

# Canal de l'Ourthe

vs

# Canal Meuse-Moselle



DEUX COULEURS, DEUX PROJETS, DEUX ÉPOQUES QUI S'ENTREMÊLENT...



**ITINERAIRE AU FIL DE L'EAU**  
À LA DÉCOUVERTE DES PROJETS DE NAVIGATION  
ENTRE LIÈGE ET LE LUXEMBOURG

Depuis 2011, sous l'impulsion de pêcheurs très attachés au canal de Poulseur, l'action de « mettre en valeur les vestiges du canal de l'Ourthe » est inscrite au Programme d'actions du Contrat de rivière. Cette brochure, ainsi que le circuit didactique qu'elle décrit, sont l'aboutissement d'un travail au long cours. Ils n'auraient pu voir le jour sans le partenariat existant au sein du Contrat de rivière. En effet, les communes concernées par le projet et la Direction des Voies hydrauliques de Liège (SPW), nous ont été précieuses pour la validation des sites des panneaux ainsi que pour leur installation sur le terrain.

Nous remercions tout particulièrement la commune de Houffalize pour la mise à disposition de son dessinateur attiré : Stéphane Deprée. Déjà acteur dans la création du circuit didactique du canal de Bernistap-Hoffelt, il était très important pour nous qu'il participe à ce nouveau projet afin de garder une ligne graphique cohérente. Le public pourra ainsi relier au mieux les informations du nord au sud du bassin de l'Ourthe.

C'est avec minutie et attention que Stéphane, pour créer ses dessins, a pris en compte les instructions de notre historien bénévole et plus qu'amateur qu'est Philippe Hamoir, de l'asbl Le Vieil Esneux. C'est avec ce dernier que nous avons dépoussiéré la littérature existante et surtout, localisé les différents sites. Une mine d'informations toujours à l'affût de nouvelles découvertes.



Philippe Hamoir vu par... Sondron



## ITINÉRAIRE AU FIL DE L'EAU

Ce parcours interprétatif comprend 37 panneaux et au moins autant de vestiges, témoins de la navigation sur l'Ourthe et des projets titanesques imaginés pour la faciliter.

Il est illustré avec passion et fantaisie par un artiste belge, Stéphane Deprée. Parfois témoins réels du passé, parfois vues d'artiste, ses dessins nous emmènent et complètent les vestiges pour une meilleure compréhension de notre histoire.

Pour apprécier au mieux cet itinéraire, commencez la découverte par un «panneau descriptif général» situé à:

- Rivage-en-Pot, au confluent du Canal de l'Ourthe et de la Meuse,
- Lavaux, à Esneux, rive droite en aval du pont,
- Embiérir, à Chanxhe, près du terrain de football,
- Palogne, près de la passerelle enjambant l'Ourthe,
- Bomal, le long du Ravel dans le camping international.

De proche en proche, sur chaque panneau, des coordonnées GPS vous emmènent vers les vestiges et informations successives.

Ci-dessous, le sommaire de cette brochure et aperçu de la localisation de l'ensemble des vestiges, des panneaux interprétatifs et des distances qui les séparent.

Cet itinéraire se découvre par tronçons, idéalement à vélo en empruntant le RAVeL et ses itinéraires de liaison. La voiture sera indispensable pour rejoindre la promenade pédestre entre Bernistap et Hoffelt et le souterrain creusé sous la ligne de partage des eaux entre la Meuse et la Moselle (voir p. 58).

## CANAL DE L'OURTHE vs CANAL MEUSE-MOSELLE

Un projet du Contrat de rivière Ourthe réalisé avec le soutien du SPW-direction des voies hydrauliques de Liège, de la Commune de Houffalize, de Philippe Hamoir de l'Asbl Le Vieil Esneux.

Poursuite de l'itinéraire du Canal de Bernistap sur le territoire des communes de Winrange et Houffalize.



## Introduction

En parcourant la vallée de l'Ourthe, des vestiges du temps où elle était naviguée sont encore visibles aujourd'hui. Peu nombreux sont ceux qui en connaissent l'histoire, qui les relient à leur époque, qui comprennent en quoi cette activité a façonné la rivière.

Ce projet est né de la rencontre de quelques passionnés d'histoire et de la cellule de coordination du Contrat de rivière. Son but, faire découvrir au plus grand nombre ces témoins du passé, clefs de compréhension de l'Ourthe actuelle.

Comment le découvrir ?

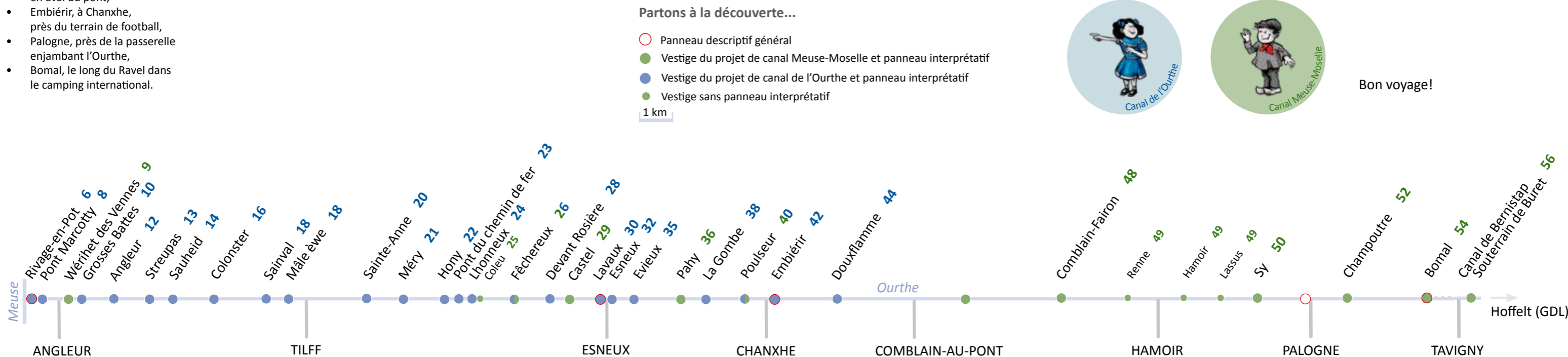
- Le long du canal, de l'Ourthe, un parcours interprétatif a été réalisé entre Angleur et Bomal. Ces panneaux illustrent le passé.
- Cette brochure les détaille et les enrichit de nombreuses informations et illustrations.
- Une page internet vous incite à partir à leur rencontre sur

[www.cr-ourthe.be](http://www.cr-ourthe.be) > Infos Ourthe > Vestiges de la navigation

Dans cette brochure comme sur les panneaux, les époques concernées ont chacune un guide et une couleur pour les différencier :



Bon voyage!



# Le Canal Meuse-Moselle

## UN CANAL INACHEVÉ



### Le contexte

Au 19<sup>e</sup> siècle, la Belgique était sous domination hollandaise. Guillaume d'Orange, soucieux de développer l'économie du pays, cherche à sortir certaines régions, dont le Luxembourg, de leur isolement. Il appuie donc le projet de l'ingénieur Rémy de Puydt (1825) qui envisage de relier la Meuse au Rhin via les vallées de l'Ourthe et de la Moselle.

Ce projet colossal sera mis en œuvre par la Société du Luxembourg, à qui a été concédée à perpétuité des zones de prospection ainsi que la construction et l'exploitation du futur canal.

### Un projet incroyable



Évocation des barrage, écluse et maison éclusière de Comblain-Fairon

Souterrain de Buret (Houffalize)

Il fallait donc relier Liège (60 m d'altitude) à Wasserbillig sur la Moselle (130 m d'altitude) en franchissant la ligne de partage des eaux située à 500 m d'altitude. Pour ce faire 261 km de voies navigables devaient être créés ou aménagés, 215 écluses construites et un souterrain navigable de 2528 mètres creusé sous la ligne de partage des eaux (entre Bernistap et Hoffelt).

Fin 1827, les travaux commencent. Contractuellement, ils devaient être terminés pour le 1<sup>er</sup> avril 1833. De Liège à Barvaux, on construit les écluses, maisons éclusières, barrages et chemins de halage. Dans les environs de Tavigny, on s'attaque à la tranchée d'accès puis au souterrain à la seule force des bras (pelles, pioches, masses, brouettes, hottes...).

### Les aléas de l'histoire

En 1830, c'est la révolution! La Belgique devient un pays souverain. La société concessionnaire se voit contrainte d'arrêter ses travaux en août 1831, par manque de capitaux et en absence de certitude sur le sort territorial du Luxembourg. De ce projet, 16 maisons éclusières furent construites et presque autant d'écluses et barrages, un tronçon de canal à Bernistap, la tranchée de Hoffelt et une portion de 1130 m de ce fameux souterrain de Buret.





Rémy De Puydt, auteur du *Mémoire sur le canal de Jonction de la Meuse à la Moselle*



Évocation des hotteresses qui évacuaient les déblais du canal et souterrain de Buret

## Aujourd'hui

Seuls subsistent une portion du souterrain, un tronçon de canal fortement envasé entre Buret et Bernistap, 9 maisons éclusières plus ou moins bien conservées et quelques vestiges d'infrastructures de barrages.



Entrée du souterrain de Buret avant 1960



Canal de Bernistap

# Le Canal de l'Ourthe

## UN PROJET RÉTRÉCI MAIS OPÉRATIONNEL



### On change les plans!

Quand, en 1839, la scission du Luxembourg fut entérinée, l'objectif de développer économiquement le Luxembourg, belge à présent, refit surface.

Une canalisation entre Liège et La Roche-en-Ardenne fut mise en œuvre avec la création de tronçons de canal en site propre. Une première section jusqu'à Chênée est ouverte en 1854, la suivante jusque Comblain-au-Pont en 1859.

### Voie d'eau ou de fer?

L'implantation en 1866 de la ligne de chemin de fer de l'Ourthe limita le projet aux 17 écluses existant entre Comblain-au-Pont et Liège. Le transport par rail concurrença et supplanta progressivement celui par voie d'eau.

Le canal fut encore utilisé en amont de Tilff jusqu'à sa désaffectation en 1917. La section de Tilff vers Angleur et Chênée resta opérationnelle jusqu'en 1949.

### Aujourd'hui

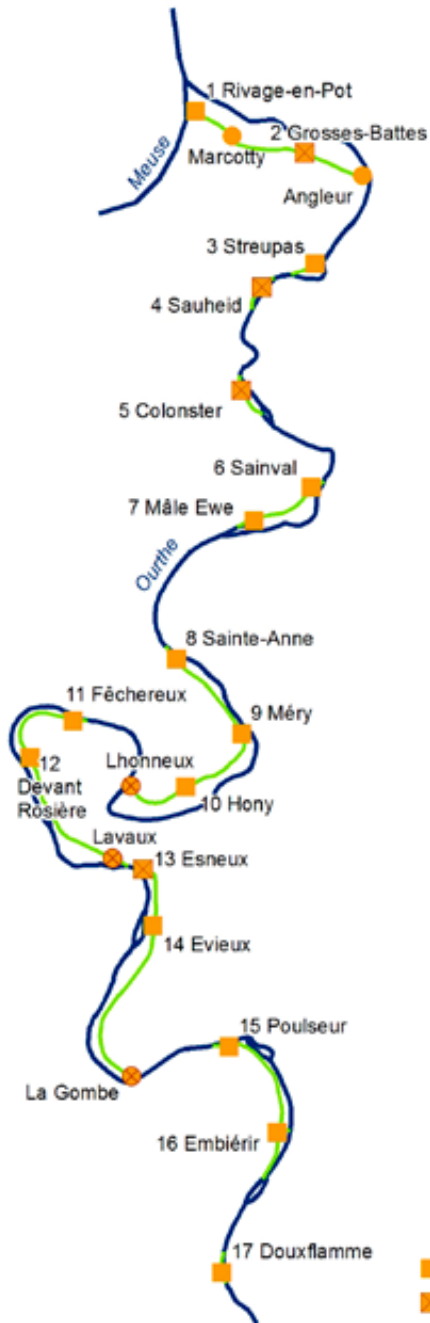
Seules quelques centaines de mètres de canal entre la Meuse et Belle-île sont encore en fonction: des bateaux y sont amarrés à l'année. Si la connexion à la Meuse est toujours effective, celle avec l'Ourthe, face à la confluence de la Vesdre, n'est plus possible. En amont, les tronçons de canal ont été pour la plupart remblayés. Entre Chanxhe et Poulseur, il a été réhabilité et, longé par le Ravel, il permet d'observer nombre de vestiges dans un milieu aujourd'hui dédié au développement de la biodiversité.



