

(Pour la 1^{ère} partie de cet article voir le bulletin du PIWB n°59-60, p. 8-12.)

SUITE DU RAPPORT DE LA COMMISSION D'EXPERTS POUR L'EXAMEN DU PROJET DE CANAL LOUVAIN-LIÈGE

En retour de ces denrées qui font partie approximative de notre consommation habituelle, on charge ici sur les villes maritimes qui nous avoisinent, par le moyen de nos grands chemins, 7 à 8 millions de livres pesant en cloux, 50 mille mousquets, fusils de chasse, armes de Guinée ou de Maragnon¹, des milliards pesant de charbon de terre ou de houille, de la chaux, des pierres meulières, des pierres de chausée, et 25 à 30 mille pièces de serge qui s'expédient vers la Hollande et la Belgique, et font partie de nos exportations; 12 à 13 cent milliers d'alun sous forme de cristal de roche s'écoulant dans les départements de l'intérieur pour servir à la hongroierie² et aux manufactures en laine, et donner de la tenue et de la vivacité aux couleurs. L'ensemble de tous ces objets, auxquels on

pourrait ajouter une série d'autres, tels que les papeteries, les toiles à imprimer, les ouvrages d'acier et de fer de Herstal, la fabrique de fourchettes, épéronnerie, la platinerie de Theux, les ouvrages de Spa, nos fers en tôle, les verreries, les houblons, les bières, etc. prouve de plus en plus à quel point peut s'élever l'industrie dans un pays si favorisé par la situation.

C'est bien l'occasion, citoyens collègues, de vous parler aussi de ce bourg si renommé par le concours des étrangers qui y abordoient de tous les points de l'Europe, et qui dans des temps de tranquillité doit nécessairement seconder l'écoulement de tant d'industries; Spa ne restera pas longtemps encore négligé³, il doit décider la bienveillance du gouvernement en faveur du département dont il fait partie; ses eaux minérales si généralement, si avantageusement connues, s'exportent dans toutes les parties de l'Europe.

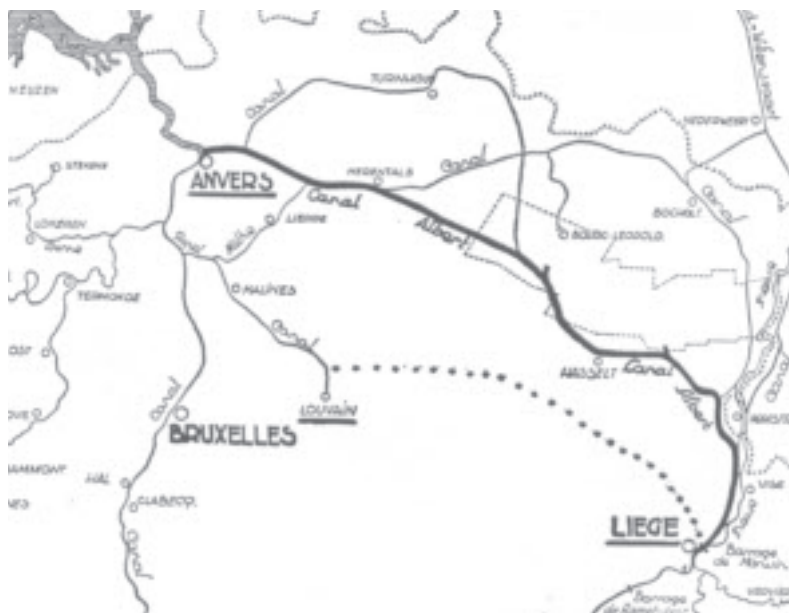
Il résulte donc que le département de l'Ourte, si intéressant par la richesse de son territoire,

doit être encore considéré par rapport au commerce qui distingue Liège entre toutes les communes qui l'environnent; cette vérité doit être généralement sentie par tous ceux qui connoissent la multitude et l'activité de ses relations commerciales; nous désirons, citoyens collègues, que le gouvernement accueille notre opinion, et fixe le point de Liège pour jonction à la Meuse du canal dont il est question; c'est l'unique moyen de rendre à cette ville, jadis florissante, la splendeur qu'elle s'était acquise par son commerce et son industrie.

Il nous reste actuellement à vous entretenir des renseignements que nous avons pu nous procurer sur les moyens d'exécution.

