Petite histoire des bateaux 'mouches' de la Meuse liègeoise de 1878 à 1886

par A. NAGELMACKERS

EN classant des vieux papiers de famille, j'ai retrouvé par le plus grand des hasards une farde intitulée : « Compagnie Liégeoise de Navigation à Vapeur », rapport de l'Administrateur-délégué.

De ce long rapport, nous extrairons quelques phrases qui nous donneront une idée de l'activité des bateaux à vapeur liégeois en général et de la Société en particulier.

Ce rapport commence : « En présence de l'augmentation du nom-
» bre de voyageurs, l'Administrateur-Délégué croit que le moment est
» venu d'augmenter les moyens d'exploitation que possède la Société.
» Il importe que celle-ci soit mise à l'abri de l'intrusion d'une société
» concurrente et pour qu'elle retire le maximum de bénéfice de son
» exploitation il faut que le nombre de départs soit doublé. Pour ce
» faire 3 nouveaux bateaux à hélice sont nécessaires, la Compagnie
» aurait ainsi 7 bateaux dont 6 en activité et un en réserve ».

Suit une comparaison entre l'état financier de la société au 1er janvier 1878 et la situation de la Société au 30 juin 1886.

Le 1er janvier 1878, l'actif de la Compagnie représentait : 103.518,19 frs. mais le passif, par suite d'un procès (procès Morris) s'élevait à 97.366,28 frs.

Il restait donc en caisse : 6.151,91 frs.

Ce procès « Morris » provenait d'un accident : le bateau « Michel Orban » ayant coulé un bateau chargé de grains.

En 1886, l'actif de la Société comprend :

le « Michel Orban »	1,— Frs.
4 bateaux à hélice	219.628,99
1 bateau (bureau) avec salle d'attente	10.432,92
1 embarcadère flottant	7.043,98
2 bacs-embarcadère	1.148,04
1 salle d'attente de la Goffe	1.199,55
1 salle d'attente de l'Evéché	4.393,54
Salles d'attente d'Ougrée et de Seraing	3.102,73
Abris de Renory et d'Angleur	581,74
Construction et rachats d'embarcadères	7.306,66
Total :	254.840,05 Frs.
Créances, caisse et magasin	8.769,70
Total :	263.608,75 Frs.

Les bénéfices réalisés entre 1878 et le 30 juin 1886 s'élèvent à 203.650,10 Frs. qui se répartissent comme suit :

1878	14.010,23 Frs.
1879	22.037,96
1880	30.764,01
1881	32.759,90
1882	27.784,94
1883	18.009,49
1884	22.229,53
1885	24.533,31
1/2. 1886	11.520,73

Le rapport continue : « Si l'on veut bien réfléchir qu'au 1er janvier 1878, l'avoir de la Compagnie se composait d'une somme d'argent de 6.151,80 Frs. et d'un vieux bateau avec quelques embarcadères et la moitié de la salle de Seraing, on peut certes qualifier de » brillants les résultats obtenus et dire que bien peu d'affaires pourraient soutenir la comparaison avec la nôtre.

» Qu'on ne croie d'ailleurs pas que la somme des bénéfices renseignés ci-contre ait pu être obtenue avec l'ancien matériel, il résul-

» te des comparaisons que nous avons faites entre les dépenses de cet » ancien matériel et celles qu'exige le nouveau, qu'il y a par heure de » marche au moins 2,50 Frs. de différence, soit pour 12.000 heures » annuelles une somme de 30.000 Frs. donc plus que notre moyenne » annuelle de bénéfice brut ».

Suit une étude pour démontrer :

1°) que le coût de l'heure de service passera de 5,30 Frs. à 4,50;

2°) qu'il y a moyen d'obtenir un bateau actuellement pour 45.000 Frs. au lieu de 45.700 six mois plus tôt et que 55.000 Frs. prix du bateau « Meuse V »;

3°) qu'il faut acheter des bateaux avant que la Compagnie Liège-Seraing, concurrente de la Cie. des Bateaux à Vapeur ne renaisse de ses cendres.

Suit un exposé que nous donnerons in-extenso, car il nous donne une idée de la vie à Liège à cette époque.

« Il y a quelques traits intéressants à observer :

» La première année (1858) débute avec 47.508 voyageurs; dès la » deuxième année le nombre est doublé.