Pont Marcotty et maison du Pontonnier (Angleur)



Écluse d'Esneux



Canal en aval du Pont Marcotty (Angleur)



Canal à Pouleur (Comblain-au-Pont)



Évocation de l'écluse et maison éclésièrre des Grosses-Battes (Angleur)

# Rivage-en-Pot

## ÉCLUSE n°1 au confluent de la Meuse



### Deux époques, une seule entrée!

« Le canal de Meuse et Moselle commence à l'embouchure de ce troisième bras de l'Ourthe (celui qui s'embouche dans la Meuse près le Rivage au Pot, après avoir traversé le territoire d'Angleur); son entrée dans le fleuve est assurée par une écluse de garde »

*Extraits du Mémoire sur le canal de jonction de la Meuse à la Moselle par un ingénieur*

Cette entrée prévue initialement pour le canal Meuse-Moselle au début du 19<sup>e</sup> siècle a été finalisée en 1854 pour le canal de l'Ourthe.

### Toujours en fonction!

Écluse et maison éclusière remplissent toujours la fonction pour laquelle elles ont été créées. La maison éclusière héberge l'éclusier chargé de manœuvrer l'écluse.

Propriété du Service public de Wallonie, la maison éclusière a dû être reconstruite après la 2<sup>e</sup> guerre mondiale.

L'écluse, en excellent état malgré son âge, est la dernière à fonctionner sur le canal de l'Ourthe. Elle fait 49,25 mètres de long et 5,2 mètres de large. Sa gestion est à charge de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques et permet la connexion du canal avec la Meuse.



Les agents des Voies hydrauliques de Liège à la manœuvre des vannes pour modifier le niveau d'eau dans l'écluse et permettre au herna Amélie de sortir du canal.



Confluent canal - Meuse et cheval de halage au repos à l'écluse de Rivage-en-Pot.

L'écluse disposait alors d'un pont-levis du même type que le pont Marcotty, encore en place aujourd'hui.





## Retour symbolique sur le canal de l'Ourthe

En 1917, Hubert Maréchal, batelier de Méry, prend livraison d'un Hèrna en fer de 19,50 m de long et 2,87 m de large. Ce bateau servit sur le Canal entre La Vieille montage (Angleur) et le laminoir de Tilff. Il montait les lingots de zinc à Tilff et en redescendait les plaques laminées.

En 1949, son petit-fils, René Van Bossuyt, dernier batelier de l'Ourthe, effectua un ultime transport en amont de Chênée.



Le hèrna Hubert au temps du canal et l'Amélie ne font qu'un!

Au fil des ans, ce bateau change plusieurs fois de propriétaire. Il subit diverses transformations et périodes d'abandons: Hubert, il fut équipé d'un moteur semi-diesel; racheté et rebaptisé Thésy, il sera délesté de son moteur; Antoine, il sera transformé en habitat flottant...



En 2005, Jean-Pierre Gailliez l'équipe d'un moteur électrique et le transforme en gîte flottant. Rebaptisé Amélie (Amélie Poulain - célébration des plaisirs simples). Depuis, il est prêt à toutes les escapades fluviales: Ypres, Verdun, les champs de tulipes... et le canal de l'Ourthe! Pour fêter dignement ses 100 ans, aux journées du patrimoine 2017, le Contrat de rivière Ourthe organise son retour aux sources: avec quelques privilégiés à bord, il passe l'écluse de Rivage-en-Pot.



Entrée dans l'écluse de Rivage-en-Pot

# Pont Marcotty

UN PONT LEVIS pour joindre les deux rives



Le pont-levis Marcotty (du nom de l'ancien moulin Marcotty) ou encore pont des Aguesses (pies en wallon), aurait été érigé en 1852, en même temps que la maison du pontonnier qui veillait au fonctionnement de l'ouvrage.

Il surplombait la «tête de garde», une unique porte à double vantail barrant le passage aux eaux en crue ou permettant d'effectuer des travaux d'entretien en aval.

Le pont-levis, la maison et les ouvrages de pierre bordant la tête de garde tant vers la darse que vers le canal sont classés (Arrêté de l'exécutif de la Communauté française, 1983).

À ce jour, il est toujours fonctionnel mais nécessite une restauration en profondeur. Afin de le préserver, il est fermé à la circulation automobile depuis 2010.



# Wérihet des Vennes

## MAISON ÉCLUSIÈRE

### conservant ses caractéristiques typiques

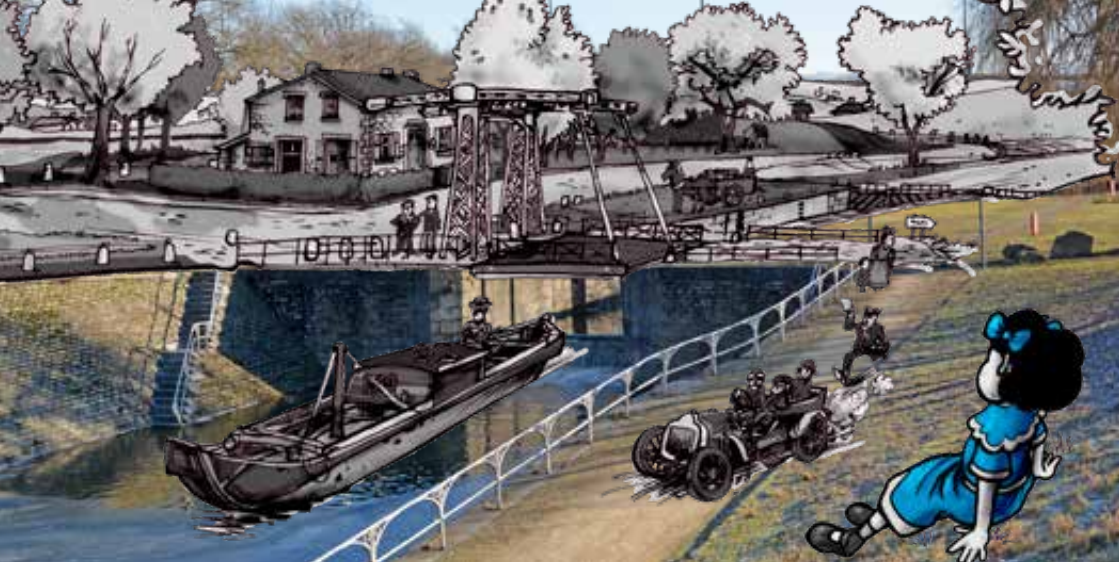


Des 16 maisons éclusières construites avant 1830 pour le projet de relier la Meuse à la Moselle en suivant le cours de l'Ourthe, seules 9 subsistent, dont celle-ci.

Ces maisons possèdent certaines caractéristiques qui permettent de les identifier: maçonnerie en briques, chaînes d'angles en petit granit (calcaire); larmier en pierre moulurée surplombant le linteau de la porte d'entrée, toujours située au centre de la façade, du côté de la rivière. Avec ou sans étage, la maison était couverte d'une toiture à deux versants; le linteau de la porte du pignon droit est en plein cintre.

Logement de l'éclusier, le bâtiment faisait face à l'écluse qui était toujours associée à un barrage assurant un mouillage suffisant pour la navigation. Assez éloigné de la rivière, il était construit sur une butte pour pallier le relèvement du niveau de l'Ourthe et probablement pour limiter les risques d'inondation.





# Les Grosses-Battes

## ÉCLUSE n°2

### UN PONT-LEVIS et UNE MAISON ÉCLUSIÈRE

Un pont-levis semblable au Pont Marcotty situé à l'extrémité aval de l'écluse permettait de joindre les deux rives. La maison éclusière a été démolie en 1977 lors de la construction du pont de la route nationale N633.





## L'éclusier

Chaque écluse du canal avait son éclusier attiré, nommé par l'administration. Lors du passage des bateaux, ce dernier assurait la manœuvre des portes à l'aide d'une perche (ultérieurement remplacée par une manivelle actionnant une crémaillère). Des ventelles ouvertes ou fermées sur les portes permettaient le remplissage ou la vidange du sas, selon que le bateau montait ou descendait le cours d'eau.

Son rôle était aussi d'entretenir l'écluse et ses abords mais également de renseigner l'administration sur le genre, la destination et l'origine du navire. Il surveillait avec vigilance le passage des bateaux afin d'assurer la sécurité des embarcations et des passagers et était présent 24h/24 afin de pallier à tous problèmes éventuels. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, les éclusiers pouvaient également être barragistes ou remplir les fonctions de receveur-percepteur.



Travaux de maçonnerie des perrés.



Les portes de l'écluse étaient toujours présentes bien après la disparition du pont-levis



# Tête de garde d'Angleur

## LES PORTES DE L'OURTHE

Première jonction entre le canal et l'Ourthe et deuxième tête de garde. Les bateaux en provenance de la Meuse empruntaient cette porte de 5,20 mètres de large pour entamer leur remontée de l'Ourthe.

Aucun bateau ne franchit plus cette porte depuis longtemps. Un système de poutrelles et de poulies permet encore aujourd'hui de régler l'alimentation en eau de ce tronçon de canal.

Un pont-levis du même type que le pont Marcotty (pont-levis des Aguesses) permettait de relier les deux rives tant à pied qu'à cheval ou en voiture. Cet ouvrage, devenu inutile a été remplacé par une passerelle fixe.

La maison juxtant l'ouvrage était celle du pontonnier, aujourd'hui elle abrite des services de la Direction des Voies hydrauliques de Liège (SPW).



### Le pontonnier

Ce nom désignait aussi bien les agents nommés par l'administration pour assurer la manœuvre des ponts-levis, que les artisans et ouvriers qui assuraient la construction, la réparation et l'entretien des bateaux en bois (pontons).

Sur le canal, il y avait deux pontonniers assurant la manœuvre des ponts-levis au niveau des têtes de garde (Aguesses et Angleur).



# Streupas

ÉCLUSE n°3

UN CANAL PARALLÈLE À L'OURTHE



Les bateaux empruntaient une petite section de canal à cet endroit.

