

Ouvert en 1939, le canal Albert, qui unit Liège à la Mer du Nord via Anvers, a constitué une étape décisive dans l'évolution économique de la cité mosane, devenue aujourd'hui le deuxième port fluvial d'Europe. Aboutissement – d'ailleurs sans cesse perfectible – de longs efforts et d'une volonté de désenclavement et de maritimisation, cette voie d'eau a aussi permis de stimuler l'industrialisation de la Campine, à une époque où le charbon régnait encore en maître sur les sources d'énergie. Balancée depuis des siècles entre le pôle anversoïse et celui de Rotterdam, Liège choisissait alors le premier, qui lui fut longtemps refusé pour des raisons qui tiennent autant à sa situation géographique qu'à la conjoncture politique, opposant souvent les intérêts voire les armées du nord et du sud de la métropole scaldienne.

La pérennité des problèmes économiques est un phénomène intéressant de l'Histoire. Le document que nous publions ci-après en est la preuve. Il s'agit d'un dossier, édité à 300 exemplaires en 1801, qui comporte :

Une bouillière moderne en 1812, équipée d'une machine à vapeur : Beaujonc et Mamonster à Ans (cliché Musée d'Armes de Liège)

1° une lettre d'un négociant liégeois, Louis Gasquy (vraisemblablement un tailleur de la rue Sainte-Catherine), proposant au président et aux membres du conseil communal de Liège de demander le creusement d'un canal entre Louvain (terminal d'aboutissement de la voie d'eau aboutissant à Anvers) et Liège;

2° le rapport d'une commission d'experts concluant à la faisabilité de ce projet et recommandant sa mise à exécution;

3° une motion du conseil municipal de Liège appuyant les conclusions de ladite commission d'experts.

Nous reproduisons ces textes intégralement ci-après, sans altérer leur orthographe, parfois encore différente de celle d'aujourd'hui, et en maintenant la ponctuation d'origine, qui ne correspond pas toujours, elle non plus, à l'usage actuel.

Ces écrits montrent que les édiles liégeois étaient bien au courant des projets de jonction Escaut-Meuse, élaborés ou entamés entre le seizième et le dix-huitième siècle, qu'ils désiraient influencer sur les décisions de Paris relatives à une liaison par voie d'eau entre la

France et l'Allemagne via la Belgique et enfin qu'ils privilégiaient le tracé direct Louvain-Liège plutôt que celui traversant la Campine d'Ouest en Est. Les arguments qu'ils utilisent, basés sur la position géographique de la cité mosane, n'ont guère varié de nos jours : point de contact entre la France et l'espace germanique, carrefour des voies de communication Nord-Sud et Est-Ouest, centre commercial et industriel, zone de transit et de chalandise...

Les autorités républicaines, désireuses de valoriser le port d'Anvers, estimèrent cependant par la suite que la liaison avec l'Allemagne devait s'opérer plus au Nord et entreprirent de creuser un canal vers la Meuse et le Rhin, par la Campine. Loin d'être achevés lorsque retentit le glas de Waterloo, ces travaux furent détournés ultérieurement et graduellement parachèvement vers Rotterdam et non plus selon l'axe Ouest-Est.

Ces documents de 1801 ont le mérite de nous faire remonter aux origines d'impératifs économiques qui n'ont pas cessé depuis de préoccuper la Belgique autant que ses voisins. A l'heure où l'on se soucie de moderniser les voies navigables, de tracer les itinéraires des trains à grande vitesse, de redéfinir les spécificités aéroportuaires et de baliser les "corridors" du développement, il n'est pas inutile de rappeler les risques que peuvent encourir les "oubliés" du progrès.

Liège, ce 24 pluviôse an 9
[13 février 1801]

L. Gasquy, négociant, aux Citoyens Président et Membres du Conseil com- munal

Les fonctions intéressantes que vous remplissez aujourd'hui, citoyens, sont du genre de celles qui, en établissant l'ordre administratif, doivent concourir le plus immédiatement à l'amélioration des ressources de la commune et du sort actuel de ses habitants; vous désigner ce qui peut atteindre ce but intéressant, c'est être assuré que vous seconderez mes intentions par tous les moyens possibles.