» En 1861, le service est quadruplé, notre compagnie met 2 ba- » teaux en service et la Cie de Seraing en met 2 et les services se font » de demi-heure en demi-heure; nos voyageurs atteignent 162.000, » mettons en autant pour la Cie de Seraing, soit 324.000 voyageurs au » lieu de 92.624 en 1860.

» Les deux années de guerre 1866 et 1870 font sentir leur influence, » mais à la paix, et à la reprise des affaires le nombre des voyageurs » augmentent d'une façon extraordinaire et les deux Compagnies met- » tent en service 6 bateaux pendant la période d'été avec départ toutes » les vingt minutes. En 1874, notre compagnie atteint 498.000 voya- » geurs, soit près d'un million pour les deux Compagnies réunies.

» En 1876, par suite de la crise industrielle qui se montre il y a » diminution; les compagnies ont eu tort de supprimer les départs tou- » tes les 20 minutes en 1877 en même temps que les travaux de l'île de » Commerce mettent des entraves à l'embarcadère principal. Nous » voyons la décroissance des voyageurs s'accentuer. Enfin, en 1880, les » travaux de l'île de Commerce étant terminés, notre compagnie installe » un service régulier entre Coronmeuse et Seraing avec des nouveaux » bateaux. Et nous voyons les voyageurs qui étaient tombés à 261.000 » se relever d'un bond à 417.000.

» En mai 1882, on inaugure le tram à vapeur : Liège-Jemeppe, » mais son influence n'est pas encore considérable, mais pour 1883 nous » perdons par rapport à 1881, 47.000 voyageurs. Cette diminution n'a » pas le tram seul pour cause : la Cie de Seraing ne faisant plus conve- » nablement son service, ses bateaux sont mal entretenus et font défaut » à tout instant; il n'y a plus aucune régularité. Cette désorganisation » rejaillit sur nous, le voyageur perd confiance et court au tram.

» 1884 voit cesser l'activité de la Cie de Seraing, nos services sont » remis sur un bon pied et les voyageurs reviennent, malheureusement » cette même année, le tram pousse jusqu'au centre de la ville (place » Cockerill ?) et nous commençons à subir une légère diminution dans » le nombre des voyageurs. Pour y parer, nous faisons quelques con- » cessions des prix et les voyageurs reprennent le chemin des bateaux » d'une façon remarquable (voir tableau C).

» Le Chemin de fer du Nord-Belge organise des trams sur la ligne » Longdoz-Flémalle depuis le 1er juillet 1885 et sur la ligne Vivegnis- » Flémalle depuis cet été. Il est certain aujourd'hui que ces services » n'ont eu au point de vue de notre trafic aucun résultat appréciable.

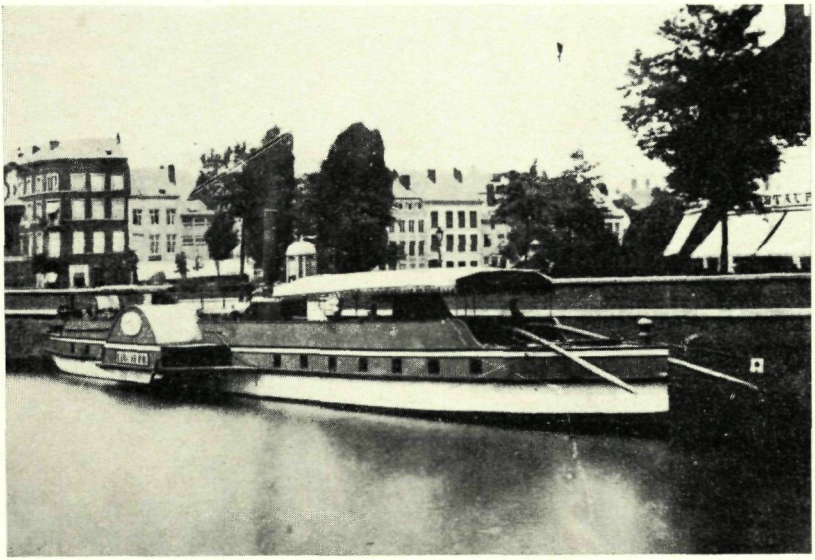
» Le concurrent le plus redoutable a été le tram à vapeur : Liège- » Jemeppe, mais ce mode de transport est arrivé dès le début à son » maximum d'intensité, il ne peut ni multiplier ses départs, ni amélio- » rer son matériel, il a des compartiments de 1re et de 2e classe, des » compartiments pour fumeurs et même un wagon arrosoir.