Pour parvenir à nous donner une connoissance suffisante sur les projets qui avaient pu être présentés dans les temps aux états de Liège⁴, votre commission a chargé un de ses membres de s'adresser en son nom au Préfet du département pour être autorisé à disposer des cartes, plans, ou projets existants tant dans ses bureaux qu'aux archives publiques, pour en tirer tout ce qui pourrait servir à lui donner quelques renseignements sur le projet; le Préfet a bien voulu accueillir la demande qui lui en a été faite, et de suite a autorisé les employés de ses bureaux et des archives à nous remettre, sous récépissé, toutes les pièces qui leur seroient demandées; nous avons obtenu au moyen de ces recherches, aux bureaux de la préfecture, un projet du citoyen Joeffroy, médecin, avec un plan de canal de Malines par Haalen, Diest, Hasselt, et Tongres, avec jonction à la Meuse par Glond sur Visé, et aux archives, diverses

Orientation du canal Louvain-Liège en 1801 par rapport aux voies navigables actuelles



cartes et plans du cours du Démer, depuis Diest jusqu'à Hasselt, du nivellement de ses eaux, des coupes et profils de différentes coupures, et des réparations qui y ont été faites en divers temps par les états de Liège; ces pièces sont intéressantes et peuvent servir d'indicateurs dans le cas où l'on choisirait ce point de passage pour le canal projeté.

Mais, ne trouvant pas à nous procurer le plan dont parle le rédacteur de la lettre qui nous est soumise, nous avons pris, chacun de notre côté, des informations particulières, et nous nous sommes entourés de citoyens qui, par leurs emplois et leurs anciens rapports avec les ci-devant états, pouvaient nous donner à cet égard quelques éclaircissements; il résulte évidemment de nos informations réunies, que le chancelier Crumpipen est venu à Liège en 1784, il était chargé de la part des états de Brabant de proposer un traité de commerce entre ce pays et la Belgique; on y entrevit des avantages réciproques, on en accueillit donc l'ouverture.

M. de Crumpipen insinua de suite qu'un canal de communication de Louvain à la Meuse par Liège, était d'un avantage incalculable pour les deux états : l'aperçu de cette utilité réciproque étoit évident; les petits comme les grands états ne revoient alors qu'amélioration de commerce; la proposition fut donc mûrement examinée.

Liège jugea d'abord que la dépense de cette construction se partageoit à peu près entre les deux territoires, qu'il n'y avoit d'extraordinaire que de rapprocher nos hauteurs au niveau de la Meuse; notre ignorance en hydraulique chercha à s'éclairer; les états de Liège avaient pour l'heure à leur service l'ingénieur



Roue hydraulique à l'ancien "maka" (marteau) de Chaudfontaine (18^e siècle)(cliché Musée d'Armes de Liège)

Thomassin⁵, l'un des professeurs en mathématiques de l'école de Mézière. Il fut chargé d'examiner ce point prétendu difficultueux; cet homme qui avait la direction de nos chaussées connaissait parfaitement nos environs, il s'occupa d'abord à faire le nivellement du Geer et de la Meuse, et fixa la conjonction du canal à la tangente du quai Léonard qui est au nord de notre commune.

Il paroît constant qu'il a dirigé cette ligne en traversant les *Taves*, cette partie où finit le faubourg de Vivegnis, pour, de là, suivre l'évasement qui se présente naturellement sur ce point jusqu'à la Meuse; il a dû remettre le plan de son travail à ses commettants les états de Liège, qui ne tirant par malheur aucun avantage particulier de la prospérité du commerce, n'en ont pas assez senti l'utilité, sans doute, puisqu'ils en ont ajourné l'exécution, malgré les sollicitations pressantes et souvent réitérées du gouvernement des Pays-Bas.

Nous avons tout lieu d'espérer que nous retrouverions la copie de ce plan chez le citoyen Thomassin, professeur actuel de notre école centrale; mais nous ignorons par quelle fatalité notre espoir se trouve déçu; il nous a assuré qu'il n'avait en sa puis-

sance aucune indication de ce travail, et malgré toutes les probabilités que nous avons recueillies sur son existence, nous nous trouvons privés de ces renseignements précieux, sur lesquels nous avons compté, et qui nous eussent été singulièrement utiles pour prouver avec évidence la possibilité de l'exécution du projet dont il est question aujourd'hui.

Le désir de voir réaliser un jour ce travail digne du peuple français, et de coopérer par nos faibles moyens à son exécution, nous a déterminé enfin à prendre tous les renseignements qui se sont trouvés à notre portée; nous avons consulté à cet effet les ingénieurs de ce département sur les motifs de préférence de la jonction du canal à Liège (motifs qu'ils ont partagés avec nous) et sur les moyens possibles d'exécution les plus faciles et les plus économiques.

