

**In Memoriam**

**Alexandre DELMER**

**(1879-1974)**





## **In memoriam - Alexandre Delmer <sup>(1)</sup>**

**(1879-1974)**

Né à Watermael-Boitsfort le 2 octobre 1879, Alexandre Delmer, professeur émérite de l'Université de Liège et secrétaire général honoraire du Ministère des Travaux publics, s'est éteint le 4 avril 1974 à l'âge de 94 ans.

Ce fut le terme d'une longue vie, au cours de laquelle, travailleur infatigable, il déploya une activité extraordinaire : il fut à la fois homme de science, professeur d'Université et haut fonctionnaire.

\*  
\*\*

Après ses études au Collège Saint-Servais, Alexandre Delmer s'inscrit à l'Université de Liège et y obtient, en juillet 1903, le grade d'ingénieur civil des mines.

En janvier 1904, ayant réussi le concours de recrutement, il est versé au Corps des Mines de Belgique et fait quelques années de service dans les charbonnages de Liège et de Seraing. En 1906, il est appelé à la Direction générale des Mines à Bruxelles afin d'y créer un service d'études économiques et sociales et, en 1907, il organise l'enquête parlementaire sur les effets probables de la journée de huit heures dans les mines belges.

On peut dire qu'à ce moment, Alexandre Delmer a trouvé sa voie : celle de l'étude scientifique des problèmes sociaux et surtout économiques, à laquelle sa formation d'ingénieur donne une orientation bien en rapport avec les réalités concrètes et le conduit tout naturellement vers la perception des phénomènes sous l'angle de la géographie économique. Faut-il s'étonner dès lors que sa grande compétence — mise d'abord au service de la haute administration — soit rapidement appréciée par les milieux scientifiques et qu'en avril 1908 — âgé de moins de 30 ans — il soit chargé du cours de géographie industrielle et commerciale à la Faculté des Sciences et à l'École de Commerce (annexée à la Faculté de Droit) de l'Université de Liège.

Après la guerre de 1914-1918, le gouvernement fait immédiatement appel à sa capacité et le charge de plusieurs missions importantes à l'étranger : il est successivement délégué à la Conférence de Paris pour la préparation du Traité de Versailles, à la Conférence européenne du

---

(1) Cette notice paraît également dans le *Bulletin de la Société belge d'Etudes géographiques*, t. XLIII, 1975, n° 1.

Charbon à Londres, à la Conférence du Travail à Washington, où il participe à la fondation du Bureau international du Travail (1919), etc. Nommé ingénieur en chef-directeur au Corps des Mines (1920), il est encore désigné pour d'autres missions, puis remplit de 1924 à 1927 de hautes fonctions dans divers Ministères (1924-25 : chef de cabinet du Ministre de l'Industrie et du Travail ; 1925-26 : chef de cabinet du Premier Ministre et secrétaire du Conseil des Ministres).

L'année 1927 marque un tournant capital dans sa carrière : il est nommé Secrétaire général au Ministère des Travaux publics, dont la tâche essentielle, à cette époque, est la mise en exécution du programme des Grands Travaux. Ce programme comprend surtout l'amélioration de la Meuse et la création, uniquement sur le territoire national, d'une liaison directe par eau entre la Meuse à Liège et l'Escaut à Anvers. Chacun sait avec quel talent, quelle conviction, quelle ardeur, Alexandre Delmer — le « Père du canal Albert » — défendit cette grande œuvre, notamment lors des pourparlers avec les Pays-Bas, et tout particulièrement à l'occasion du procès des prises d'eau de la Meuse à la Cour permanente de Justice internationale de La Haye (1936-1937).

Après la seconde guerre mondiale, il participe à nouveau à de nombreuses missions (rapporteur au Bureau international du Travail à Montréal en 1946, rapporteur pour les questions des transports à la Conférence du Plan Marshall à Paris (1947), etc.). Sa mise à la retraite le 1<sup>er</sup> août 1945 n'arrête cependant pas ses activités officielles et il reste encore, pendant plusieurs années, président du Conseil d'administration de l'Office de la Navigation, du Comité belge des intérêts fluviaux, du Comité Belgique-Rhin, pour ne citer que quelques exemples.

La carrière administrative d'Alexandre Delmer a été interrompue à deux reprises lors de l'occupation de la Belgique par les Allemands. Ces interruptions ne l'empêchent cependant pas de continuer à servir son pays, mais d'une façon toute différente. S'engageant comme volontaire dans l'armée belge dès le 4 août 1914, il est envoyé à Bruxelles par le ministre du Travail, mais doit quitter l'administration par ordre de l'occupant. Le 3 janvier 1917, il s'échappe du pays avec cent autres volontaires sur le remorqueur « Atlas V » qui, parti de Liège, force le blocus allemand établi sur la Meuse à la frontière néerlandaise. Quelques mois plus tard, il est versé dans une division d'artillerie et participe aux combats en Flandre, ce qui lui vaut la Croix de Guerre. Mobilisé en mai 1940 par le Gouvernement pour participer à l'administration du pays en l'absence des ministres, il est, une fois de plus, en 1941 écarté par les Allemands de ses fonctions de Secrétaire général. Aussitôt il s'occupe activement du Centre d'études et de documentation, qui a pour but de préparer la reprise de l'administration belge après les hostilités. Le grand modeste qu'était

Alexandre Delmer ne parla jamais de ses activités patriotiques pendant les deux guerres mondiales.

