

LE BASSIN MOSAN PENDANT LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XIX^e SIÈCLE

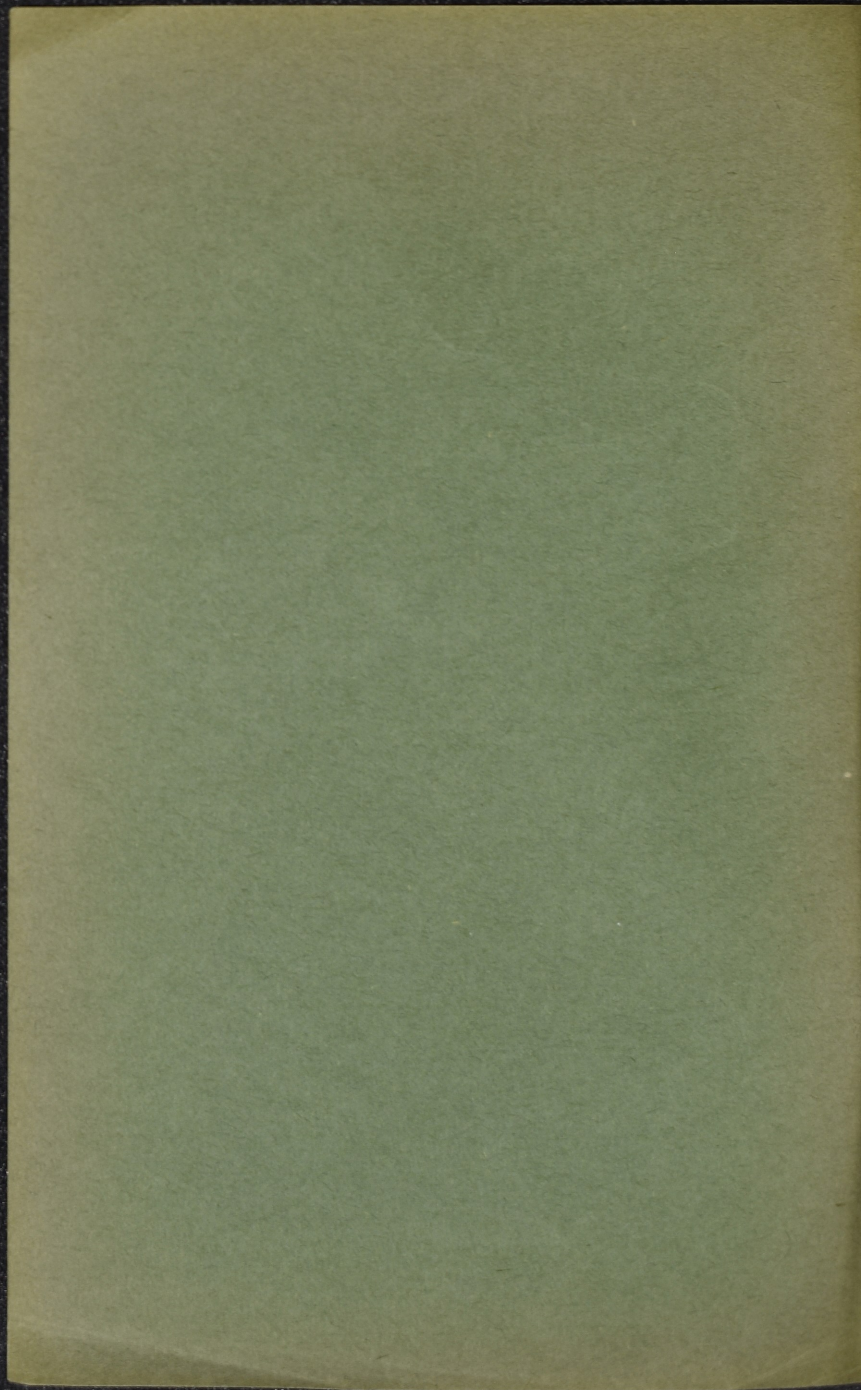
par

Robert DEMOULIN

Extrait du *Bulletin de l'Institut Archéologique Liégeois*
Tome LXIII, 1939

IMPRIMERIE GEORGE MICHIELS-BROEDERS
TONGRES

—
1939.