Le moniteur officiel du 26 nivôse [16 janvier 1801] dernier annonce que le Ministre de l'intérieur est chargé de présenter, dans le courant de germinal [mars-avril] prochain, un rapport sur les moyens d'ouvrir une communication *par eau* entre Paris et la ci-devant Belgique; ce projet est particulièrement avantageux aux départements réunis, en ce que par leur situation géographique ils se trouvent intermédiaires entre la Hollande, l'Allemagne et l'intérieur de la république; déjà les Consuls¹ ont pris des mesures pour activer les réparations au port d'Anvers, afin de rendre son entrée facile, même aux vaisseaux de guerre de 50 canons; ce point servira d'entrepôt au commerce de la France avec la Hollande, et établira leur correspondance par eau à peu de frais et sans danger pour la navigation.

Ce point de communication étant établi, il serait extrêmement utile d'accorder au commerce de l'intérieur le même avantage sur l'Allemagne inférieure, la Prusse, etc.; mais pour y parvenir, il serait nécessaire d'opérer par un canal la jonction de l'Escaut avec la Meuse; on

pourrait même espérer à la suite la réunion des deux fleuves (la Meuse et le Rhin). Ce dernier projet n'est point une chimère, il fut exécuté en 1626 par Spinola, sous Elisabeth Eugénie, fille de Philippe II, gouvernante des Pays-Bas; ce canal s'étendait depuis Rheinberg jusqu'à Venlo, et il ne seroit pas sans doute difficile d'en retrouver les vestiges²; mais laissons-le pour le moment, et revenons à l'utilité, à la nécessité même du premier dont l'exécution est indispensable pour établir le point de correspondance avec l'Allemagne, et activer nos ressources territoriales par la facilité des importations dans l'intérieur de la république.

Louvain paroît être le point central qui doit servir à faire circuler les diverses branches de communications par eau dans les pays limitrophes, la jonction à l'Escaut étant opérée par le canal d'Anvers : le ci-devant gouvernement autrichien avait senti la nécessité de prolonger son canal jusqu'à la Meuse; il avait chargé en conséquence vers l'an 1784 le colonel des ingénieurs *Debrou*, d'en lever le plan et d'en faire le projet; ce projet, dont les deux extrémités étoient Louvain et notre faubourg Ste-Walburge, fut adopté par son gouvernement; il fut présenté aux ci-devant états de Liège avec les moyens d'exécution pour être approuvé par eux; j'ignore par quelle fatalité nos états en ajournèrent l'exécution, il seroit maintenant pour nous le réparateur de nos pertes.

Aujourd'hui, citoyens, on cherche à persuader au gouvernement, l'utilité, la nécessité même de son exécution; mais on voudrait le circonvenir en lui faisant adopter un point de correspondance différent.

C'est bien ici l'occasion, citoyens, de faire valoir les titres nombreux

de préférence que présentent l'état et les ressources de notre commune pour jouir de cette faveur; oui, citoyens, de puissants motifs nous assurent cette préférence.

La justice la réclame vivement en faveur de notre commune, pour l'indemniser en partie des pertes immenses que la révolution lui a occasionnées; je m'abstiendrai de vous les retracer ici, citoyens, vous les connaissez comme moi; il me suffira de vous observer qu'elle n'a aujourd'hui pour toute ressource que le commerce et l'industrie.

Tant de motifs se réunissent d'ailleurs pour décider le gouvernement à lui accorder cette préférence méritée ! Il n'est pas un département dans toute la république, qui par l'avantage de sa situation, la fertilité de son sol et l'industrie de ses habitants soit plus digne de protection et d'encouragement; le département de l'Ourte, qui comprend encore le beau pays de Limbourg³, compte plus de mines, d'usines, d'ateliers, de fabriques et de manufactures dans son sein, que tous les autres départements réunis; la Meuse, l'Ourte et la Vesdre le traversent, ces deux petites rivières le favorisent de coups d'eaux qui font tourner une immensité d'usines en tous genres, tels que fonderies, canonneries, marteaux, fenderies, fouleries, papeteries, moulins à farine, à bois pour la teinture, et aux écorces pour la tannerie : les bateaux peuvent longer tous les rivages de ces usines, charger et décharger sans qu'il en coûte aucun frais de charrois, ce qui ajouté au bas prix de la main-d'œuvre, lui donne un avantage réel sur toutes les autres fabriques de l'Europe.