*« Contrairement au projet de Rémi de Puydt qui envisageait la canalisation du lit propre de l'Ourthe sur tout son parcours (beaucoup plus long d'ailleurs), on n'utilisera pour la navigation que les parties les plus profondes et les moins tourmentées de la rivière. La plus grande partie du parcours étant constituée par un «canal» plus ou moins parallèle au cours d'eau».*

*«C'est ainsi qu'entre Liège et Chênée le canal suivra le même trajet que celui de 1827. En amont de Streupas, il abandonnera l'Ourthe chaque fois que celle-ci se permettra le moindre détour. Que voulez-vous! Ce qu'il fallait, c'était un «vrai» canal, qui ne devait pas se soucier, ni respecter le moindre caprice de la nature. A l'époque, ces tracés eurent tous les deux leurs chauds partisans et leurs virulents adversaires».*

D'après Mille ans de navigation sur l'Ourthe et ses affluents - R. Dalem et A. Néllissen, Editions Petitpas, 1973

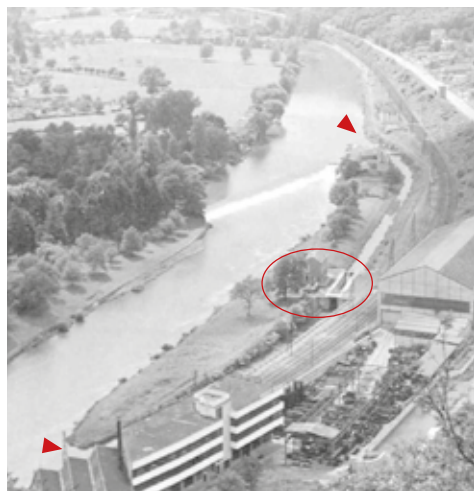




## Sauheid

### ÉCLUSE n°4

Une section complète du canal et le sas de l'écluse sont encore visibles. Initialement implantée en rive gauche, la maison éclusière a dû être déplacée en rive droite pour la construction du chemin de fer. Les bornes soutenant autrefois la lisse en métal sont encore visibles bien que fortement dégradées.



Aujourd'hui quelques poutres placées à l'entrée de l'écluse permettent de conserver un certain niveau d'eau dans le bief amont.







## Les écluses

Des portes à doubles vantaux à l'amont et à l'aval délimitent le sas de l'écluse. Fermées, elles présentent une pointe vers l'amont pour résister à la pression du courant (portes busquées).



Les volants présents sur les portes permettaient de manœuvrer les ventelles pour vider ou remplir le sas. Ensuite, l'éclusier ouvrait les portes avec une perche ou plus tard en actionnant les manivelles placées de part et d'autre.



Excepté à Angleur où des ponts-levis étaient installés, une passerelle fixe à l'aval de l'écluse ou de la tête de garde permettait de joindre les deux rives.

Une encoche dans la maçonnerie de l'écluse accueillait la porte afin de ne pas diminuer sa section utile.

Les rainures verticales entaillant les piles tant à l'amont qu'à l'aval pouvaient accueillir des poutrelles pour mettre l'écluse à sec (entretien des maçonneries, des vannes, des portes...).



En aval de l'écluse, des anneaux d'amarrage étaient prévus pour les bateaux qui attendaient leur tour.



Dans les murs de l'écluse, des encoches permettaient au batelier de manœuvrer à l'aide d'une gaffe (perche munie d'un croc et d'une pointe métallique - ferré)

# Colonster

## SITE DE L'ÉCLUSE n°5

Écluse et maison éclésièrre du canal de l'Ourthe ont été démolies en 1968. Elles ont cédé la place au barrage mobile actuel.

Le plan de 1910 (ci-contre) localise en rive droite la maison éclésièrre du projet «Meuse-Moselle» et l'emplacement prévu pour l'écluse. Cette maison a été détruite en 1972 pour permettre la rectification du cours de l'Ourthe en vue de la réalisation de l'autoroute E25.

### Que d'évolution dans ce paysage!

Les barrages fixes en amont de l'île Rousseau ont été établis pour l'alimentation en eau des usines Raikem, soit bien longtemps avant la construction du canal. Bien que fortement dégradés, ils sont encore en place.

En suivant le RAVeL vers Tilff, sur votre droite, vous pourrez apercevoir une petite mare,



Pont-déversoir et entrée du canal

vestige du bief d'amenée des eaux aux usines Raikem (laminoir fermé en 1946). Le bief était appelé «by des marteaux» depuis 1530, année de création de la Forge de Colonster.

Si vous empruntez le RAVeL vers Liège, vous passerez sur un petit pont qui prolongeait le chemin de halage. Ce pont enjambait l'ancien déversoir du «by des marteaux» permettant d'y limiter la hauteur d'eau.



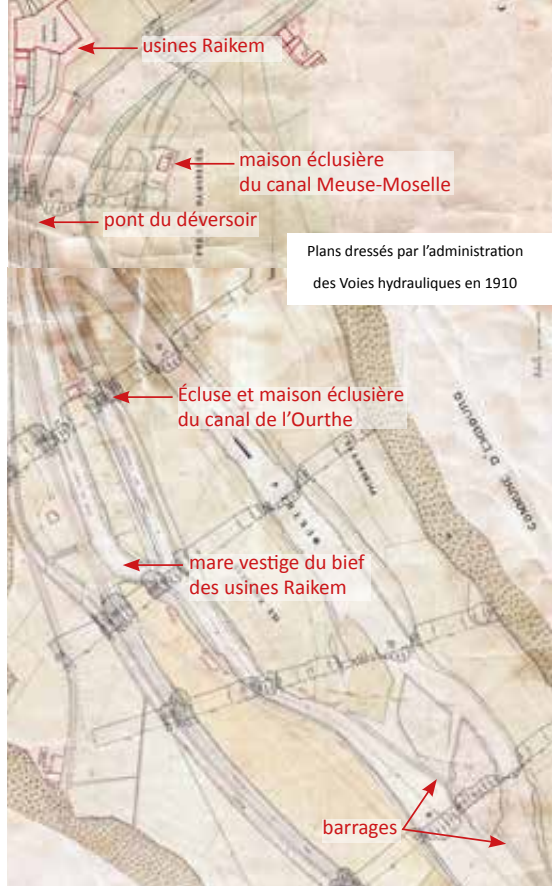


Pont-déversoir aujourd'hui



Hèrna sortant du sas de l'écluse

Écluse et maison éclésièr de Colonster.  
Les perches permettant d'actionner les portes sont  
ici bien visibles de part et d'autre de l'écluse



# Sainval et Mâle èwe

## ÉCLUSES n°6 et 7

### Le chemin de fer concurrent du canal



Entre ces deux écluses, le lit du canal initial a été déplacé pour épouser la courbe du chemin de fer nouvellement construit.

Aux Prés de Tilff, suite à la construction du chemin de fer, la maison éclésièrre (Mâle èwe) située en rive gauche du canal a été remplacée par une autre en rive droite.

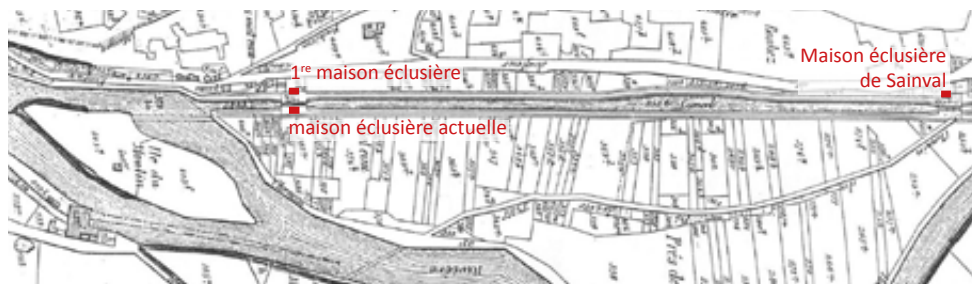
Un petit tronçon du canal initial, toujours sous eau, reste visible sur le terrain des anciennes pépinières Gallaix (aujourd'hui Ecotopia).

Tous ces travaux n'ont pas suffi à «sauver le canal» remplacé progressivement par le chemin de fer pour le transport tant des personnes que des marchandises. Ce tronçon fut remblayé après 1970 pour servir d'assise à la voirie.



Écluse et maison de la Mâle Èwe.  
Toujours visible actuellement, cette dernière date d'après la construction du chemin de fer

Plan Popp de 1865 avant l'implantation du chemin de fer vs orthophotoplan montrant le tracé du chemin de fer et la route construite sur le canal remblayé.





Maison éclusière de Sainval. Les deux vantaux de la porte de l'écluse, en position fermée, sont busqués (présentent une pointe vers l'amont). Elle a été transformée en 1905 par l'architecte Georges Hobé.



*« Entre Sainval et Tilff, le canal longeait plus ou moins la route actuelle (N633) et traversait dans toute sa longueur les anciennes pépinières Gallaix ; reporté de l'autre côté du chemin de fer, il a laissé une large tranchée remplie d'eau stagnante »*

D'après de *Mille ans de navigation sur l'Ourthe et ses affluents* - R. Dalem et A. Nélissen, Ed. Petitpas, 1973.

## La Grande Compagnie du Luxembourg

La Grande Compagnie du Luxembourg était concessionnaire du canal de l'Ourthe. Elle obtint également la concession de la ligne de chemin de fer Angleur-Marloie-Luxembourg.

En 1863, les premiers coups de pioche sont donnés en aval de Tilff pour déplacer maison éclusière et canal et ainsi faire place au chemin de fer. Le premier convoi de marchandises emprunta la ligne le 18 juin 1866, sept ans à peine après l'ouverture du canal.

Si pendant un temps le prix moindre du transport de matériaux pondéreux par bateau permit de maintenir la comparaison, la construction de lignes directes entre les carrières et le chemin de fer accéléra l'abandon progressif du transport par eau. En 1892, il est déjà question de la suppression du canal, le produit des droits de navigation ne couvrant plus son entretien.



# Sainte Anne

## ÉCLUSE n°8 ou ÉCLUSE SIMON

Entre Tilff (n°7) et l'écluse S<sup>te</sup>-Anne, pontons et hêrnas empruntaient le lit de l'Ourthe. À hauteur des rochers S<sup>te</sup>-Anne, ils pénétraient à nouveau dans une section de canal, passaient à Méry (n°9) et à Hony (n°10). Ce tronçon dut, lui aussi, être dévié lors de la construction du chemin de fer.

Deux maisons éclésières se sont succédé sur ce site, passant d'une rive à l'autre de l'écluse. La maison éclésière actuelle a été construite en 1904 par l'architecte Georges Hobé dans un style «cottage».

Les pierres latérales du sas de l'écluse et la passerelle qui la surplombait à l'aval sont toujours visibles dans le jardin.



1<sup>ère</sup> maison éclésière en rive gauche du canal vue vers l'amont (côté chemin de fer)



2<sup>e</sup> maison éclésière en rive droite du canal vue vers l'aval



## Les passeurs d'eau

Fin du 18<sup>e</sup> siècle, il n'existait que quelques rares ponts sur l'Ourthe, détruits pour la plupart par de fortes crues. Le passage d'une rive à l'autre s'effectuait le plus souvent à gué en des lieux où le niveau des eaux le permettait.

Aux endroits plus fréquentés, l'administration prévoyait un service de traversée par bac. Le passeur d'eau était alors la personne désignée pour percevoir le droit de passage et manoeuvrer la barque.

Certains bacs étaient empruntés par les chevaux de halage lorsque le chemin de halage changeait de rive (comme à Lhonneux).

# Méry

## ÉCLUSE n°9 Changement de fonction



Après la fermeture de la navigation sur ce tronçon, la maison éclusière a abrité un restaurant (friture). Sur la maison, une plaque témoigne du niveau atteint par la crue de décembre 1925.

