reste à faire mention.

Dans l'arrondissement de Nivelles, on compte une dizaine de machines à fabriquer du papier, onze filatures de coton, plusieurs fabriques de cotonnette, trois filatures de lin, des amidonneries, brasseries, distilleries, etc., etc.

C'est aussi dans l'arrondissement de Nivelles qu'on trouve les carrières de pierres blanches de Gobertange et les grandes exploitations de Quenast et de Tubize.

Les arrondissements de Soignies et d'Ath sont aussi bien dotés : aux carrières si renommées de Soignies, Écaussines, Feluy-Arquennes, etc., on peut ajouter celles de Lessines, de Maffles et d'Attre.

Comme dans l'arrondissement de Nivelles, on

compte dans ceux-ci de nombreuses fabriques, des moulins à vapeur, des filatures, etc.

Un autre grand élément de prospérité qui existe sur toute la ligne, c'est l'industrie agricole, qui est au premier rang de la production territoriale belge.

L'extrémité du côté d'Ath s'appuie sur la partie si riche de la province de Hainaut.

Mais là n'est pas encore limité le trafic : étant la voie la plus courte du nord de la France vers l'Allemagne et une partie de la Hollande, un grand trafic lui est acquis de ce chef.

A l'aide d'une statistique faite sur les données exactes, on a calculé le mouvement qui sera amené sur la ligne projetée et on a ensuite évalué le revenu par année et par kilomètre.

Les appréciations les plus modérées ont donné 14,000 francs pour revenu kilométrique annuel. Si l'on compare ce chiffre à la statistique officielle du revenu des chemins de fer, on sera convaincu que, pour la ligne en projet, le chiffre n'est nullement exagéré, qu'il est même au-dessous de ce qui sera réalisé.

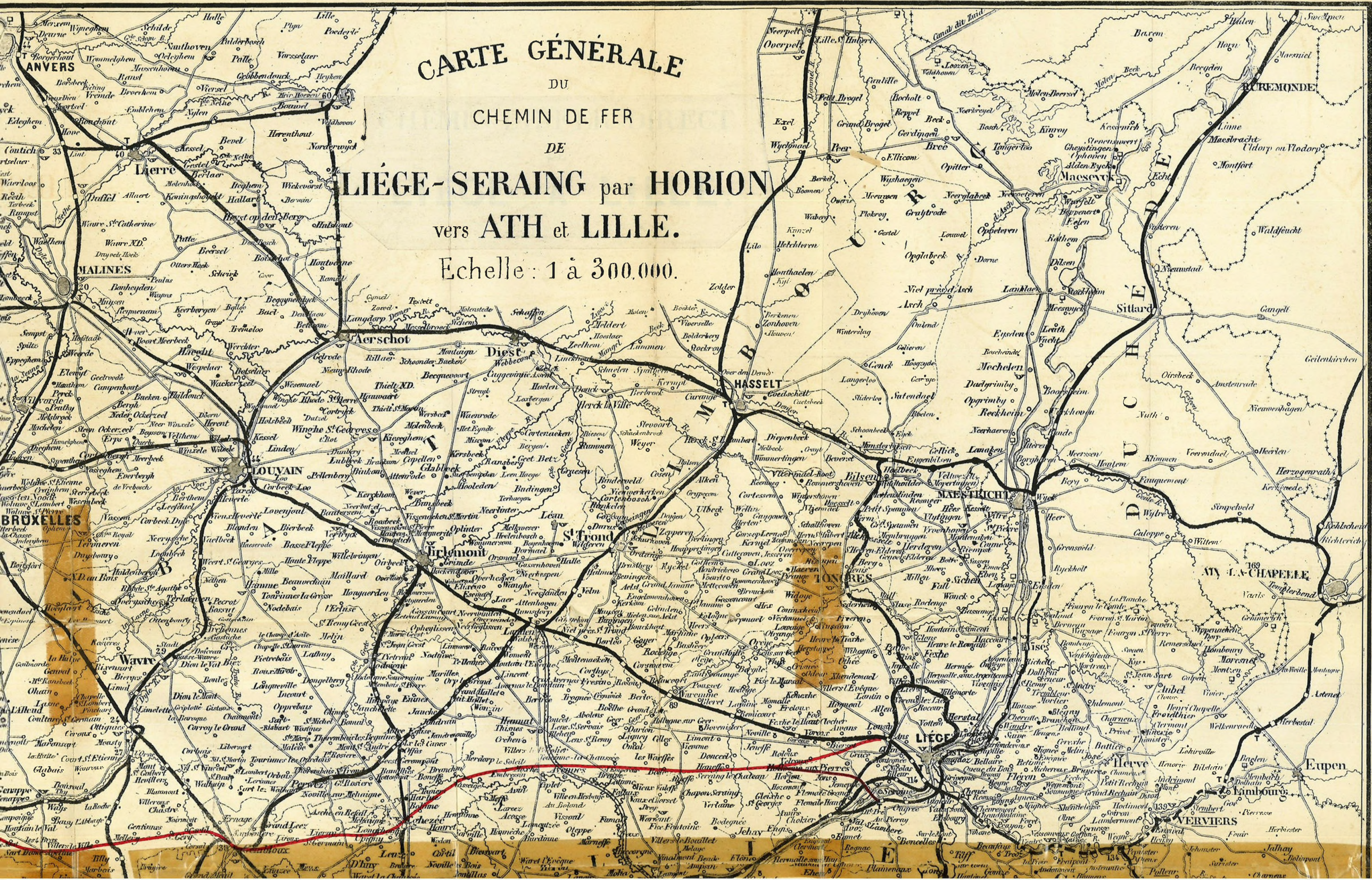
Rapprochant le coût kilométrique du projet, qui

est de 180,000 francs, du revenu net porté à 14,000 francs, on conclut que la rémunération ou l'intérêt du capital sera au moins de 7 7/10 p. c.

En appréciant bien la position exceptionnelle-
ment avantageuse du projet, on se persuade, à
juste titre, que les prévisions qui précèdent repré-
sentent le minimum du revenu et on se pénètre de
cette vérité que l'entreprise est d'un succès assuré,
parce qu'elle possède toutes les garanties qui carac-
térisent les affaires sérieuses et utiles.

Bruxelles, 16 décembre 1870.

Comte DE VILLERMONT.



CARTE GÉNÉRALE

DU
CHEMIN DE FER

DE

LIÈGE-SERAING par HORION

vers ATH et LILLE.

Echelle: 1 à 300.000.