» En présence des concurrences des chemins de fer et des bateaux » il a tenté une baisse de prix, rien n'y à fait et nous n'avons plus » rien à craindre ».

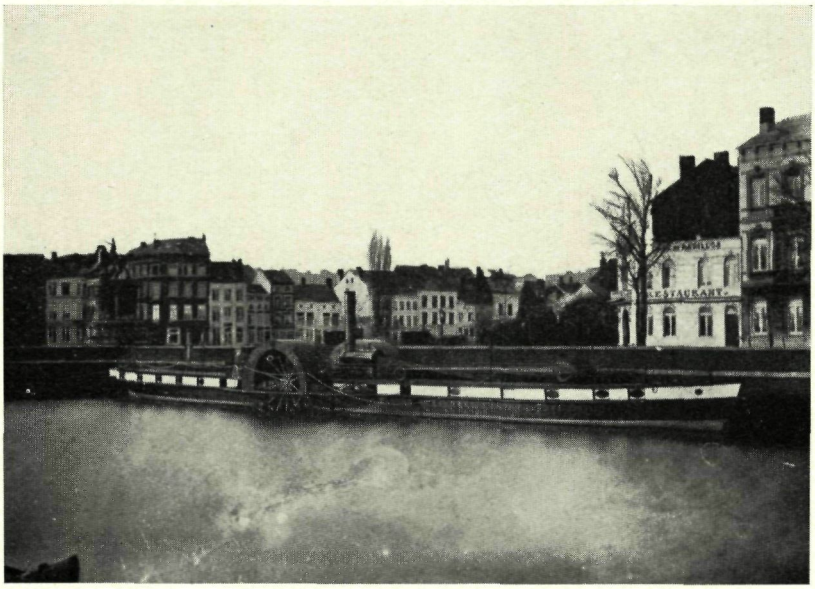
Suit une étude sur les prix de revient et les tarifs à appliquer, nous y voyons que le « Michel Orban » l'ancêtre de la flotte, fait deux voyages supplémentaires chaque dimanche matin entre Liège et Seraing.

Un peu plus loin il est dit qu'il faudra modifier les statuts de la Cie laquelle devra être placée sous la Loi de 1873 modifiée par la loi de 1886.

Modifier les statuts est d'ailleurs un agréable euphémisme quand on lit la phrase suivante : « il y a d'ailleurs convenance à le faire, car tous les papiers et apports existant lors de la constitution de la société ont disparu à l'exception du bateau « Michel Orban ». Encore celui-ci sera-t-il à vendre à la première occasion qui se présentera ».



Le « Seraing »



En 1878 - Le « Michel Orban » dans le bassin de Commerce à Liège

Suivent alors les tableaux que nous croyons intéressants de publier, à titre documentaire, pour que d'autres puissent en prendre connaissance et faire d'autres études.

TABLEAU A

Prix de revient des bateaux à hélice de la Compagnie, par heure de marche, frais directs, non compris les frais généraux

Meuse	Années	Heures	Consommations et Salaires	Entretien et Réparations	Ensemble
N° 5	1879	3,227 ½	2.857	0,520	3.377
	1880	3,154	2,879	0,931	3,810
	1881	3,315	2,891	0,883	3,774
	1882	3,554	3,045	0,661	3,706
	1883	3,993	3,129	0,451	3,580
	1884	3,692 ½	2,925	0,859	3,784
	1885	4,087 ½	2,815	0,310	3,125
		25,023 ½	2,934	0,659	3,593
N° 6	1879	2,595	2,686	0,420	3,106
	1880	3,096 ½	2,696	0,543	3,239
	1881	3,333 ½	2,688	0,672	3,360
	1882	3,612	2,894	0,496	3,390
	1883	3,994	3,027	0,378	3,405
	1884	3,848	2,837	0,691	3,528
	1885	4,097 ½	2,735	0,169	2,892
		24,576 ½	2,794	0,480	3,274
N° 7	1879	2,260	2,758	0,748	3,506
	1880	3,268	2,766	0,474	3,240
	1881	3,273 ½	2,833	0,755	3,588
	1882	3,569 ½	3,077	0,798	3,875
	1883	4,024 ½	3,079	0,410	3,489
	1884	3,708	2,779	0,761	3,640
	1885	4,058	2,703	0,169	2,982
		24,161 ½	2,886	0,587	3,473

La moyenne par heure et par bateau est de frs. 3,446 auxquels il y a lieu d'ajouter frs. 1,85 à 1,90 pour les frais généraux.