Sur la photo ci-contre sont bien visibles en arrière-plan le château de Crèvecoeur et sa ferme, détruite par un V1 en 1944



Au carrefour de l'avenue d'Esneux et de la rue de Gobry (Méry)

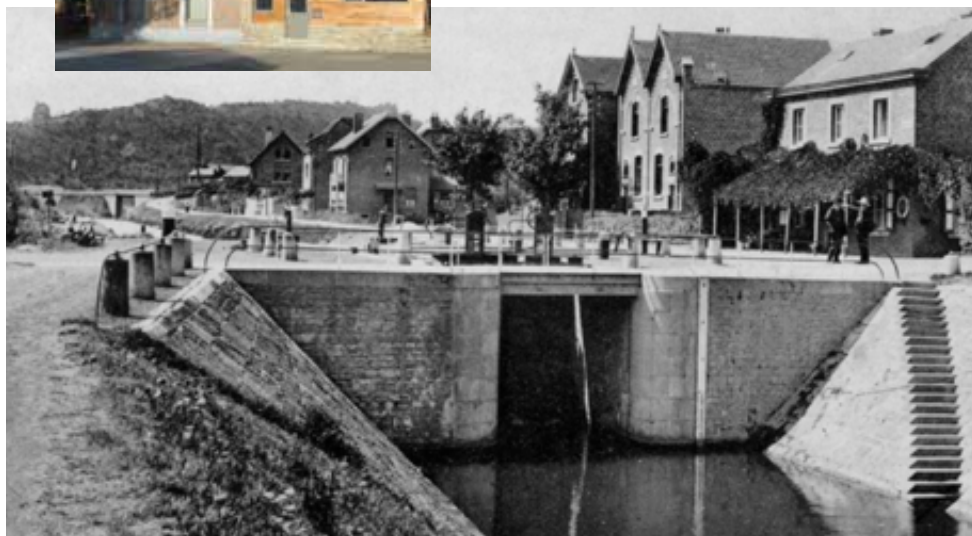
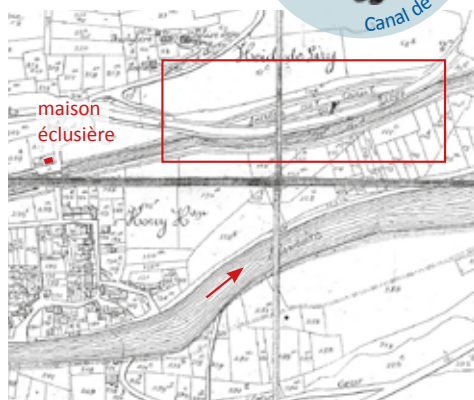
Le dernier bac du passeur d'eau de Lhonneux peu avant sa démobilisation



# Hony

## ÉCLUSE n°10 le canal aujourd'hui remblayé

La maison éclésièrre a été l'objet de quelques transformations et le canal est aujourd'hui remblayé. Le double alignement d'arbres témoigne de son tracé. Sur le plan Popp ci-contre, en aval de la maison éclésièrre, on voit clairement le déplacement du Canal pour épouser la courbe prise par le chemin de fer à cet endroit.





## PONT DU CHEMIN DE FER

### Traces de frottement des cordages de halage

La traction des bateaux le long des fleuves et canaux était très répandue avant la motorisation des bateaux, l'usage de voiles n'étant pas toujours possible en raison de la présence de tunnels, de ponts ou pour cause de vents défavorables.

Le passage répété des cordages contre les pierres a provoqué une usure importante de celles-ci (traces encore visibles ici, à Poulseur, sur une borne au niveau de l'écluse et sous le pont du chemin de fer de Hony).

On distingue deux modes de traction terrestre des bateaux fluviaux :

- le halage à la « bricole » : le batelier et sa famille s'attachaient à la corde de traction par un harnais appelé bricole pour tirer le bateau.
- la traction animale, par chevaux.



### Le cheval de halage

Le cheval de batelier était d'habitude une bête de labour à qui on demandait suivant les saisons de sillonner les champs ou les rivières. Il était trapu, solide. Le cheval et son conducteur formaient un couple inséparable. Ce dernier en prenait le plus grand soin. Il vérifiait tous les détails du harnachement pour éviter que le cheval soit blessé (souvent celui-ci était coquettement harnaché, décoré de pompons aux couleurs éclatantes).

Le batelier était assis sur le dos de l'animal les deux jambes du côté de la rivière car il devait pouvoir surveiller à tout moment ce qui se passait tant en amont qu'en aval et parer à tout incident.

Déjà avant la construction du canal, il tirait la bèche pour remonter la rivière et à la descente, on l'installait à l'avant ou au centre du bateau.



Canal de l'Ourthe

# Lhonneux

## TÊTE DE GARDE vers Hony et passage d'eau

En amont du barrage, le chemin de halage passait ici d'une rive à l'autre. Le cheval de halage devait donc emprunter le bac du passeur pour traverser la rivière.



Maison du passeur d'eau





## Le Coleu

### MAISON ÉCLUSIÈRE et VESTIGES DE BARRAGE



À 300 mètres de la tête de garde de Lhonneux, en descendant la rivière, sise sur sa butte pour échapper aux inondations, cette maison éclusière en triste état, est typique du projet hollandais.

À l'avant, on y devine l'emplacement de l'écluse. Dans la rivière, visibles à l'étiage, quelques pierres signalent encore la position du barrage, aujourd'hui disparu.





# Fêchereux

## ÉCLUSE n°11, un paysage, deux époques

Ici les maisons éclésières des deux projets se font face: en rive gauche, sur sa butte, la maison éclésière du projet «hollandais» (1830); en rive droite celle du projet belge.

Pour le projet «belge», une section de canal a été creusée en rive droite, permettant de relier plus rapidement Esneux sans emprunter le lit de la rivière.

La nouvelle maison éclésière a été modifiée en 1905 par l'architecte Georges Hobé.

Sur les bornes bordant le canal, des traces d'usures laissées par les cordes de halage.





Canal Meuse-Moselle

## Les carrières pour construire le canal

Pour construire les perrés, écluses et maisons éclésières, des pierres locales ont été utilisées. Ce qui explique la différence de nature en fonction du site.

Dans les carrières aujourd'hui abandonnées, des blocs imposants sont autant de témoins de l'activité passée.



Dans le bois dit du Patronage à Esneux, on retrouve des blocs entiers incomplètement travaillés. Des pierres ont également été extraites à Rosière (Esneux), au Grandpré à Comblain-au-Pont et à Champoutre (Durbuy).

## Frayère

L'entrée aval de l'écluse est toujours connectée à l'Ourthe. Site à l'abri du courant, elle constitue une zone refuge pour les poissons et peut également servir de frayère (site de reproduction). Pour conserver l'intérêt piscicole du site, un désenvasement régulier est nécessaire.



# Devant Rosière

## ÉCLUSE n°12



La maison éclusière, coquettement entretenue, conserve la plupart des caractéristiques de l'époque.

Aujourd'hui, l'écluse et le canal sont complètement remblayés. Les pierres latérales du sas sont néanmoins toujours visibles, de même que le pont et son garde-corps.



L'éclusier Raskin sur la porte de l'écluse



# Le Castel

## MAISON ÉCLUSIÈRE transformée



C'est une des 16 maisons éclésières construites avant 1830 pour le projet de relier la Meuse à la Moselle en suivant le cours de l'Ourthe.

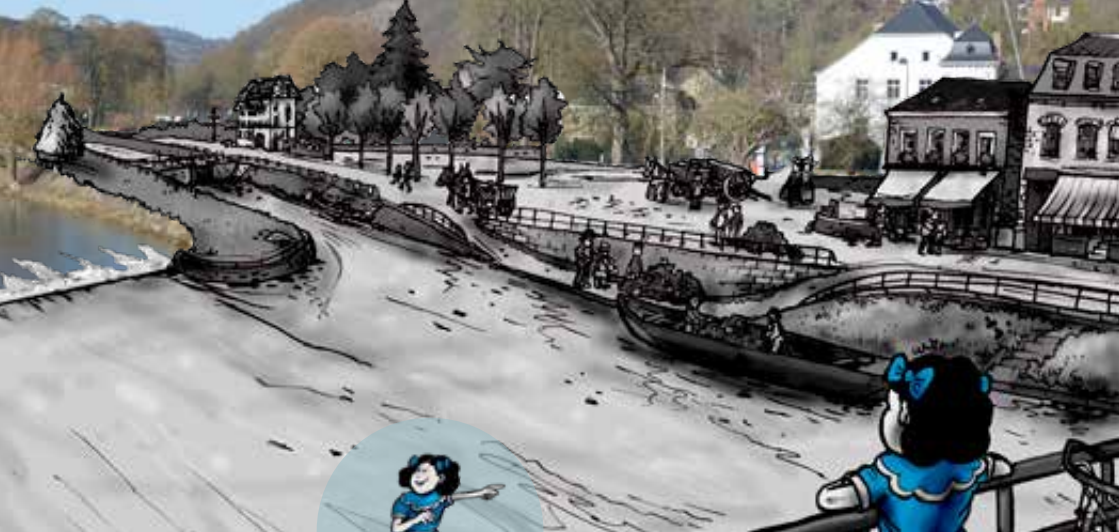
Bien que transformée, les caractéristiques particulières d'origine de cette maison éclésièrre sont toutefois encore visibles: un larmier en pierre au-dessus de la porte d'entrée (côté rivière), pierres d'angle en calcaire (petit granit) et porte cintrée latérale. Construite à hauteur du barrage qui devait assurer un mouillage suffisant pour la navigation, sa façade principale faisait face à l'Ourthe et à l'écluse.

La présence d'un témoin du niveau d'eau atteint par la crue de 1925 sur un des angles de la maison atteste néanmoins que la butte élevée lors de sa construction n'était malheureusement pas encore suffisante pour éviter tous désagréments dus aux crues de l'Ourthe.



L'hôtel du Castel





# Lavaux

## TÊTE DE GARDE

Porte à doubles vantaux permettant de mettre le canal à sec afin d'y réaliser des travaux d'entretien mais aussi de le protéger des crues. Les bateaux qui remontaient la rivière parcouraient ici environ 200 mètres dans l'Ourthe avant d'atteindre l'écluse d'Esneux et un nouveau tronçon de canal. Le chemin de halage passait sous le pont en rive droite.







## Commerce au fil de l'Ourthe

Le développement de la navigation par l'aménagement de la rivière d'abord puis la construction du canal a offert des débouchés intéressants aux marchandises produites dans le bassin.

De nombreuses industries prospèrent et utilisent la rivière pour exporter leur production.

Moulin Bastyns  
à Souverain-Pré  
(Esneux)



Laminage de Tilff © ULiège, coll. CHST

*«Entre Barvaux et La Roche, les principaux établissements industriels qui transportent par eau leurs matières premières et leurs produits sont : un moulin à tan, une forge, quatre scieries, onze moulins à farine, les fours à chaux et les carrières de Hampteau.»*

*De Barvaux à Liège, les établissements sont plus nombreux et plus importants : 24 moulins à farine, 3 moulins à tan, 3 à battre le chanvre, 1 à huile, 1 à broyer les couleurs, 1 à râper le tabac, 1 scierie de marbre, 8 laminoirs pour le fer, 2 pour le zinc, 4 martinets, 5 fonderies de fer, 2 de zinc, 2 fenderies pour le fer, 30 carrières et plus de grès à paver et de calcaire; 7 de granit, 2 de marbre, dont une de marbre rouge et blanc, 3 tanneries, 1 filature de laine, 1 moulin à vapeur, 1 verrerie, des houillères à Grivegnée, des minières au-dessus d'Esneux, des fours à chaux, des distilleries, des briqueteries... sans compter les établissements en dehors de la vallée, ni, parmi la multitude d'usines et d'exploitations de tout genre que renferme la ville de Liège, celles qui tirent avantage de la navigation de l'Ourthe.»*

De L'Ourthe et de sa navigation, B.J. Vandooren,  
Imprimeur de la Statistique Générale et des  
Annales des Travaux Publics, 1846



## Esneux

### ÉCLUSE n°13, entrée d'un long tronçon de canal

Depuis Esneux, une portion de canal assez longue conduisait les embarcations jusqu'à la tête de garde de La Gombe, après être passées par l'écluse d'Evieux (n°14).