Le Bassin mosan pendant la première moitié du XIX^e siècle

Le bassin mosan a constitué à diverses époques une unité économique, sinon politique. Au cours du XIX^e siècle, la Meuse reste une grande voie de communication, mais le bassin mosan ne forme pas un ensemble. D'une part, des décisions politiques ont brisé l'unité éphémère des dernières années de l'Empire français ; d'autre part, à l'intérieur du bassin, les conditions de la navigation étaient fort médiocres et ne se sont que lentement améliorées. Les relations économiques dans le bassin même ont longtemps souffert des obstacles naturels ou de la négligence de l'autorité. On a cherché à sortir du cadre géographique par la construction de canaux, de routes, de chemins de fer. Mais cette extension ne s'est pas faite rapidement, il a fallu près d'un demi-siècle pour rompre les barrières.

Néanmoins, en 1800, une étroite solidarité existe entre les diverses branches de la production dans le bassin ; la Meuse et ses affluents assurent aux échanges des avantages qu'on jugerait aujourd'hui fort médiocres, mais certainement appréciables pour l'époque.

Au surplus, la transformation et l'expansion de la grande industrie charbonnière et métallurgique marquent le bassin mosan, dans le demi-siècle considéré, de caractères particuliers et le différencient des bassins voisins de l'Escaut, du Rhin ou de la Seine.

La sidérurgie, industrie de base, source de la prospérité du pays, est fixée dans le bassin mosan depuis des siècles. La présence de minerais de fer, de bois et de chutes d'eau, dans l'Entre-Sambre-et-Meuse et dans certaines régions des Ardennes et du

Condroz, explique ce fait. Au cours des années 1810-1850, cette industrie est en pleine transformation. Le travail du minerai de fer par le coke dans les hauts fourneaux, celui de la fonte et du fer dans les affineries par la houille, l'introduction du puddlage, l'application de la vapeur, pour mettre en action la soufflerie et les marteaux, rapprochent les installations du bassin houiller et des rivages de la Meuse et de la Sambre où le transport de la houille est commode.

Peu à peu les maîtres de forge quittent les bois, les gisements de minerai, les chutes d'eau et descendent vers la vallée. Les hauts fourneaux s'y multiplient. A Seraing, en 1827, John Cockerill a obtenu les premiers produits en appliquant les procédés anglais. Aux Hauchis, Huart-Chapelle, la même année, voit ses efforts persévérants couronnés d'une semblable réussite. Des individus montent des installations modernes. Des sociétés anonymes ou en commandite se constituent, qui ont pour objectif l'extraction de la houille, le traitement du minerai et le travail du fer. Certaines poursuivent la série des opérations jusqu'à la construction de machines à vapeur, de métiers à filer ou à tisser. Le premier essor date de la fin du régime hollandais. La Révolution jette de la perturbation dans les échanges. Mais bientôt la reprise se dessine, la création d'un réseau de chemins de fer excite l'émulation. Les années 1834-1838 sont celles de la grande expansion de la sidérurgie belge. De multiples sociétés anonymes sont formées. La Société Générale et la Banque de Belgique s'intéressent activement à cette industrie.

Sur les bords de la Meuse et de la Sambre, de grands ensembles sont installés. Des usines qui réunissent des centaines d'ouvriers produisent et travaillent le fer. De Thuin à Liège, la vallée devient un immense atelier. D'innombrables cheminées montent vers le ciel. Des bâtiments énormes sont construits. Nuit et jour règne une activité fébrile. Pour construire ces fabriques, les collines sont éventrées et les pierres extraites. La vallée y perd de son pittoresque, si la richesse du pays grandit.

C'est à cette époque que se constituent les grandes sociétés belges et que se développent les groupements antérieurs. Les « Hauts fourneaux et forges de la Providence », à Marchienne-au-Pont, la « Société anonyme des Hauts fourneaux de

Monceau-sur-Sambre », la « Société anonyme des Hauts fourneaux, Usines et Charbonnages de Marcinelle et Couillet », la « Société anonyme des Hauts fourneaux et Laminoirs de Montigny-sur-Sambre », les « Hauts fourneaux, Usines et Charbonnages de Châtelineau » sont les plus importantes dans la vallée de la Sambre.

Dans la vallée de la Meuse, les Etablissements de John Cockerill, les « Hauts fourneaux, Usines et Charbonnages de la Société anonyme l'Espérance », à Seraing, la « Société anonyme des Charbonnages et Hauts fourneaux d'Ougrée », les « Usines et Charbonnages de la Société anonyme de Sclessin » à Tilleur, forment de puissantes entreprises.