\*  
\*\*

Alexandre Delmer fut un « grand commis » de l'Etat belge : c'était une personnalité très connue sur le plan national voire international.

Pour nous, il a cependant été avant tout un professeur et un savant géographe. Chargé de cours (1908), puis professeur (1919), il assure, de 1908 à 1949, divers enseignements à l'Université de Liège : Géographie industrielle et commerciale, dont l'intitulé fut transformé plus tard en Géographie économique (licence en Sciences géographiques et licences en Sciences économiques, commerciales, financières et consulaires) ; Outillage commercial et maritime (Ecole supérieure des Sciences commerciales et économiques) ; Géographie politique (Faculté de Droit) ; Géographie économique et professionnelle de la Belgique et du Congo belge (Institut supérieur de Pédagogie) ; Transports, du point de vue économique (Faculté des Sciences appliquées). Il sut très bien mener de pair ses obligations de haut fonctionnaire et sa tâche de professeur d'Université, tâche qu'il remplit pendant 41 ans ! Il intégrait parfaitement dans son enseignement — comme dans ses publications — ses connaissances techniques et la grande expérience que lui avait valu sa participation aux missions à l'étranger et aux grands travaux publics entrepris dans notre pays sous sa haute direction. Son enseignement était clair, direct, bien documenté, à jour. Bon pédagogue, ses élèves — et même ses collègues à l'Université — ne voyaient en lui, bien souvent, que le professeur et l'homme de science, oubliant — ou presque — ses activités de haut fonctionnaire.

Alexandre Delmer, en effet, était un géographe dans toute l'acception du terme. Il appartenait au groupe des géographes belges les plus éminents, les plus écoutés dans leurs assemblées. Malgré ses tâches écrasantes au Ministère, il participa à leurs multiples activités, publia de nombreux ouvrages et articles, donna des conférences, guida à l'occasion une excursion.

Le Comité national de Géographie de Belgique le compte parmi ses membres dès sa création en 1945 ; il prend régulièrement part aux travaux de ce comité jusqu'en 1973, année au cours de laquelle, invoquant son âge avancé, il demande lui-même à être remplacé. Jusqu'en 1967, il fait partie de la Commission de l'Atlas de Belgique, commission créée au sein du Comité national pour coordonner les travaux de longue haleine que constitue la réalisation de l'Atlas ; pour sa part, il fournit les minutes de plusieurs planches importantes et il a encore la satisfaction de voir s'achever l'œuvre à laquelle il a collaboré avec tant de dévouement.

Alexandre Delmer était membre fondateur du Cercle des Géographes liégeois (1928), l'actuelle Société géographique de Liège : élu vice-

président en 1937, il conserva cette fonction jusqu'en 1969, année où, à cause d'une modification des statuts de la Société, il céda la place à de plus jeunes membres, tout en gardant le titre de vice-président honoraire. Il fut aussi un membre actif de la Société belge d'Etudes géographiques : dès 1939, il siégea au conseil d'administration, remplissant en outre les fonctions de vice-président de 1950 à 1954 et de président de 1954 à 1958.

La carrière scientifique d'Alexandre Delmer dans le domaine de la géographie s'affirma surtout après la première guerre mondiale. Déjà avant, ses publications avaient retenu l'attention : sans compter des memorandums et des rapports officiels, il suffit de rappeler sa remarquable étude sur *La question du minerai de fer en Belgique (Annales des Mines de Belgique, Bruxelles, 1913, 180 pp + 100 pp. d'appendices)*. Dans ce travail, qui fait l'inventaire très complet des gisements de minerai de fer du pays, des considérations d'ordre économique s'ajoutent aux descriptions de géologie et de géographie minières. Dès la fin des hostilités, son intérêt se porte surtout sur les transports par eau, en particulier des combustibles et aussi des minerais. L'étude qu'il consacre en 1919 au mouvement des combustibles minéraux sur les voies navigables est caractéristique à cet égard (*Le mouvement des combustibles minéraux sur les voies navigables belges. Etude économique et cartes, Ixelles-Bruxelles, 1919, 80 pp.*). Il y examine avec beaucoup de pénétration et de lucidité le rôle que les voies navigables devront jouer, non seulement en ce qui concerne le transport du charbon en Belgique même, mais aussi — et surtout — dans les échanges avec l'étranger, particulièrement avec le bassin rhéno-westphalien.