La maison éclésièrre, autrefois située un peu en retrait par rapport à la ligne de façade des maisons actuelles, a été remplacée par un ensemble de quatre bâtiments identiques.



Procession passant sur le pont de l'écluse -  
Maison éclésièrre en arrière-plan



Canal remblayé - maison éclésièrre remplacée par  
4 bâtiments identiques

Pierre de l'écluse aujourd'hui transformée en monument à la mémoire de 12 GI qui se sont noyés dans le canal (Noël 1944)





## La Lèche

Sur La Lèche à Esneux, à Souverain Pré et en quelques autres endroits, des chantiers pour l'entretien et la réparation des bateaux étaient organisés.

Hèrna en cale sèche -  
A droite une bêche



Ouvriers pontonniers devant un hèrna



## Batellerie et tourisme

Avant même la réalisation du canal de l'Ourthe, nombreux étaient les villégiateurs à parcourir nos contrées. Mais avec l'ouverture du canal, la sécurité des voyageurs était assurée et les touristes en profitent!

En avril 1837, les ouvriers de Monsieur Mention, exploitant de la carrière de Sainte-Anne, mettent à jour une grotte qui s'avère presque aussi belle que celle de Remouchamps (d'après *L'Indépendance Belge*). Propriétaire de l'hôtel du canal de l'Ourthe, M. Mention n'hésite pas à attirer les liégeois à venir découvrir les beautés du lieu en assurant avec la barque de Tilff, une liaison depuis le quai des Croisiers à Liège.

Avec l'ouverture de la ligne de chemin de fer, c'est le début du tourisme de masse. De nombreuses activités sont organisées pour attirer et distraire le touriste dominical ou les villégiateurs estivaux: concerts, corso fleuri, concours hippiques... Des bateliers prêtent leur concours à la fanfare d'Esneux en installant un podium sur deux hêrnes jumelés.

Des bateaux de tourisme s'aventurent jusqu'à nos villages. Fin 19<sup>e</sup> et début du 20<sup>e</sup> siècle, des bateaux-mouches sont mis en service pour assurer le transport des touristes venant passer une journée de détente à Tilff: partie de pêche, promenade et bal à la guinguette de l'amirauté.

Tilff, Esneux et Comblain sont devenus des buts d'excursion pour les canotiers liégeois (l'aviron était un sport à la mode).

Les cadets de la marine en amont de l'écluse de Sauheid, en 1946 (ph L. Jacques-Houssa)



Concert flottant à Esneux vers 1900, sur un podium monté sur 2 hêrnes jumelés



Avant la première guerre, un ancien remorqueur à vapeur, converti en bateau-mouche, amenait en 2h jusqu'à 30 passagers de Liège à Tilff



Un bateau-mouche face au château de Sainval

Retour de canotage dominical à l'écluse d'Angleur (ph Noir Dessin)



# Evieux

## ÉCLUSE n°14, entre deux tronçons de canal

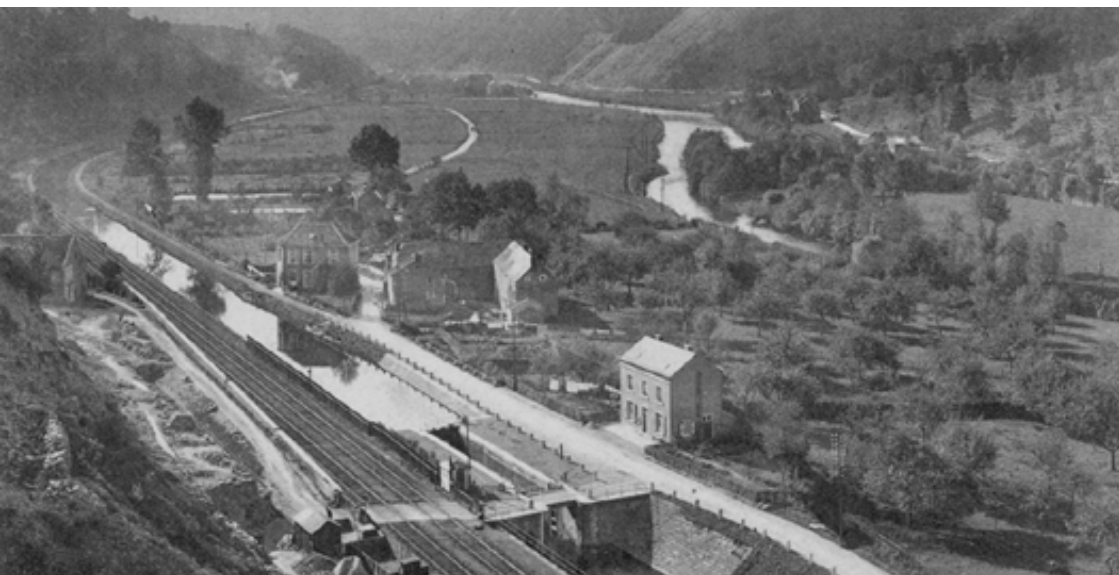
Située entre Esneux et La Gombe, cette écluse permettait de conserver un niveau d'eau suffisant dans un des plus longs tronçons du Canal de l'Ourthe.



Au pied du versant se côtoyaient dans un espace restreint la vieille route, le halage, le canal et le chemin de fer.



En aval d'Evieux, le canal, initialement rectiligne a été déplacé pour laisser place à la gare d'Esneux





# Le Pahy

MAISON ÉCLUSIÈRE aux caractéristiques les mieux conservées



## Toutes semblables ou presque !

Des 16 maisons éclésières construites avant 1830 pour le projet de relier la Meuse à la Moselle en suivant le cours de l'Ourthe, seules 9 subsistent. Celle-ci est la plus authentique (la moins transformée).

Toutes sont construites suivant le même plan: la maçonnerie est en briques, les chaînages d'angles en petit granit (calcaire), un larmier en pierre moulurée surplombe le linteau de la porte d'entrée toujours située au centre de la façade, du côté de la rivière.

Avec ou sans étage, la maison était couverte d'une toiture à deux versants ; le linteau de la porte du pignon droit est en plein cintre.

La maison éclésièrre était éloignée de la rivière et construite sur une butte pour pallier le relèvement du niveau de l'Ourthe dû au barrage (dont l'utilité était d'améliorer le mouillage) et probablement pour limiter les risques d'inondation de la maison.

La présence d'un témoin du niveau d'eau atteint par la crue de 1925 atteste néanmoins que cette butte n'était malheureusement pas encore suffisante pour éviter tous désagréments dus aux crues de l'Ourthe.

Le creux observable entre le RAVeL et la maison était l'emplacement prévu pour l'écluse.



Dans le lit de la rivière, des vestiges du barrage sont encore visibles: lit en briques et pierres présentant une encoche dans laquelle s'emboîtaient les poutrelles du barrage.

Autres pierres travaillées présentes sur les berges





# La Gombe

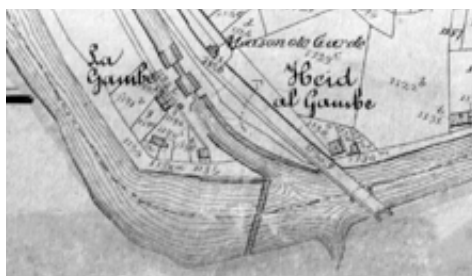
## TÊTE DE GARDE vers Esneux

Entre La Gombe et Pouleur, les bateaux naviguaient sur l'Ourthe avant de rentrer dans la dernière portion du canal. En 1841, il fut décidé d'établir ici un passage d'eau à l'usage des piétons.



Traces d'usure laissées par les cordes de halage sur la pile du pont du chemin de fer

Entrée vers la tête de garde juste en aval du Pont







## Carrières Monfort, la Gomme...

En donnant un accès plus facile à la Meuse, le canal de l'Ourthe a incontestablement développé les échanges commerciaux et favorisé l'essor des carrières et fours à chaux de la vallée, ainsi que celui des usines métallurgiques de Méry, Tilff et Angleur.

Par exemple, en 1882, l'écluse d'Esneux a vu le passage de 1224 bateaux transportant moellons et pavés, pour un tonnage total de 36.000 tonnes)

Par la réalisation de jonctions directes entre leur exploitation et la ligne de chemin de fer, les maîtres-carriers abandonnèrent peu à peu le transport par eau. Poulseur devint alors une gare de formation importante.



Déchargement de pierres à Liège quai des Pêcheurs (actuel quai Van Beneden).

Carrière de Monfort.  
Quai de chargement de 1500m de long directement  
relié à la gare de Poulseur via un pont privé.  
Une concurrence qui finira par l'emporter sur le  
transport par Hèrnas



# Pulseur

## ÉCLUSE n°15

Aujourd'hui fortement transformée, cette maison éclusière est la seule qui ait été utilisée aux deux époques: pour le canal Meuse-Moselle et pour le canal de l'Ourthe. La passerelle surplombant l'écluse est exactement à la même place qu'autrefois.



# Quelles embarcations?

## Les bêtchètes

Bateaux à fond plat typiques de l'Ourthe-Vesdre-Ambève, conçus pour franchir les vennes sans chavirer.

- Longueur: 18 à 20 mètres
- Largeur: 2 mètres
- Profondeur: 85 cm
- Courbure accentuée des extrémités (le dessous de la pointe servant de proue recouvert d'une plaque de zinc)
- Petit mât central au sommet duquel était fixé le cordage de halage
- Charge utile: 10 à 18 tonnes (en fonction du débit de la rivière).
- Chargement: bois scié, minerais, chaux, charbon de bois et plus tard houille et pierres à paver, service de messagerie... ou transport de passagers, touristes en quête d'émotions.

Les «bêtchètes» sont tractées par des chevaux solides, trapus. Avant la canalisation, ils ne tractaient que pour remonter la rivière. Pour descendre, on les installait à l'avant du bateau.

Si elles aidèrent à acheminer les matériaux pour la construction des barrages, chemins de halage, écluses et maisons éclusières du projet de canal Meuse-Moselle, elles cessèrent progressivement de naviguer sur l'Ourthe aval après la construction du canal de l'Ourthe, c'est-à-dire en 1859. Certaines reprirent un temps du service pendant la guerre 1914-1918 et comme les chevaux étaient réquisitionnés, ce sont des femmes et des hommes qui s'attelaient à la tâche.



## Les hèrnas

Bateaux de Meuse caractérisés par un fond plat fortement relevé à l'avant et à l'arrière pour passer les courants qui coupaient la Meuse tous les 10 km environ.

Il y en avait de trois sortes: des «tous nus», c'est-à-dire sans le moindre habitacle, d'autres avec un «rouf» au centre et enfin des barques complètement fermées et recouvertes, servant spécialement au transport des marchandises périssables.

Sur le canal de l'Ourthe, les hèrnas (capacité: 40 tonnes) vinrent rapidement supplanter les bêtchètes. Certains remontèrent même jusque Lassus (Hamoir).