Citons aussi dans la vallée de l'Ourthe, à Grivegnée, les usines de J.-M. Orban et fils et, dans celle du Hoyoux, les hauts fourneaux, affineries et laminoirs de H. Delloye.

Au travail du fer se joint celui des autres métaux, du zinc entre autres. A Chênée, Mosselman installe un laminoir et la « Vieille Montagne » multiplie ses usines dans la vallée mosane.

L'abondance du charbon permet aussi le développement de la verrerie. Elle a son siège principal dans le pays de Charleroi, tandis que la Cristallerie du Val Saint-Lambert, créée en 1826, acquiert rapidement la célébrité. Depuis 1840, la fabrication des glaces coulées est implantée en Belgique, à Sainte-Marie d'Oignies, et elle ne cesse de progresser.

La concentration verticale apparaît ; les sociétés qui travaillent les métaux possèdent des houillères, étendent leurs fabrications. C'est dans l'exploitation des charbonnages que l'autre forme de concentration se manifeste surtout. Les associations anciennes se groupent et l'absorption des petits sièges par les plus importants se généralise.

Dotées de capitaux, les nouvelles sociétés peuvent transformer leurs installations, acheter des machines à vapeur, approfondir les puits et satisfaire les besoins croissants de la consommation.

Dans la province de Liège, la production passe de 331.294 tonnes en 1815, à 694.959 en 1828, 853.123 en 1840 et 1.222.225 en 1850. Expédiés dans l'intérieur du pays ou exportés, ces charbons sont transportés par eau, comme le sont aussi les

minerais dont l'extraction croît sans cesse : 179.073 tonnes de minerai de fer en 1840, 472.883 tonnes en 1850.

Pour assurer la prospérité des industries houillère et métallurgique, il faut entretenir les voies fluviales en excellent état, creuser des canaux, réunir les bassins et permettre l'écoulement de la production par l'expédition dans un rayon constamment agrandi.

L'expansion économique dépendait de l'amélioration des transports. L'influence du coût du transport était trop considérable pour que les milieux industriels et gouvernementaux ne se préoccupent pas d'aménager les voies de communication existantes et d'en créer de nouvelles.

La simultanéité du renouveau industriel et la transformation des conditions du transport mérite d'être signalée. L'adaptation des procédés de fabrication étrangers, l'introduction de machines ont sans doute dans certains cas précédé les grands canaux. Mais les industriels audacieux qui avaient transformé leurs usines devaient sous peine de ruine disposer de moyens faciles pour écouler leurs produits et pour s'approvisionner en matières premières. Dès qu'existent les possibilités d'accroissement de la production, la nécessité s'impose de perfectionner les voies de communication, et cette amélioration est la condition même de l'expansion économique.

C'était une œuvre urgente, car le bassin souffrait du mauvais état de nombre d'entre elles et de la pénurie de routes dans des directions essentielles. La réalisation des projets de canalisation demande de longs délais. L'étude des plans dans les bureaux ministériels, les interventions et les réclamations des intérêts locaux contradictoires, les difficultés du financement, les obstacles matériels que la technique ne permet pas toujours de vaincre, retardent l'achèvement de projets conçus dès longtemps, entrepris quelquefois, mais souvent abandonnés.

La voie naturelle principale, la Meuse, est pendant les quarante premières années du XIX^e siècle dans un état déplorable. Des canaux sont réclamés, mais en vain. Cependant, à la fin de la période envisagée, les relations étaient réalisées avec les bassins voisins par le canal des Ardennes, par celui de la Sambre à l'Oise et par celui de Charleroi à Bruxelles.

En décembre 1800, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Lejeune écrivait que « le commerce a perdu tous les avantages qu'il tirait auparavant d'une navigation facile ». Le chemin de halage faisait défaut en maints endroits, les atterrissements dans le lit du fleuve ralentissaient le trafic ; les bateaux anciens d'un tirant d'eau de 1 m. 20 et d'une charge de 50 tonnes étaient remplacés par de plus petits de 0 m. 40 et de 10 tonnes. L'augmentation du frêt en résultait naturellement. En outre, la navigation était fréquemment interrompue dans les périodes de basses et de grosses eaux (1).