Eh ! Qui ne connoît pas les richesses de son territoire ? Les mines de houille y abondent, et rivalisent de qualité avec celles



Transporteur sur le quai de la Batte à Liège (début du 19^e siècle). Vignette publicitaire gravée par Léonard Jehotte (Liège, Cabinet des Estampes)

d'Angleterre, aujourd'hui même la Hollande s'en approvisionne en fait un objet de spéculation; les mines d'alun y sont nombreuses et longent la plupart les rivages de la Meuse, la qualité en est parfaite, et la quantité qui s'en fabrique passe généralement en Allemagne et dans l'intérieur⁴; les fours à chaux s'y multiplient chaque jour, leur produit suffit aujourd'hui à notre consommation et à celle de la Hollande.

Sa manufacture d'armes à feu, si active, si étendue, peut être assimilée pour la perfection aux plus distinguées de l'intérieur, je crois même qu'aucune ne peut lui être comparée pour la célébrité de l'exécution; ses draps de Verviers, de Neau, etc., ne sont pas éloignés de la perfection de ceux de Sedan et d'Elboeuf, et se fabriquent à infiniment meilleur compte; les tanneries de Liège, de Malmédy et de Stavelot fournissent la haute Allemagne et les pays voisins, ses serges s'exportent en Hollande et concourent avec celles d'Angleterre à l'approvisionnement de ses provinces; les fabriques de clous sont extrêmement nombreuses et réputées pour leur bonne qualité; les hollandais leur donnent la préférence sur celles des pays limitrophes; il serait seulement à

désirer que l'exportation de ces objets de fabrique et d'industrie ne fut point entravée par des droits de sortie qui ne tendent à la fin qu'à leur faire perdre une concurrence méritée.

Mais les moyens de transport sont généralement onéreux : nos grands chemins sont détériorés par les poids énormes des houilles, des fers, armes, clous, etc., que notre commerce fournit à l'étranger, les frais de voitures, de barrières, renchérissent sensiblement les denrées, et il est difficile de faire fructifier nos usines, nos fabriques et nos manufactures, et de leur procurer une préférence que leur état de perfection réclame, si on ne diminue ces frais de transport qui arrêtent les progrès de l'exportation.

Nous serons favorisés de cet avantage, citoyens, si le gouvernement actuel, qui depuis son établissement, saisit tous les moyens de simplifier, d'étendre et d'améliorer les relations commerciales veut réunir l'Escaut à la Meuse en prolongeant le canal de Louvain⁵ jusqu'au faubourg de Liège, par la Campine, les villes de Hasselt et de Tongres : les pentes douces qui se succèdent d'une extrémité à l'autre, et qui nécessitent fort peu d'écluses, son sol généralement argileux, rarement sablonneux, sans rocs ni rocailles dont les terres peuvent s'enlever au louchet, sont que l'établissement

de ce canal si utile, si nécessaire au département de l'Ourte, ne sera pas extrêmement coûteux, surtout si on compare son étendue, sa position, son sol, avec les difficultés qui ont été franchies pour la construction du fameux canal de Languedoc⁶.

Le canal de Louvain à Liège aurait environ seize lieues de long. L'exécution, dirigée avec talent et économie, ne s'élèverait pas en tout, en y comprenant l'achat des terrains, à un million huit cent mille francs. Qu'elle est légère cette dépense, si on la compare aux résultats avantageux qu'elle produira; alors seulement nous aurons l'espoir d'utiliser nos ressources territoriales et industrielles; alors, nos mines de houille, d'alun, de fer, nos fabriques de clous, de draps, de cuirs tannés, obtiendront un débouché facile sur la Belgique, la Hollande et la France; alors, nos bières dont la bonne qualité est généralement reconnue pourront s'exporter sans frais, sans danger, et concourir, avec celles de la Belgique, à la consommation de ces différents pays : puisse se réaliser le vœu que je forme aujourd'hui pour sa prompte exécution; vous le partagez sans doute, citoyens ! et vous l'appuierez de tous les motifs et de toutes les considérations qui manquent à mon expérience.

Puisse le digne chef de la république, le premier Consul jeter

un regard de bienveillance sur un département qui s'est toujours distingué par son patriotisme et par son obéissance aux lois; puisse-t-il, lui tenir compte de ses sacrifices, en le favorisant de l'avantage que sa situation réclame.