*«Voici le bateau en vue, monté par deux hommes, l'un à l'avant muni d'une perche ferrée, l'autre au gouvernail; le chargement a été placé exactement au centre de l'embarcation, sans cette précaution le naufrage serait probable... Entraîné vers le pertuis, le pilote assure son itinéraire d'un vigoureux coup de barre qui fait craquer la carcasse du «pont».*

*Celui-ci alors, semblable à un cheval qui se cabre, se relève de l'avant et comme ébranlé dans sa masse, par un jeu de bascule, se précipite dans le gouffre. A ce moment, la pointe recourbée remplit son office: elle relève le bateau qui, autrement coulait à fond. Alors, le guide monté sur l'avant joue son rôle. Il assure la direction avec son ferré car la course est tellement rapide que le gouvernail ne suffit plus.»*

# Embiéris

## ÉCLUSE n°16 ET MAISON ÉCLUSIÈRE

Un site restauré pour conserver le patrimoine et améliorer la biodiversité



Très souvent, les membres de l'Union des Pêcheurs de l'Ourthe-Ambève (aujourd'hui Société Piscicole et Halieutique de l'Ourthe) se lamentaient de voir le tronçon entre Chanxhe et Poulseur se combler petit à petit. Des lamentations, ils sont passés à l'action fin des années 1970.

### Résurrection du canal: une histoire d'amitié et de persévérance

Mais par où commencer?

Avant de désenvaser et rétablir le lit du canal, il fallait faire disparaître les buissons et broussailles sous lesquels il se devinait à peine. Chaque week-end où le temps le permettait, pendant des semaines, une poignée d'entre eux maniaient haches, scies, tronçonneuses et houes. Parfois l'un d'eux s'acharnait à mettre à nu un bout de perré et le canal réapparaissait progressivement!



Un subside de 36.000 francs (près de 900 euros) alloué par le Fonds Piscicole permet de nettoyer et remettre sous eau l'amont du tronçon. Certains se résignèrent à en rester là mais d'autres tinrent bon!

Dans les années qui suivirent, avec de nouveaux subsides (plus de 130.000 francs - 3220 euros), l'essentiel était fait. Le canal était de nouveau alimenté et rempoissonné régulièrement. Un concours de pêche y était organisé chaque automne.

Dans les années 1970, si à Poulseur l'aval du tronçon est encore en bon état, à Chanxhe, un travail de fourmis est entrepris par les pêcheurs pour enlever les broussailles qui masquent complètement le lit asséché à l'amont du tronçon. Une fois le tracé du canal remis au jour, la machine entre en scène et dévase énergiquement pour restaurer la connexion avec l'Ourthe.



Avant remise en eau du canal dévasé, il a été nécessaire de bétonner le fond du lit afin de mettre un terme aux nombreuses fuites qui hypothéquaient la renaissance du canal.



La connexion avec l'Ourthe rétablie, il restait à dévaser la portion de canal jusqu'à l'écluse de Chanxhe.



Dans les années 1990, la Meuse Liégeoise (aujourd'hui SPW-Direction des voies hydrauliques de Liège) construisit le Ravel sur le chemin de halage, colmata les fuites qui se produisaient à l'aval et installa des bancs. La Commune de Comblain, la Fondation Roi Baudouin et Qualité-Village-Wallonie menèrent un projet commun de valorisation du site. Les riverains purent alors se le réapproprier, s'y promener, y pêcher et découvrir son histoire.

En 2018, le Contrat de rivière Ourthe lance une nouvelle phase dans la valorisation du site avec ce projet *Canal de l'Ourthe vs Canal Meuse-Moselle*.

Le canal est de nouveau envasé par endroits et des pistes sont lancées pour lui éviter un retour en arrière.



**Écluse de Chanxhe** : Après mise à sec, opération de sauvetage des poissons pris au piège dans les flaques, démontage et restauration à l'identique.



# Douxflamme

## ÉCLUSE n°17

A la confluence avec l'Amblève,  
le terminus du canal de l'Ourthe

L'Ourthe entre Comblain-au-Pont et La Roche-en-Ardenne fut bel et bien naviguée mais, si des aménagements pour prolonger le canal de l'Ourthe furent prévus, ils ne virent jamais le jour.

Devant la maison éclusière, les pierres supérieures du sas remblayé de l'écluse sont encore visibles et on murmure même que les portes sont toujours en place.





## Vers l'Amblève et la Vesdre

Il semble que les bateaux utilisés sur l'Amblève et la Vesdre aient été plus petits que ceux de l'Ourthe, surtout en largeur... (mais tous les auteurs ne s'accordent pas sur ce point). Ainsi, si une bèche d'Ourthe était large de 2,20m, les autres ne faisaient que 1,50m.

L'Amblève aurait été naviguée de Douxflamme à Stavelot. Ce sont les moines qui, dès le 17<sup>e</sup> siècle, se préoccupèrent de l'entretien de la rivière et de l'aménagement de passes navigables. Au 18<sup>e</sup> siècle, le prince abbé envisagea même de faire sauter les pierres des Fonds de Quarreux et de canaliser l'Amblève pour en faciliter la navigation.

Comme pour l'Ourthe, c'est le chemin de fer qui y provoqua le déclin de la navigation, avec la mise en service de la ligne Rivage-Troispont en 1880.

Sur la Vesdre, les bateaux naviguaient entre Chênée et Nessonvaux (Fraipont), soit à peu près sur 15 km et seulement en période de bonnes eaux. Au-delà de Chaudfontaine, la navigation devenait très compliquée.

Par contre, l'accès à cette Ville d'eaux, exploitée depuis 1676, n'était possible que par la rivière. Un service régulier de bateaux a donc fonctionné jusque la fin du 19<sup>e</sup> siècle, au départ de Liège, pour le transport des curistes et des villégiateurs vers ce lieu très fréquenté pendant la bonne saison.





# Grand-Pré

## PAYSAGE BIEN DIFFÉRENT DE CELUI PROJETÉ



La présence de la maison éclusière (aujourd'hui remplacée par le complexe communal) et de traces de perrés au niveau de la rivière semble indiquer la position de l'écluse qui devait (si elle avait été construite) permettre aux bateaux le franchissement du barrage.

*Excepté les briques, les matériaux nécessaires à la construction du barrage, de l'écluse et de la maison éclusière étaient, lorsque c'était possible, extraits sur place.*

*Ainsi, au niveau de Grand-Pré, des pierres ont été extraites sur le versant en rive droite. Certaines seraient encore éparpillées sur place.*

D'après Mille ans de navigation sur l'Ourthe et ses affluents - R. Dalem et A. Nélisten, Editions Petitpas, 1973

À partir d'ici, vous ne trouvez plus vers l'amont que des vestiges du Canal Meuse-Moselle ou d'autres encore plus anciens de navigation sur l'Ourthe. En effet, le Canal de l'Ourthe a été arrêté à Douxflamme et la partie de l'Ourthe entre Comblain-au-Pont et La Roche-en-Ardenne ne fut jamais canalisée (bien qu'une convention du 29 janvier 1852 eût fixé l'achèvement des travaux à fin 1856) : priorité fut donnée au développement du chemin de fer au détriment de la voie d'eau.

En s'affranchissant des aléas climatiques, du débit de la rivière, le projet initial de canal Meuse-Moselle devait permettre de profiter des ressources naturelles du Luxembourg (bois et minerais) et de développer économiquement. Afin d'y amender les sols, il était prévu d'y importer la chaux produite dans la vallée.

Fours à chaux de Chanxhe





## Commerce au fil de l'Ourthe (suite)

La navigation sur l'Ourthe a permis le développement du nord de l'actuelle province de Luxembourg en offrant un débouché plus important aux carrières, mines et autres productions locales.

*« La province de Luxembourg n'a offert jusqu'à présent, sous le rapport de l'industrie et de l'agriculture, que très peu d'intérêt. Cette province qui, par sa structure physique, diffère si essentiellement des autres parties du royaume, en est presque isolée par le défaut de communications. Malgré la bonté de son sol et les richesses minérales qu'il renferme, ses relations commerciales ne sont guères étendues au-delà des limites de son territoire. Elle a peu de produits à exporter, et la consommation de ceux du dehors n'y est pas considérable ; aussi l'agriculture y est elle négligée, l'industrie stationnaire et la population rare. »*

Extraits du Mémoire sur le canal de jonction de la Meuse à la Moselle par un ingénieur



*« Sur l'Ourthe, la navigation est très importante pour le transport des fers du département des forêts (du Luxembourg)... et leur conduite aux usines où ils doivent être travaillés et ensuite ramenés à Liège où, étant convertis en armes de guerre, en tôles, en clous, etc. Ils deviennent l'objet d'un commerce très étendu. Elle est également importante pour le transport du charbon et autres combustibles destinés à la consommation des usines, pour le transport des cuirs, des écorces et des matériaux destinés à l'entretien et aux réparations des routes tant du département que de ceux circonvoisins, même de la Hollande »*

D'après le Mémoire statistique du département de l'Ourthe - Fr. Thomassin, 1806

*« À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, la houille avait remplacé le charbon de bois et ce combustible au lieu de descendre l'Ourthe la remontait pour les besoins des riverains. Par contre, le bois (scié à longueur déterminée) continuait à être transporté vers la ville, à l'usage des charbonnages, et les pierres à paver remplacèrent les minerais. Les bêtchêtes dirent également le service de messagerie »...*

*La Société du Luxembourg, exploitant du canal, avait également obtenu la concession de la recherche et de l'exploitation de minerais : cuivre à Noisoux, du plomb, du fer et du cuivre à Durbuy, Borlon, Tohogne, Bomal, Barvaux, Heyd et Grandhan. »*

D'après Mille ans de navigation sur l'Ourthe et ses affluents - R. Dalem et A. Nélissen, Éditions Petitpas, 1973

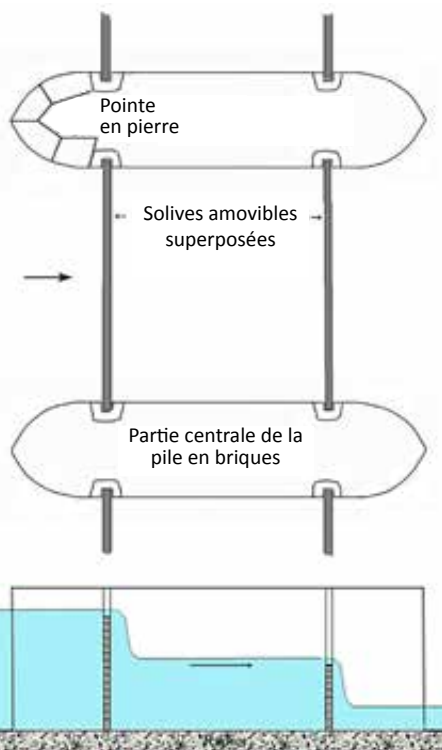


## Comblain-Fairon CULÉE ET PILES DE BARRAGE

Aux basses eaux, on peut encore apercevoir les vestiges du barrage: large culée en rive gauche et piles dans l'Ourthe.

Ce type de barrage étant infranchissable par une embarcation (2 rangées de solives), la construction de l'écluse était indispensable avant sa mise en service.

Ce barrage n'a jamais été fonctionnel. À l'arrêt du projet de Canal Meuse-Moselle, ni l'écluse, ni la maison éclusière n'avaient été construites.



Coupe transversale d'un barrage aux basses eaux





## Entre Comblain-Fairon et Sy

### RENNE

En aval de Hamoir, à Renne, subsistent les vestiges d'une pile et du perré aval du barrage. Maison éclésièrre et écluse ont disparus aujourd'hui.