En 1839, l'ingénieur Guillery renouvelait ces plaintes : « La Meuse est aujourd'hui en Belgique, à peu de chose près, ce qu'elle a été dans tous les temps ; si, jusqu'en 1794, elle a été dans la traverse de Liège et dans ses abords l'objet de fréquents curages et d'utiles travaux d'entretien, elle n'a jamais, en aucune de ses parties, offert une pleine sécurité à la navigation ; jamais nulle part elle n'a été entièrement exempte de longueurs ou de périls », et il émettait l'espoir que la Meuse recevra de la nouvelle administration « les améliorations qu'elle a depuis des siècles si vainement attendues ».

Effectivement, des travaux furent entrepris dans le lit du fleuve, mais, en 1850, la canalisation de la Meuse n'était pas terminée. La traversée de Liège était particulièrement malaisée. En 1840, un train de bateaux avait besoin de quatre à cinq heures en été, de sept à huit heures en hiver pour remonter la Meuse du Pont Maghin aux Six Maisons. La dérivation réclamée en amont du pont de la Boverie ne fut achevée qu'en 1863.

La Meuse « hollandaise » ne fut pas non plus améliorée, mais le creusement en 1826 du « Zuid-Willemsvaart », de Maestricht à Bois-le-Duc, rendit les travaux superflus et facilita grandement l'expédition des charbons, des pierres et de la chaux vers la Hollande, ainsi que l'approvisionnement de la région liégeoise en denrées coloniales. La prolongation de ce canal jusqu'à Liège, réclamée dès 1819 par les Etats de la province de Liège, ne fut réalisée qu'en 1850. Quant à la Meuse « française »,

(1) *La Meuse. Etudes faites par ordre du Gouvernement belge*, Bruxelles, 1843, p. 232.

elle fut reliée en 1829 au bassin de la Seine par le canal entre la Bar et l'Aisne.

La navigation sur l'Ourthe était encore plus dangereuse que sur la Meuse. Des bancs de gravier, des rochers constituaient de multiples obstacles. Un étroit sentier, à peine suffisant au passage d'un cheval, rendait la traction pénible ; souvent les chevaux devaient marcher dans la rivière. La canalisation fut commencée en 1827 par la Société du Luxembourg, concessionnaire du canal Meuse-Moselle, mais elle fut arrêtée en 1830.

La Sambre fut plus favorisée. Il le semble, du moins, au premier abord. En 1825, R. de Puydt obtint la concession de la canalisation de la Sambre belge. Il fallait assurer la diminution de la vitesse du courant, l'uniformité du tirant d'eau, la continuité du halage, et ainsi augmenter le tonnage des bateaux. En 1829, alors que les travaux n'étaient pas terminés, la navigation fut ouverte. Il en résulta de sérieux dommages : la rivière canalisée ne permit pas le passage de bateaux d'un tirant d'eau de 1 m. 80, comme on l'avait prévu.

En 1835, la Sambre française fut aussi canalisée et en 1840 réunie à l'Oise. Mais la hauteur des droits de navigation, les défauts de la canalisation conservaient au Borinage la supériorité sur le pays de Charleroi pour la fourniture de houille à l'immense marché parisien. Cependant, on ne peut nier les heureux effets de ce travail : avant 1825, un seul haut fourneau au bois existait sur le cours de la Sambre, près de Charleroi ; en 1834, on y trouvait dix hauts fourneaux au coke. Au surplus, le canal de Charleroi à Bruxelles assurait aux charbonnages et aux fabriques de fer de la région carolorégienne de gros avantages. Commencé en 1827, ce canal fut inauguré le 22 septembre 1832 et les recettes augmentèrent rapidement, indice du développement du trafic (1).

Ainsi la jonction entre les divers bassins était tentée et quelquefois réalisée. Deux grands projets ne furent pas cependant menés à terme. Le canal du Nord, réunion de la Meuse à l'Escaut et au Rhin, entrepris par Napoléon ne fut pas terminé :

(1) En 1833 : 536.317 francs ; en 1850 : 1.093.692 francs. *Exposé de la situation du Royaume*. Période décennale de 1841-1850, titre IV, p. 249.

il aurait drainé au profit d'Anvers la navigation rhénane ; aussi la Hollande, après sa réunion à l'Empire français, sut faire valoir adroitement les raisons qui s'opposaient à l'exécution d'une œuvre qui réclamait des millions. Sous le gouvernement de Guillaume I^{er}, les Anversois et les Liégeois réclamèrent, mais en vain, une voie d'Anvers au Zuid-Willemsvaart, et la jonction Meuse-Escaut, par le canal de la Campine, ne date que de 1859.