Le citoyen Donop, que nous avons consulté d'abord, s'est arrêté de préférence à suivre la ligne la plus courte depuis Louvain jusqu'à Liège, en côtoyant autant que possible le grand chemin jusque sur nos hauteurs, et prenant la route de Tongres autant que les évasements invitant à suivre cette direction; il

proposait en conséquence de faire un nivellement partiel depuis Louvain jusqu'à Tongres, et de Tongres à Liège, pour connaître la hauteur respective des eaux des différentes rivières et ruisseaux qui peuvent se rencontrer sur les différents points à traverser, ses motifs étaient, qu'il est de principe dans les constructions de canaux de préférer autant qu'il est possible la ligne la plus courte pour parvenir au point déterminé; qu'en suivant la direction du grand chemin, nivelé en partie lors de sa construction, il n'y auroit que quatorze lieues au plus du canal de Louvain à Liège, tandis qu'en suivant le point de Diest et Hasselt, il s'en trouveroit au moins seize : que le grand chemin étant longé par le canal à l'instar de celui de Malines à Louvain, pourroit servir en tout temps à décharger les bateaux de comestibles, ou de marchandises que la gelée ou tout autre événement imprévu arrêteroit dans leur navigation; que cependant, la possibilité de l'exécution par cette voie quoique probable, ne pouvoit être déclarée possible qu'autant qu'on eut procédé au nivellement proposé, et qu'on eut reconnu sur les lieux la route qu'il étoit à propos de suivre, autant que les montagnes qui s'y trouvent n'obligeroient pas à des détours trop considérables, ou ne présenteroient pas des difficultés insurmontables.

Le citoyen Lejeune, ingénieur en chef, qui, sur une simple invitation de notre part, a bien voulu aussi communiquer avec nous

sur le même objet, n'a pas partagé l'opinion du citoyen Donop, sur les moyens d'exécution du canal projeté; cet honnête citoyen nous a paru vouloir suivre de préférence la route que la nature semble avoir tracée par le cours des rivières de la Dyle, du Démer, de la Gete, du Geer, etc. Quoique l'espace à parcourir de Louvain à Haelen et Diest, Hasselt et Tongres jusqu'à Liège, soit peut-être un huitième plus long que la voie directe, cela ne doit point empêcher, suivant le citoyen Lejeune, de suivre cette direction, qui ne paroît pas à la première vue présenter autant de difficultés que la première, puisque partie des rivières qui doivent alimenter le canal proposé ont déjà été nivelées à différentes époques, et sont reconnues dans un point d'élévation favorable au service qu'on en attend; ses motifs sont, qu'un canal peut avoir une double utilité, l'une de faciliter le transport des marchandises sur toute son étendue, l'autre d'animer le commerce, l'industrie, et l'agriculture dans tous les pays qu'il traverse par le nouveau débouché qu'il présente à leurs productions, et par l'exemple que le passage continu des marchandises offre aux yeux de tous les riverains⁶; il observe que le grand chemin de Louvain à Liège est un moyen suffisant de communication d'un point à l'autre, et qu'en suivant la direction de Diest et Hasselt, on en ouvre un second extrêmement intéressant pour les pays qu'il va parcourir; il soutient enfin que le plan d'un canal qui détourne de la ligne droite et qui

répand ainsi ses avantages sur un grand nombre de points, doit obtenir la préférence quand ces détours, en créant des communications nouvelles, n'augmentent pas infiniment les frais de construction, et surtout, ne ralentissent pas trop les transports des marchandises.

Votre commission, en joignant à ces principes généraux quelques considérations politiques, croit devoir ajouter, qu'en suivant la direction à laquelle le citoyen Lejeune semble vouloir donner la préférence, on se ménage le concours très actif des habitants de Diest, Hasselt et Tongres, qui déjà, depuis longtemps, ont fait des démarches infructueuses, pour obtenir, (même à leurs frais) sous remboursement, l'établissement du canal dont il est question aujourd'hui : Hasselt, surtout, a employé à cet effet les sollicitations les plus vives et les plus pressantes; en 1775 les habitants firent la proposition au magistrat de Malines, de construire à leurs propres frais la partie de canal, depuis le point où commence le pays de Liège jusqu'à leur ville; pourvu que ceux de Malines rendissent le Démer navigable jusqu'à cet endroit, et que par l'intercession du gouvernement autrichien, l'octroi nécessaire leur fût accordé par les états de Liège.

(À SUIVRE)

Claude GAIER,
Directeur du Musée d'Armes de Liège

¹ Les auteurs font ici la distinction, classique à l'époque, entre les armes militaires (mousquets), d'une part, les fusils de chasse, d'autre part, et enfin les armes de traite, de basse qualité, destinées à l'Afrique via les côtes de Guinée et à l'Amérique du Sud via l'embouchure de l'Amazone.

² Hongroierie : préparation spéciale des cuirs avec de l'alun et du sel.

³ Spa, qui connut une grande vogue auprès de l'aristocratie durant l'Ancien Régime, chercha, après la Révolution, à retrouver le succès d'antan.

⁴ Il s'agit du projet dont question au début de la lettre de Louis Gasquy, reproduite en tête de ce mémoire.

⁵ Claude Louis Thomassin (1742-1785) devint ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la principauté de Liège en 1775. Il ne doit pas être confondu avec son fils Louis François (1768-1825), surtout connu aujourd'hui pour les deux remarquables recueils statistiques du pays de Liège qu'il compila sous le régime français puis hollandais.

⁶ On trouve les mêmes arguments en faveur du développement de la Campine dans les considérations qui justifèrent le creusement du Canal Albert de 1930 à 1939.