### HAMOIR

De nombreux vestiges du barrage subsistent en ce lieu : perrés, culées et piles. La maison éclésièrre a été démolie.



### LASSUS

Vestiges fortement dégradés suite à l'implantation du chemin de fer ayant nécessité la rectification du cours de l'Ourthe. Seules quelques pierres et un perré témoignent de la présence autrefois d'une maison éclésièrre.





## Sy MAISON ÉCLUSIÈRE ET VESTIGES DE BARRAGE IMPRESSIONNANTS



Parmi tous les vestiges de barrages de cette époque présents dans le lit de l'Ourthe, le barrage de Sy est probablement le mieux conservé. La maison éclusière, quoique agrandie latéralement, présente encore toutes les caractéristiques typiques des maisons éclusières construites pour le projet de canal Meuse-Moselle.

Les nombreux barrages qui régulaient le cours de l'Ourthe rendaient la navigation moins aléatoire (moins dépendante du débit de la rivière).

Des écluses aménagées à leur niveau permettaient de franchir sans encombre le dénivelé ainsi créé. Mais ici l'écluse n'a jamais été construite.





*« Pour les rivières canalisées, il y aura des barrages composés de piles laissant entre elles des passages de cinq mètres ; ces passages seront fermés en temps d'étiage par des poutrelles mobiles et le système entier sera couronné d'un tablier de pont, soit pour le passage de voitures, soit pour le service, selon les localités. »*

*« ...composés de piles et culées, fermant au moyen de poutrelles ou de portes, ayant en hauteur des dimensions qui varient entre 5 et 4 mètres...»*

*« Le prix de cette unité, en y comprenant la charpente d'un pont propre au passage des voitures, sera de 10,000 florins. »*

Extraits du Mémoire sur le canal de jonction de la Meuse à la Moselle par un ingénieur (Rémy de Puydt)



# Champoutre

## MAISON ÉCLUSIÈRE ET BARRAGE



Dans le lit de la rivière, les piles du barrage ont aujourd'hui disparu. Seuls témoins de cette construction, ces pierres taillées faisant partie du barrage (l'encoche devait accueillir les poutrelles de retenue des eaux).

La maison éclusière est très bien conservée quoique un peu modifiée sur l'arrière. Il s'agirait de la 15<sup>ème</sup> et avant-dernière maison éclusière construite entre Liège et Barvaux pour le canal Meuse-Moselle. Comme la maison éclusière de Bomal, elle a été utilisée par la Société Nationale des chemins de fer.



En rive droite, un quai de chargement bien antérieur au projet Meuse-Moselle permettait d'embarquer les minerais extraits dans la région vers Liège.



# Reconstruction de bêtchètes

## CHANTIERS NAVALS MODERNES SUR L'OURTHE

En 1990, Michel Léonard et Jean-Luc Georis, deux artisans de Hony, construisent une bêtchète à l'échelle 3/5<sup>e</sup> sur base d'un plan d'époque. S'ils utilisent les techniques anciennes pour le cintrage du bois notamment, ils ne renoncent néanmoins pas aux vis et outils actuels.

Lors de la fête de la bêtchète à Hony, l'embarcation emmène des passagers au fil de l'Ourthe.



En 2018, pour le GAL Pays de l'Ourthe, c'est au tour de 7 élèves de l'IMP de Brisol de se lancer (avec les conseils de leur professeur de menuiserie et de Michel Léonard). Leur bêtchète (à l'échelle 1/2) naviguera désormais sur le bief du moulin de Bardonwez.



Mise à l'eau pour le weekend du bois et des forêts d'Ardenne en octobre 2018.





## Bomal - Pré Cawiai

### derniers vestiges avant le souterrain de Buret et alentours

Maison sur sa butte, très bien conservée et vestiges du barrage visibles sur la rive droite de l'Ourthe. C'est la dernière maison éclusière construite pour le projet Meuse-Moselle. Comme la maison éclusière de Champoutre, elle a été utilisée par le chemin de fer.







# Barvaux - La Roche

## Pas de canal mais cela n'a jamais arrêté les bateliers...

Les bêtchètes naviguaient bel et bien de Liège jusque La Roche et même jusqu'au confluent des Deux Ourthes afin de permettre l'exploitation des bois de Maboge.

Au 14<sup>e</sup> siècle déjà, Bomal était un port important. Au 16<sup>e</sup> siècle, Barvaux devient plus important encore tant et si bien qu'un siècle plus tard, on y comptait pas moins de 70 bateliers.

La nouvelle maison communale a été construite à l'emplacement de l'ancien port public (embarcadère de l'Aplé). Trois autres ports privés ont coexisté: au niveau de l'ancienne maison communale (Maison Thonus), devant l'actuelle bibliothèque (Maison Legros) et au niveau de la passerelle piétonne, en rive droite (port de la Gère).

Si le halage se faisait de Liège aux abords de La Roche, passant de la rive gauche à la rive droite en fonction du terrain, un véritable chemin de halage n'existait qu'entre Liège et Barvaux.

Tous les barrages ne semblent pas avoir été franchissables: les marchandises devaient alors être transbordées d'une embarcation à l'autre.

Un négociant de La Roche s'est attelé, jusqu'en 1838, à faire enlever les grosses pierres du lit de la rivière entre La Roche et Hotton, rendant la navigation facile même en période d'eaux moyennes et faisable en basses eaux. Ces travaux étaient financés par les bateliers.

## Matériaux transportés

### A la descente

charbon de bois,  
minerais, bois sciés,  
écorces de chêne,  
fers, laines, cuirs  
tannés, poteries de  
grès, chiffons...

### A la montée

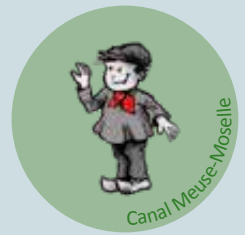
vin, huile,  
eau-de-vie, bière,  
grains, houblon,  
sel, houille, merceries,  
cuirs verts, chaux,  
pierres de taille...

Évocation de bêtchètte  
au Parc du Rompré à La Roche-en-Ardenne



# Bernistap - Buret - Hoffelt

## Une balade au cœur du paysage sur le sentier du Canal



### Un peu d'histoire

Le développement d'activités économiques et industrielles (sidérurgiques) sur notre territoire a été initié sous le régime hollandais et l'impulsion de Guillaume d'Orange.

Le réseau de voies navigables a été étendu de manière significative en vue d'améliorer la communication commerciale avec le reste de l'Europe. Le but est de sortir les régions de leur isolement et notamment de permettre l'exploitation des richesses du sous-sol du Luxembourg.

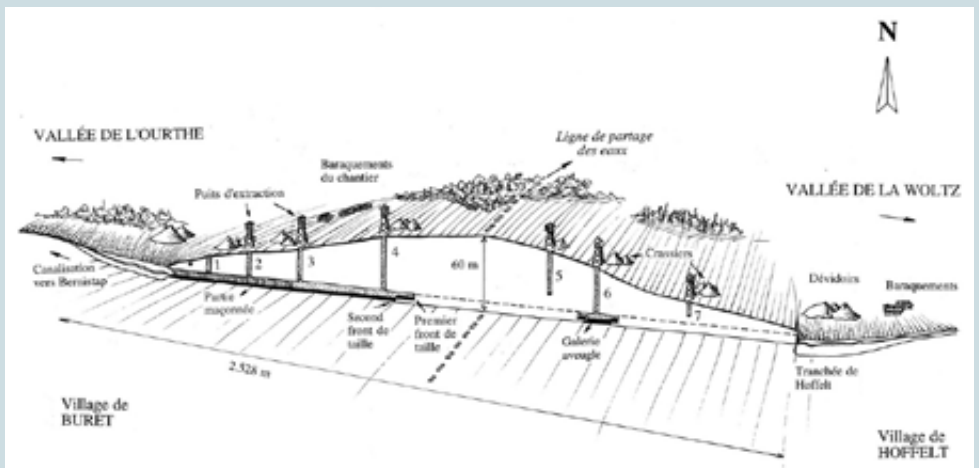
Un ingénieur, Rémy de Puydt, par ailleurs Colonel dans l'armée de Guillaume d'Orange, rédige un *Mémoire sur le Canal de jonction de la Meuse à la Moselle*.

Ce mémoire intéresse des investisseurs et cinq dirigeants de la Société Générale (dont le Ministre de l'Intérieur) créent en leur nom propre, la Société du Luxembourg pour mettre en œuvre ce projet.

Un Arrêté Royal accordera à la Société du Luxembourg la concession à perpétuité des

zones de prospection minière du Luxembourg ainsi que la construction du canal Meuse-Moselle, pour autant que les travaux soient terminés dans un délai de cinq ans.

Pour attirer d'autres investisseurs, les travaux débutèrent dès novembre 1827, tant au débouché de la Meuse qu'au niveau de la tranchée de Bernistap à Buret. Mais la souscription destinée à réunir le capital nécessaire n'eut pas le succès escompté. Ce qui aurait hypothéqué le projet si Guillaume d'Orange n'était intervenu personnellement en apportant la principale mise de fond.



## Quelques détails du chantier

La navigation devait être facilitée par la canalisation du lit des rivières. Les barrages devaient assurer un mouillage suffisant pour la navigation. Les écluses construites en dérivation permettaient leur franchissement.

Le projet complet, d'une longueur de 263 km (voir carte page 3), devait comporter 215 écluses de 21 m sur 3,50 m, certaines à sas multiples, et permettre le passage de bateaux de 60 tonnes. Le dénivelé cumulé (entre la Meuse et la Moselle) s'élevait à 375 m côté belge et à 303 m côté luxembourgeois.



A la ligne de partage des eaux, le projet prévoit de relier par une voie d'eau les deux ruisseaux s'écoulant de part et d'autre par deux tranchées longues de près de 1,5 km reliées par un souterrain de 2528 mètres. L'alimentation en eau du canal devait être assurée par des réservoirs récoltant les eaux de ruissellement.

Le terrassement des tranchées débute en octobre 1827 jusqu'en janvier 1929. Le travail en souterrain est entamé dans la foulée (largeur 3,50 m - profondeur 5,50 m). Des puits sont creusés à la verticale afin d'attaquer le creusement en plusieurs points.



Ces travaux réalisés à main d'homme, au pic, à la pioche, à la pelle, avançaient au rythme d'un mètre par jour. Pour accélérer la progression, Rémy de Puydt utilise des charges explosives et deux machines à vapeur pour l'exhaure et l'extraction des déblais.



Les voûtes et les murs sont maçonnés en briques au fur et à mesure de l'avancement du tunnel. Des lisses métalliques scellées dans les murs devaient permettre aux bateliers de faire avancer leur embarcation.



La révolution belge n'entraîne pas directement l'arrêt des travaux mais l'incertitude qui plane sur le devenir du Grand-Duché fait petit à petit renoncer les actionnaires. Les travaux s'arrêteront en août 1831 sur un chantier inachevé. Une preuve de l'espoir de voir renaître ce chantier? Le livre de comptes de l'atelier de Buret nous apprend que des travaux d'entretien et de maintien de l'outillage se poursuivront néanmoins jusqu'en 1839, année de l'abandon définitif du projet.



## De nos jours

En 2005, un sentier pédestre reliant Buret à Hoffelt est inauguré. En 15 km, il englobe le site du chantier de la Ligne de Partage. Divers panneaux didactiques détaillent et interprètent les vestiges de cette époque (quelques exemples en page précédente).