La réunion au bassin rhénan par la Moselle fut également tentée. Il s'agissait de joindre les vallées de l'Ourthe et de la Sûre et de mettre en valeur tout le Luxembourg. On croyait que cette vaste province renfermait d'immenses réserves minérales et on espérait y développer l'agriculture grâce à l'apport d'engrais et de cendres. En 1828, une société anonyme au capital de 10 millions de florins, dont une partie fut souscrite par le roi Guillaume I^{er}, entama des travaux, formidables pour l'époque. Mais la Révolution les interrompit et l'on renonça à un beau projet.

Notons enfin que d'autres plans échouèrent devant l'indifférence des autorités ou la réserve des capitalistes : le canal de la Sambre à Louvain par les vallées de l'Orneau et de la Dyle, celui de Mons à la Sambre.

Si l'on compare la situation du début à celle du terme de la période envisagée, on doit convenir que les conditions de la navigation dans le bassin mosan se sont transformées : canalisation de la Sambre, réunion aux bassins de la Seine et de l'Escaut. Mais on ne doit pas perdre de vue que ces améliorations furent longtemps réclamées avant d'être réalisées et qu'elles le furent souvent dans des conditions défectueuses. L'expansion industrielle n'est pas la conséquence de la transformation des voies de navigation. L'abondance de matières premières travaillées par une main-d'œuvre courageuse et habile, l'énergie et la souplesse d'entrepreneurs, d'ingénieurs et d'ouvriers sont à l'origine de la prospérité du bassin mosan. Les pionniers de la révolution industrielle durent vaincre et l'inertie de certains pouvoirs publics et la force de la routine pour obtenir l'amélioration des voies d'eau. Ils durent faire preuve d'une même ténacité pour voir établir des grandes routes et des chemins de fer.

Sous le régime français, les routes de Liège à Huy et de Namur à Dinant furent refaites, ainsi que celles de Liège à Dinant et de Namur à Bruxelles. Pendant les quinze années du régime hollandais, la route de la Vesdre, de Liège à Verviers, celles de Namur à Gembloux, de Dinant à Philippeville furent construites. Après 1830, de nouvelles voies furent tracées, partant de la vallée principale, suivant des affluents et pénétrant sur le plateau. Citons, entre autres, les routes de Huy à Tirlemont, de Huy à Stavelot, d'Andenne à Ciney, de Namur à Hannut, de Namur à Fosses et à Châtelet. Mais c'est seulement au terme de notre période que se dessine la transformation capitale à la suite de la construction des chemins de fer.

En 1838, Ans est relié à Bruxelles, mais l'inauguration du plan incliné d'Ans à Liège date seulement du 1^{er} mai 1842. C'est l'année suivante que Namur est relié à la capitale, mais par Charleroi-Manage et Braine-le-Comte ; la ligne directe par Gembloux et Ottignies ne sera construite qu'en 1856 par le « Luxembourg ». En 1843, la ligne Liège-Verviers-frontière prussienne est achevée. Elle fut bien accueillie par l'industrie lainière de Verviers, la mieux équipée du pays et celle qui a connu la première, avec l'industrie cotonnière gantoise, la révolution « mécanique ».

La construction d'une ligne Namur-Liège attendit plusieurs années encore. Dès avril 1836 cependant, des capitalistes en avaient demandé la concession. En 1845, cette concession fut accordée à une société groupant des capitaux anglais. Elle se buta à de graves difficultés et l'Etat dut lui venir en aide. En août 1851, les travaux furent terminés. Ce fut encore une société « anglaise » qui obtint en 1845 la concession de Charleroi à la frontière française. Elle ne vint à bout de ses peines qu'en 1852. Ainsi c'est seulement dans la sixième décennie du siècle que la voie d'eau est doublée de Liège à la frontière française par Namur et Charleroi.