On m'objectera peut-être que les besoins du trésor public sont impérieux, et que l'exécution de monuments de ce genre peut être ajournée.

Je conçois assez, citoyens, que le gouvernement qui a lutté jusqu'à ce jour contre tous les partis qui visoient à la domination exclusive, qui a dû faire face aux obligations qui surchargeaient le trésor public et qui s'occupe constamment par la sagesse de ses dispositions, et par des sacrifices souvent nécessaires, à raviver la confiance générale, peut bien être dans l'impossibilité momentanée de fournir les fonds nécessaires à l'exécution de ce projet intéressant : dans ce cas, ne serait-il pas possible que par souscription, le commerce en fit les avances, moyennant une concession de la part du gouvernement du droit de péage pour un terme déterminé, et qui pourrait être fixé par un arrangement préalable.

J'abandonne ces moyens d'exécution à vos lumières et à votre sagacité, citoyens; il me suffit de vous donner l'idée;... Je conclus enfin à ce que vous veuillez bien présenter votre vœu au gouvernement pour le prolongement du canal de Louvain jusqu'au faubourg de Liège, par la Campine, les villes de Hasselt et de Tongres.

Recevez les assurances de ma considération particulière.

Louis GASQUY

RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL
DE LA COMMISSION NOMMÉE POUR
L'EXAMEN DU PROJET RELATIF AU
CANAL À ÉTABLIR, ETC.

Citoyens collègues !

Vous avez nommé une commission spéciale pour examiner un projet qui vous a été présenté par un négociant de cette ville, et dont le but est de prolonger le canal de Louvain jusqu'à Liège, tant pour procurer l'écoulement, à peu de frais, des productions territoriales et industrielles de notre pays, que pour établir une communication directe de l'intérieur avec l'Allemagne par le grand chemin d'Aix-la-Chapelle⁷.

Nous partageons unanimement le vœu de ce citoyen en faveur de ce projet, nous appuyons fortement les motifs de préférence qu'il a fait valoir pour y disposer le gouvernement, et avant de vous entretenir de la possibilité de son exécution, nous croyons même devoir vous présenter encore quelques considérations majeures, qui tendent à en prou-

ver de plus en plus l'utilité générale.

Le but qu'on veut atteindre par les canaux de navigation est d'établir la communication entre les différents pays et faciliter au moyen des rivières naturelles, un commerce prompt, facile et économique; en partant de ce principe, plus le point de jonction d'un canal à une grande rivière présente de rayons de correspondance⁸, et plus il est préférable; il est utile aussi que les productions territoriales et industrielles d'un pays auquel va aboutir un canal, servent à l'alimenter, et parvient enfin à couvrir les dépenses de son établissement.

Quel point plus que Liège réunit ces différents avantages ? Elle est la seule de toutes les grandes villes qui longent la Meuse depuis Namur jusqu'à Venlo, qui présente six grandes routes pavées comme autant de rayons, par lesquels elle communique par terre avec les départements de Sambre-et-Meuse et des Forêts par la chaussée de Namur : avec

Atelier de cloutiers au 18^e siècle (cliché Musée d'Armes de Liège)



la Hollande par la route de Tongres et Hasselt sur Bois-le-Duc : avec les Ardennes et le bas du département des Forêts par Spa et Stavelot : avec les départements de la Meurthe, de la Côte-d'or, etc. par le grand chemin de Ciney sur Givet : avec la Belgique, les départements du Nord, et l'intérieur, par la chaussée de St-Trond, Louvain, Bruxelles : et enfin avec les quatre départements et toute l'Allemagne, par la grande route d'Aix-la-Chapelle et de Cologne, qui présente les rayons nécessaires de communication sur la Westphalie, et la continue d'un côté par Bonn, Coblenz, la Suisse, l'Alsace, et de l'autre par la Lorraine.

Quelle autre ville, dans tous nos environs présente les mêmes avantages de localités ? Sans doute, on ne les rencontrera ni à Namur, Huy, Visé, ni à Maastricht, Stockhem, Maseyck, ni à Ruremonde, ni à Venlo; ces villes ont tout au plus un ou deux grands chemins aboutissants, et aucune d'elles ne possède une communication directe sur l'Allemagne par un grand chemin pavé.