C'est en nous imprégnant de ce travail que le projet «Canal de L'Ourthe vs Canal Meuse-Moselle» a vu le jour. Notre but est de le compléter pour décrire l'ensemble du projet et ainsi «terminer» la jonction de la Meuse à la Moselle, projet ayant marqué de son empreinte l'Ourthe, ses berges, ses alentours et la vie des habitants de notre bassin.

Pour plus de détails sur le sentier du Canal entre Bernistap et Hoffelt (brochure disponible au bureau du Syndicat d'Initiative de Houffalize)

S'il est tentant de vouloir accéder au tunnel, c'est interdit et extrêmement dangereux. De plus vous risquez de mettre en péril la conservation de ce patrimoine et la population de chiroptères qui y a élu domicile.



# Dè timps dèl vîle êwe

## Remontons encore un peu le temps

La navigation sur l'Ourthe remonte à des temps ancestraux. Dès le 10<sup>e</sup> siècle, les abbayes favorisèrent ce mode de transport. Des bateaux remontaient alors l'Ourthe au-delà de La Roche et l'Ambève jusqu'à Stavelot. La rivière était une voie de communication essentielle, les chemins étant rares, peu entretenus et impraticables en hiver.

Le lit de l'Ourthe était capricieux, alternant passages calmes et torrentueux, barré de nombreux barrages ou venues destinés à alimenter la roue d'un moulin, d'une usine ou à servir de pêcheur. Ces ouvrages permettaient cependant de maintenir un niveau d'eau suffisant pour assurer la navigation. Ils devaient être équipés d'un pertuis latéral, proche du chemin de halage, pour permettre le passage du bateau (tant à la descente qu'à la remontée!), ce qui ne semble pas avoir été le cas pour tous.



Les conflits entre utilisateurs aux visées divergentes étaient nombreux. C'est pourquoi de multiples règlements déterminaient les obligations de chacun: riverains, bateliers et industriels.

### Périodes de navigation

La navigation était limitée à quelques mois par an soit uniquement pendant les mois de l'année où il n'y avait ni sécheresse ni inondation.

Aux périodes de chômage, certains bateliers, également agriculteurs ou marchands, s'occupaient de leurs champs ou assuraient des transports locaux.

D'autres, bateliers à l'année et propriétaires de mignoles mosanes de plus gros tonnage, poursuivaient leur activité sur la Meuse, navigable toute l'année.

Lorsque les conditions de navigation étaient favorables, le temps nécessaire pour descendre de Barvaux à Liège était de 5 heures. La remontée pouvait, elle, prendre 2 jours.

Le barrage du moulin de Rendeux, un des nombreux obstacles à franchir par les bateliers

Usine de la Vieille Montagne à Tilff - Dessin de Maugendre vers 1855.



## Les Bateliers

### Un métier dangereux

Sur la rivière, de nombreuses entraves parsemaient le parcours des bateliers. À côté des passages naturellement dangereux, des constructions inachevées constituaient des obstacles difficiles à négocier: notamment les piles du pont d'Esneux mis en service en 1793 et effondré l'année suivante ou plus récemment les piles des barrages du projet hollandais abandonné.

Des noyades sont à déplorer en des lieux particulièrement dangereux comme au Monceau, en aval de Méry, où la croix Battaille commémore le décès en 1783 de 3 bateliers de Hony.

À certaines périodes, un autre type de danger guettait les bateliers: brigands et soldats en veine de pillage pouvaient les attendre au détour d'un méandre.

### Joseph Pahaut, père et fils

Originaire de Comblain-au-Pont, Joseph Pahaut père est descendant d'une lignée de bateliers. Il racheta en 1882 la Barque de l'Ourthe, bateau qui assurait la messagerie entre Liège et Douxflamme. Joseph Pahaut fils seconda son père puis poursuivit l'exploitation au décès de ce dernier en 1915.

Les Pahaut exploiteront plusieurs bateaux: Maria, Joseph, Cornélie et Victor; prénoms de membres de la famille.



*Arnold Battaille son ouvrier et son fils  
ont an cette rivière malheureusement périés  
le 19 9bre 1783 - Requiescat in pace*

Négociants en moellons et graviers, ils disposaient d'une carrière de grès exploitée dans la boucle de l'Ourthe, à Esneux et passaient des accords de volume avec la Carrière de grès de Poulseur pour expédition tant par voie d'eau que par chemin de fer.

Joseph Pahaut fils développera également le négoce en pétrole, savon et sel, dont il assurera l'importation.

La Barque de l'Ourthe amarrée à Douxflamme



# Bibliographie

## Ouvrages

- Close Christiane et al., *Itinéraires pédestres à la découverte des espaces verts, De Fayen-Bois à Angleur*, Vol. 4, Echevinat de l'Urbanisme, de l'Environnement et du Tourisme de la Ville de Liège, 2006, 47p
- Dalem Robert et Nelissen André, *Mille ans de navigation sur l'Ourthe et ses affluents*, Ed J. Petitpas, 1973, 192p
- De Bœuf Léo, *Le site de la boucle de l'Ourthe à Esneux*, Mémoire en vue de l'obtention d'un certificat de Guide-Nature, IEPS Marche-en-Famenne, 1999-2000, 70p
- De Pierpont Géry, *La rivière contrariée*, roman, Ed Eole, collection Lieux-dits, sd, 372p
- Fierens Simon, *Projet de gestion transfrontalière du canal Bernistap-Hoffelt*, Mémoire de fin d'études en vue de l'obtention du grade de Master en Architecture du Paysage, ULg Gembloux-Agro-Bio Tech, 2014-2015, 141p
- Jour Jean, *La vallée de l'Ourthe autrefois ; de la Meuse à ses deux sources*, Ed Noir dessin production, 2011, 204p
- Le Département des Travaux publics, *Des voies navigables en Belgique*, Ed Em. Devroye et Ce, 1842, 497p, GoogleBook
- Lefebvre Louis, *Le canal de Bernistap, le projet de liaison de la Meuse à la Moselle sous le règne de Guillaume Ier*, Revue de l'enseignement officiel, sd, 16p
- Lefebvre Louis, *Le canal des Ardennes au temps de Guillaume Ier*, Ed du Sorbier, 1942, 38p
- Les annales des Travaux publics de Belgique, *De l'Ourthe et de sa navigation*, Ed B.J. Vandooren, 1846, 124p, GoogleBook
- Les Ingénieurs des Mines, *Annales des mines ou recueil de mémoires sur l'exploitation des mines et sur les sciences et les arts qui s'y rapportent*, troisième série, Tome VI, Ed Carilian-Goeury, 1834, 609p, GoogleBook
- Rachesboeuf Angélique, *Le canal de Bernistap*, Festival Nature – GAL Ourthe moyenne, sd, 16p
- Service public de Wallonie, *Patrimoine architectural et territoires de Wallonie – Esneux et Neupré*, Ed Mardaga, 2010, p14-27
- Syndicat d'initiative d'Esneux, *RAVeL de l'Ourthe, A la découverte de ses environs et de l'ancien canal*, RSI Esneux, 2012, 26p
- Thiry L., *Un projet ancien qui connaît un regain d'actualité*, Les Cahiers ardennais, sd, 26p
- Un ingénieur, *Mémoire sur le canal Meuse et Moselle, dans le Luxembourg*, Ed Hoyois-Derely, 1831, 93p
- Vandermaelen Ph., *Dictionnaire géographique du Luxembourg*, L'établissement géographique, 1838, 210p, GoogleBook
- Vanhemelen Pierre, *Le tunnel de l'espérance – le souterrain ésotérique*, roman, Ed Bénévent, 2011, 104p

## Articles de périodiques

- Bastin Philippe, « L'Ourthe, son canal, son chemin de fer », *Terre de Durbuy*, n°117, septembre 2011, 25p
- Bodelet Jean-Michel, « C'était au temps où les bêtchêtes naviguaient », *Bulletin communal de La Roche-en-Ardenne*, Mars 2010, p43
- Cornerotte Jacques, « Le canal Meuse et Moselle », *Regards d'Ardenne*, n°1, mars-août 2012, p1-6
- Hamoir Philippe, « Canalisation de l'Ourthe ≠ canal de l'Ourthe », *Le Vieil Esneux*, n°39.
- Marnette Bernard, « Sy-sur-Ourthe, Un village au bord de l'eau », *Terre de Durbuy*, n°103, septembre 2007, p5-24.
- Marnette Bernard, « Sy-sur-Ourthe, un village au bord de l'eau », *Terre de Durbuy*, n°103, septembre 2007, p5-24
- Weber Jean-Pol, « Christophe Lamberty (1787-1864), négociant à Vielsalm, et le canal Meuse-Moselle », *Glain et Salm Haute Ardenne*, n°8, juin 1978, p26-29
- Weber Jean-Pol, « Le canal de Bernistap », *Glain et Salm Haute Ardenne*, n°11, décembre 1979, p34-61
- Weber Jean-Pol, « Un canal de jonction Meuse-Moselle sous le régime hollandais? », *Glain et Salm Haute Ardenne*, n°10, juin 1979, p56-61

## Documents Internet

- Cercle d'études du canal « Bernistap-Hoffelt », *Un canal et des hommes*, <https://canalmeusemoselle.wordpress.com>
- De Pierpont Géry, *L'épopée du canal de Meuse et Moselle*, [www.meuse-moselle1830.be](http://www.meuse-moselle1830.be)

## Exposition

- Le Vieil Esneux asbl, *La batellerie et le canal de l'Ourthe*, QVW-CRO, 2017, 20 panneaux

# L'Ourthe «sous contrat» depuis 1998

Le Contrat de rivière Ourthe (CRO) est une Asbl mais c'est aussi et surtout un **programme d'actions** par lequel ses signataires s'engagent à travailler ensemble pour la rivière et ses abords dans un souci de développement durable.

26 communes, la Région Wallonne, 3 provinces, diverses associations regroupant les usagers de la rivière, des pêcheurs aux agriculteurs, des professionnels du tourisme aux protecteurs du patrimoine naturel et culturel, des industriels aux riverains: tous sont **partenaires** du CRO.

Depuis le 16 décembre 1998, première réunion du Comité de rivière (assemblée de tous les partenaires), plus de 2200 actions ont été réalisées (en 6 programmes d'actions de 3 ans). Chaque année, de nouveaux partenaires nous rejoignent et petit à petit la démarche «Contrat de rivière» fait son lit.

Le programme d'actions 2017-2019, c'est 583 actions pour **l'amélioration de la qualité de l'eau**, la **lutte contre les inondations**, le **développement durable**, la **protection de l'environnement et du patrimoine** «aquatique», **l'amélioration de l'information et de la concertation** dans le bassin.

**Vous souhaitez y contribuer ?  
Vos idées sont les bienvenues.**

**Pour de plus amples renseignements,  
contactez-nous !**

---

PUBLICATION DE LA CELLULE DE COORDINATION  
DU CONTRAT DE RIVIERE OURTHE

**Editeur responsable :**

C. Pironet, rue de la Laiterie, 5 - 6941 Tohogne  
tél. 086/21.08.44 - cr.ourthe@skynet.be - www.cr-ourthe.be

**Auteurs :** S. Duchateau, C. Pironet (Cellule de coordination)

**Crédits photos :** CRO, CWEPSS, P. Hamoir

**Cartographie:** CRO, origine des données SPW - DGARNE

Publié en 2018 avec le soutien financier du Service public de Wallonie,  
des communes et provinces partenaires du Contrat de rivière.

---

PRIX: 3,00 €