L'eau conserva le transport des matières pondéreuses, tandis que celui des voyageurs et des matières contenant une valeur considérable sous un petit volume fut accaparé par le chemin de fer. L'exemple de la Cristallerie du Val Saint-Lambert est symptomatique à cet égard. Après 1841, elle continue à s'appro-

visionner par la Meuse en sable, plomb, soude et bois (2.300 tonnes par an), mais elle fait ses expéditions par roulage et par chemin de fer (1). La concurrence du rail et de l'eau fut pénible pour les entrepreneurs de transports de voyageurs. Jusqu'en 1850, les barques transportaient de nombreux voyageurs entre les différentes villes de la vallée. L'apparition de bateaux à vapeur augmenta encore ce trafic. En 1837, la Société liégeoise pour la navigation à vapeur sur la Meuse, constituée au capital de 300.000 francs par un armateur du Havre et comptant parmi ses administrateurs John Cockerill, voulut imiter les sociétés hollandaises et prussiennes qui lançaient sur le Rhin d'imposants vapeurs. Mais l'irrégularité des courants, le manque de profondeurs, en été, gênèrent fortement ces audacieux, imités cependant par d'autres capitalistes. En 1843, trois sociétés exploitaient des services réguliers entre Liège-Maestricht et Liège-Namur.

Mais la construction du chemin de fer contrecarra ces efforts.

Ces réflexions sur le mauvais état de la navigation mosane ne doivent pas cacher l'importance de cette voie dans les échanges commerciaux. Pour le transport de la houille, du minerai de fer et du fer, elle est capitale. En 1841, 64.000 tonnes de charbon sont exportées par la Meuse vers la France et 83.000 vers la Hollande. En 1833, 687 bateaux transportant 6.941 tonnes empruntent le canal de Maestricht à Bois-le-Duc ; en 1840, on en compte 8.316 (tonnage : 195.326), en 1850, 13.484 (tonnage : 421.238) (2). Sur la Sambre, le mouvement est aussi en augmentation : 4.185 bateaux (tonnage : 151.196) en 1831, 5.538 (tonnage : 238.781) en 1840, 13.457 (tonnage : 1.093.873) en 1850 (3).

La Chambre de commerce de Liège dresse en 1841 la liste imposante des entreprises de la province qui utilisent la Meuse pour leurs transports : 15 hauts fourneaux au coke, 6 au bois, 44 fonderies, fenderies, laminoirs et usines à fer, 5 usines à zinc, 106 houillères, 29 fours à chaux, 32 carrières, 3 verreries et

(1) *La Meuse*, p. 318. Rapport Chambre de Commerce, Liège, 3 juin 1841.

(2) *Exposé de la situation du Royaume, 1841-1850*, titre IV, p. 258. Il faut tenir compte pour le premier chiffre des circonstances politiques.

(3) *Ibid.*, p. 262.

cristallerie, 59 tanneries et corroyeries, 2 fabriques d'alun, 1 fonderie de plomb (1).

La croissance de la grande industrie, sur les bords de la Meuse liégeoise et de la Sambre carolorégienne a enrichi le pays. Un excellent indice de la prééminence conquise par le bassin mosan au cours de cette période dans la vie économique de l'Etat belge est fourni par le tableau des industries classées, en 1846, d'après la somme totale payée en salaires par chacune d'elles. Les trois premières industries ont surtout leur siège dans le bassin mosan et si l'on excepte le Borinage et le Centre elles sont pour ainsi dire localisées dans ce bassin (2).

Le tableau des machines à vapeur entraîne les mêmes conclusions. En 1838, la province de Liège en compte 258, le Hainaut 461, la province de Namur 45 ; la Flandre orientale en possède 129, le Brabant 86, la Flandre occidentale 46, Anvers 14, le Limbourg 5 et en 1850 ces chiffres sont respectivement : 524, 822, 99, 273, 173, 73, 46, 14 (3).

L'industrie du bassin mosan occupe un nombre croissant de bras et ainsi diminue le paupérisme. En dix ans, le nombre des ouvriers occupés à l'extraction des minerais double (de 2.286 à 5.695 de 1840 à 1850) ; celui des houilleurs est de 38.992 pour la période 1841-1845 et 45.839 pour 1846-1850.

Le développement de la production fait la fortune d'industriels audacieux et énergiques, souvent enfants du pays, quelquefois étrangers venus se fixer définitivement sur un sol où le sort leur a souri. Une classe nouvelle de grands bourgeois se constitue. Ils ne se fixent pas tous dans les villes, mais beaucoup préfèrent rester au siège de leurs installations, aux portes de leur usine, dans une grosse demeure, ou dans un petit château, où ils se reposent des tracas de longues journées de labeur.