Une autre observation milite encore en faveur de la jonction du canal projeté, à la Meuse, sur Liège; c'est que tous les pays qui longent cette rivière au-dessus de

notre ville, sont généralement productifs, tandis que tout l'espace au-dessous, depuis Visé jusqu'à Venlo, ne produit rien, ou presque rien, et ne peut en conséquence entrer en compensation des frais d'exécution par l'importation de ses produits territoriaux; il n'est qu'un motif qui pourroit incliner le gouvernement à choisir le point de jonction sur Venlo, ce serait pour établir une communication directe avec l'Allemagne par le canal de Rheinberg⁹; mais le gouvernement sentira, comme nous, la nécessité d'utiliser les ressources que lui offrent le département de l'Ourte, ceux de Sambre-et-Meuse et des Ardennes, qui situés au-dessus de la Meuse, pourront profiter du cours de cette rivière, navigable en tout temps jusqu'à Liège, pour faire descendre au canal les extractions considérables de leurs carrières de pierres et d'ardoises, et le produit de leurs mines, minières, fabriques et manufactures, pour de là les faire circuler dans la Belgique et autres pays limitrophes, où les communications par eau sont déjà établies.

Il est encore à observer qu'outre les produits de nos mines, fabriques et manufactures, et ceux des départements situés au-dessus de nous sur la Meuse, qui pourront s'exporter au moyen du canal proposé, il servira aussi à

nous amener, à peu de frais, et sans être obligés à une remonte de rivière plus ou moins difficile, les objets de notre consommation habituelle. Ceux-ci consistent, par approximation en deux millions de livres de café, qui nous arrivent par différentes issues maritimes, et dont nous fournissons tout le plat-pays qui nous environne, thé et sucre en proportion; trois millions de livres de laine d'Espagne, de Portugal et de Pologne, qui abordent par Ostende, Dunkerque, et pour fournir à l'activité de nos manufactures de draps; 180 à 200 mille pièces de cuirs secs en poils, expédiés de Cadix, de Rochefort et la Rochelle, pour servir aux besoins des taneries renommées de Liège, de Stavelot, de Malmédy, de Wils, de Huy, etc., ajoutons à cela, les eaux-de-vie de Cette¹⁰, les vins de Bordeaux, les huiles diverses, les drogues, les teintures, etc.
(à suivre...)

Claude GAIER,
Directeur du Musée
d'Armes de Liège

(Cette étude a d'abord été publiée dans
l'AIHE Revue, n° 102, avril 1999, p.
28-35 ; n° 103, juin 1999, p. 10-14)

¹ Les trois dirigeants de la République française, désignés en 1800 : le premier consul Bonaparte et les deux consuls Cambacérès et Lebrun.

² Les travaux de ce canal restèrent inachevés principalement en raison de la longue guerre opposant les Pays-Bas espagnols aux provinces du Nord (futurs Pays-Bas) qui avaient fait sécession. Elisabeth Eugénie, mieux connue aujourd'hui sous le nom de l'archiduchesse Isabelle, qui devint gouvernante des Pays-Bas en 1621.

³ Il s'agit ici, évidemment, non de la province de Limbourg actuelle, mais de l'ancien duché du même nom, à l'est de Liège.

⁴ L'alun jouait un rôle important dans l'industrie textile car il servait à fixer les teintures.

⁵ Le canal de Louvain unit cette ville à Anvers en suivant le cours de la Dyle, du Rupel et de l'Escaut.

⁶ Chef-d'œuvre du règne de Louis XIV, le canal du Midi (ou canal du Languedoc), qui unit sur 239 km, Toulouse à Agde, fut construit de 1666 à 1684.

⁷ Il s'agissait donc de prolonger l'axe fluvial projeté Anvers-Liège par le réseau routier préexistant, en l'occurrence la chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle.

⁸ C'est-à-dire un nœud routier permettant la diffusion des matières et denrées amenées par eau et, à l'inverse, la concentration de celles, provenant de l'arrière-pays, et destinées à être acheminées par bateau. Déjà le principe à la mode d'aujourd'hui du transport multimodal !

⁹ C'est-à-dire l'ancien canal de la Meuse au Rhin, creusé au dix-septième siècle.

¹⁰ Cette : Sète.