TABLEAU B

Années	Voyageurs	Recettes	Dépenses	Boni	Observations
1858	47.988	17.568,90			Service à 1 bateau de 2 en 2 heures
1859	95.559	35.335,			
1860	92.962	34.449,90			
1861	161.928	56.745,05			2 bateaux service d'heure en heure
1862	217.314	61.153,75			2 bateaux à la Cie de Seraing
1863	247.693	67.851,29			
1864	238.088	65.644,25			
1865	271.398	69.071,70			
1866	264.993	67.909,80			Guerre d'Allemagne-Autriche
1867	265.504	67.973,45			
1868	289.720	77.378,63	53.485,32	23.893,31	
1869	302.247	80.274,23	57.963,56	22.310,67	
1870	282.349	75.907,81	54.034,83	21.872,93	Guerre franco-allemande
1871	278.729	72.516,59	49.719,49	22.797,10	Guerre franco-allemande
1872	405.788	104.700,17	56.492,39	48.207,78	
1873	472.604	128.484,91	88.279,28	40.205,63	
1874	498.677	132.393,39	84.774,99	47.618,40	
1875	457.248	120.044,50	79.290,85	40.753,65	
1876	391.669	101.534,07	78,458,	23.076,07	
1877	351.420	90.837,13	72.457,45	18.379,68	
1878	351.943	87.479,15	64.021,69	23.457,46	Changement de point de départ Liège
1879	291.293	78.850,23	57.777,55	21.072,68	3 bateaux Coronmeuse-Seraing
1880	417.130	91.406,15	60.642,14	30.764,01	
1881	435.232	95.650,90	63.071,	32.579,90	
1882	421.924	90.942,40	63.157,46	27.784,94	Tram-vapeur le 9 mai
1883	387.805	81.095,35	63.085,86	18.009,49	
1884	427.204	89.291,95	67.042,42	22.229,53	Tram-vapeur jusque la passerelle depuis 31 mars Cie de Seraing cesse activité (1884)
1885	418.175	83.586,50	59.053,19	24.533,31	

TABLEAU C

		Heures de service	Voyageurs des deux Classes	Moyenne par heure	Voyageurs de 1re classe	Moyenne	Voyageurs de 2e classe	Moyenne	Recette par voyageur	Moyenne
2e Sem.	1884	5.780	225.290	38,9	45.629	7,9	179.661	31,1	45.078,25	7.80
1e id.	1885	6.206	176.323	23.4	29.826	4.8	146.497	23.6	34.954,80	5.63
1e année		11.986	401.613	33.5	75.455	6.3	326.158	27.2	80.033,05	6,68
2e Sem.	1885	6.036	241.852	40.	41.465	6.3	200.387	33.	45.575,80	7.51
1s id.	1886	6.105	234.312	38.3	39.510	6.4	194.802	31.9	41.439,15	6.80
1e année		12.171	476.164	39.	80.957	6.6	395.189	32.4	87.014,95	7.15

Pendant le 2me Sem. pas de réduction sur la 2e classe. Légère réduct. sur la 2e classe. Légère réduct. sur la 1re classe, réduct. nouvelles sur la 2e cl. Le chiffre de 476.164 voyageurs n'a été dépassé qu'une fois en 1874. (Voir tableau B).

Tarif nouveau	voya.	476.164	Par heure	39.	Ayant prod.	87.014.95	par heure	7.15	Moyenne du Coupon	0.1827
Tarif ancien	id.	401.613	id.	33 1/2	id.	80.033.05	id.	6.68	id.	0.1993
En plus	voyag.	74.551	en plus	5 1/2	en plus	6.981.90	en plus	0.47	en moins	0.0166

Tableau des Voyageurs par Classe et par Coupons

Classe	2e Semestre 1884	1e Semestre 1885	Ensemble	2e Semestre 1885	1e Semestre 1886	Ensemble
0,15	13.282	9.736	23.018	13.309	15.364	28.673
0,20	2.314	1.116	3.430	2.420	3.420	5.840
0,25	15.224	10.188	25.412	13.515	13.061	26.576
0,35	11.482	7.195	18.677	9.465	7.501	16.966
0,45	3.127	1.591	4.718	2.756	164	2.920
0,10	53.416	43.852	97.268	59.930	64.444	124.374
0,15	42.829	32.793	75.622	56.102	49.301	105.403
0,20	20.374	16.917	37.291	11.292	34.957	46.249
0,25	27.941	21.561	49.502	68.437	43.496	111.933
0,30	35.001	31.374	66.375	4.626	2.604	7.230