Communications par eau, transports par eau, ports maritimes, voilà les thèmes essentiels qu'il développera ensuite dans un très grand nombre d'articles publiés dans des périodiques très divers : *Annales des Travaux publics de Belgique, Annales des Mines de Belgique, Bulletin de la Société belge d'Etudes géographiques*, etc.

L'idée maîtresse qui se dégage de ces études, c'est l'unité constituée par les bassins fluviaux de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin et les ports à l'embouchure de ces fleuves. A cette conception s'ajoute la thèse fréquemment défendue de l'importante participation belge au trafic rhénan. Plus d'une fois, Alexandre Delmer met en lumière le rôle des voies navigables dans la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier. Tout ceci l'amène à défendre avec vigueur et compétence les intérêts de la Belgique, notamment à l'occasion des pourparlers avec les Pays-Bas sur la question des ports maritimes et des voies navigables. Doit-on s'étonner dès lors qu'il ait consacré un volume remarquable au canal Albert, lui qui a fait entrer dans sa phase décisive le projet, qu'on nourrissait depuis longtemps, d'assurer une liaison directe et commode en territoire belge

entre la Meuse et l'Escaut ? (*Le canal Albert*, Bibliothèque de l'École supérieure de Sciences commerciales et économiques de l'Université de Liège, XXI, Paris, Dunod, 1939, 1 vol. de 383 p. de texte + 1 recueil de cartes et profils). Cet ouvrage est loin d'être une simple description : il retrace l'histoire des projets et celle des communications réalisées antérieurement entre la Meuse et l'Escaut ; il donne les raisons économiques et politiques justifiant la construction du nouveau canal ; il examine la question délicate de l'alimentation en eau, avant de passer à la description non seulement de la nouvelle voie navigable, mais aussi de ses annexes : les anciens canaux de Campine et les communications nouvelles avec eux. Le thème du canal Albert, cher à Alexandre Delmer, sera encore évoqué plus d'une fois par lui dans la suite (par exemple : *La valeur économique d'une grande voie navigable. Le canal Albert*, dans *Annales des Travaux publics de Belgique*, 105, 1952, 50 pp.).

D'autres sujets ont encore retenu son attention : les industries charbonnière et pétrolière dans le monde, le bassin houiller de la Basse-Meuse (Campine, Limbourg néerlandais, Aix-la-Chapelle), les gisements de minerai de fer de l'Europe atlantique et de la Lorraine, etc. Il faut aussi mentionner ses remarquables contributions à l'*Atlas de Belgique* (Comité national de Géographie de Belgique) : 6 planches consacrées à l'énergie (avec commentaire de 52 pages), aux charbonnages, à l'industrie de base, aux routes et aux voies navigables (avec commentaire de 53 pages) ; seul son grand âge l'empêchera d'achever les cartes relatives au trafic sur les voies navigables. N'oublions pas enfin ses cours imprimés : *Cours de Géographie économique*, 3 vol., Liège, 1949 et *Les transports de marchandises. Etudes économiques*, 1946.

Certes, beaucoup de ces travaux n'ont plus un caractère d'actualité : c'est le sort de toutes les recherches dans le domaine de la géographie humaine et tout particulièrement de la géographie économique. Tout se modifie à un rythme accéléré dans le monde actuel : les voies navigables sont devenues insuffisantes : parmi les sources d'énergie, le rôle du charbon s'amenuise de plus en plus... Alexandre Delmer en était bien conscient (voir par exemple, *L'énergie*, commentaire de la planche 36 de l'*Atlas national*, Comité national de Géographie, Commission de l'Atlas national, Bruxelles, 1964). Mais ceci ne diminue évidemment en rien la grande valeur de son œuvre, œuvre éminemment géographique. Car cet ingénieur, cet administrateur avait le sens inné de la géographie. Ses travaux de géographie économique, toujours illustrés par des cartes d'une clarté exemplaire, n'ont rien de simples énumérations et descriptions : ils visent à voir les problèmes sous leur aspect global, en rapport avec les autres éléments du milieu, éléments physiques certes, mais humains en premier lieu. Il voulait d'ailleurs faire œuvre, non seulement de technicien, d'économiste, mais avant tout de géographe. Et il n'hésite pas, à

l'occasion, à l'affirmer avec force : « La situation géographique des ports de mer est l'un des aspects les plus intéressants du problème de la circulation. Il appartient au géographe d'expliquer cette situation, de rechercher les tendances au changement et d'arriver à voir le problème sous son aspect universel, car tous les ports sont reliés entre eux par le réseau des faisceaux de la circulation maritime et forment avec ceux-ci un tout géographique » (*Les ports de l'estuaire de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin*, dans *Bulletin de la Société belge d'Etudes géographiques*, t. XIV, 1944-45, p. 63).

\*  
\*\*

Avec Alexandre Delmer, le monde géographique belge a perdu, en même temps que son doyen d'âge, un de ses représentants les plus éminents.

F. DUSSART

---