(1) *La Meuse*, Rapport Chambre de Commerce de Liège, 3 juin 1841, pp. 317-318.

(2) *Exposé de la situation du Royaume*, titre IV, p. 94. Sur un total de 110 millions de francs, 23 millions 7 vont à l'extraction de la houille et à la fabrication du coke, 19 millions à l'industrie métallurgique, 13 millions aux carrières, ardoisières, céramique. Viennent ensuite : les industries ayant pour objet l'alimentation 9 millions 6, industrie linière 9 millions 1, travail du bois, 7 millions 2, industrie lainière 6 millions 6, cotonnière 5 millions, travail du cuir 3 millions 6, industries de confection en tissus 2 millions 7, verreries 2 millions 4, etc.

(3) *Ibid.*, titre IV, p. 113.

Leurs ouvriers sont moins favorisés. Ils vivent dans de petites maisons bâties contre l'usine dans une atmosphère viciée. Peinant dur, douze et quatorze heures par jour, entraînant au fond des puits de mine ou dans les usines du textile leurs fils et leurs filles dès la première enfance, ce prolétariat industriel est malheureux. Il ne songe pas à se révolter, il songe moins encore à s'organiser dans des groupements solides. Certains de ces ouvriers restent fixés à la campagne, mais le vélo n'existe pas encore, le chemin de fer et l'abonnement à prix réduit sont ignorés. Pour ceux-là la route est longue et épuisante de la « maison » familiale au lieu de travail. Aussi beaucoup passent la semaine dans des garnis, et l'hygiène et la morale en souffrent. L'exode rural commence, mais il ne se fait que sur un rythme modéré, et comme la population croît naturellement dans les campagnes, on n'aperçoit pas de bouleversement semblable à ceux qui caractérisent l'évolution industrielle de l'Angleterre et de la Prusse.

* * *

Les fluctuations politiques de 1800 à 1850 n'ont pas manqué non plus d'avoir de profondes répercussions sur la vie du bassin. La réunion à la France réalisa l'unité politique et géographique : les barrières sont supprimées. Il n'y a plus de Pays-Bas autrichiens ni de Principauté de Liège et les relations sont plus faciles et plus rapides sur le fleuve. Après 1815, les relations avec la France souffrent du rétablissement de droits prohibitifs et le commerce avec la Haute-Meuse est durement touché. Il le sera surtout après 1823, lorsque le Gouvernement néerlandais, par représailles, interdira l'importation de vins français par d'autre voie que la mer. La batellerie mosane sera durement atteinte, car c'était elle qui amenait dans les caves judicieusement constituées de Wallonie les crus les plus fameux de Bourgogne.

L'indépendance porta un nouveau coup à la Meuse. La rupture des relations avec la Hollande fut désastreuse et il fallut attendre le Traité de 1839 et les accords postérieurs de 1842 et 1843 pour que les échanges reprennent un caractère normal.

Ainsi l'unité du bassin mosan a été réalisée politiquement sous l'Empire français, puis elle a été rompue en 1815 et en 1830, au

détriment des intérêts matériels. Heureusement, la jonction avec les bassins voisins a été tentée et réalisée en partie pendant ces cinquante ans. Les hommes qui creusaient des canaux reliant la Meuse à l'Escaut ou la Sambre à l'Oise détruisaient les obstacles que d'autres hommes dressaient en frappant de droits de douane les produits du commerce.

Les chemins de fer élargissent davantage les cadres de l'activité économique. La vie matérielle se limite moins à la région géographique des voies de communication naturelles. La croissance de la grande industrie fait participer le bassin mosan à une vie plus intense. Ce n'est plus pour un marché étroit que l'industriel travaille. Il expédie ses machines et ses rails au delà des frontières, son charbon à Paris et en Hollande.

Après 1850, pendant l'ère libérale de prospérité et d'expansion, le bassin mosan connaîtra une étonnante splendeur. L'industrie charbonnière et la sidérurgie, les deux industries de base, assureront au pays de Liège et de Charleroi la place primordiale dans l'économie de la Belgique. Ce sera le triomphe politique et économique de la classe industrielle, originaire des bords de la Meuse et de la Sambre.

ROBERT DEMOULIN.