Ainsi pour la 1re classe, aucune réduction de tarif pour le 2e semestre 1885, les voyageurs sont moins nombreux que pour le 2e semestre 1884. Pour le 1er semestre de 1886, légère diminution et augmentation notable sur le 1er semestre 1885 où il n'y avait pas de réduction.

Pour la 2e classe, la réduction commence avec le 2e semestre 1885, se poursuit pour le 1er semestre 1886 et les accroissements de voyageurs se font de plus en plus. Un tableau vous fera voir que la réduction de prix correspond avec une augmentation de recettes. (Vulgairement un pois pour une fève).

TABLEAU D

Voyageurs par heure

Années	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Moyenne annuelle
1880	15,3	17,8	31,6	34,1	43,4	41,8	47,7	48,7	48,6	40,3	38,	30,4	40,41
1881	20,2	25,5	28,9	36,7	45,3	46,7	56,9	45,1	45,9	37,5	37,9	30,2	40,75
1882	32,2	33,2	38,4	44,9	42,	35,7	42,6	39,2	36,7	30,2	28,7	21,7	36,95
1883	20,8	24,5	25,2	30,1	34,6	35,2	36,5	37,5	38,4	32,7	28,3	21,7	31,62
1884	24,5	23,7	30,8	31,4	38,3	39,3	43,8	49,5	45,5	28,1	28,	17,9	35,61
1885	17,5	19,6	23,8	32,4	30,9	37,6	48,1	49,4	41,6	33,4	31,1	22,2	34,
1886	23,2	24,5	28,3	43,2	48,1	48,1	54,1	59,					

Recettes par heure

1880	4,170	4,009	7.377	7,910	9,253	9,173	10,169	10,250	10,321	9,365	7,308	6,755	8,8636
1881	4,926	5,578	6,466	8,885	9,699	10,155	11,925	9,604	9,953	8,579	8,470	6,782	8,9569
1882	7,165	7,405	8,497	10,377	9,096	7,520	8,876	7,886	7,592	6,786	6,122	4,574	7,9732
1883	4,440	5,129	5,315	7,514	7,033	7,057	7,140	7,428	7,634	7,630	6,085	4,511	6,6124
1884	5,178	4,941	6,385	7,617	7,934	7,988	8,994	9,906	9,153	6,564	5,662	3,604	7,4431
1885	3,606	3,986	4,787	7,762	6,336	7,561	9,365	9,355	7,815	7,090	5,916	4,125	6,8100
1886	4,102	4,443	5,134	8,996	8,590	9,528	10,35						

Moyenne du Coupon

1880	0,2230	0,2231	0,2175	0,2167	0,2107	0,2107	0,2097	0,2099	0,2116	0,2165	0,2198	0,2226	0,21.313
1881	0,2263	0,2178	0,2197	0,2132	0,2106	0,2125	0,2079	0,2120	0,2154	0,2182	0,2219	0,2204	0,21.438
1882	0,2210	0,2200	0,2200	0,2160	0,2070	0,2030	0,2050	0,2010	0,2062	0,2006	0,2048	0,2066	0,2098
1883	0,2088	0,2069	0,2095	0,2011	0,1976	0,1975	0,1945	0,1966	0,1974	0,1987	0,2045	0,2035	0,1998
1884	0,2057	0,2075	0,2058	0,2010	0,1994	0,1992	0,2029	0,1989	0,2001	0,1963	0,2003	0,1997	0,2010
1885	0,2027	0,2007	0,1197	0,1986	0,1954	0,1974	0,1923	0,1885	0,1870	0,1851	0,1877	0,1838	0,1925
1886	0,1728	0,1800	0,1796	0,1770	0,1762	0,1761	0,1747	0,175					

Nous espérons que cette petite étude sur la petite navigation aura quand même intéressé les lecteurs.

Elle nous donne dans tous les cas un aperçu de ce que coûtait un bateau à cette époque et de ce que coûtait également son entretien et sa mise en circulation.