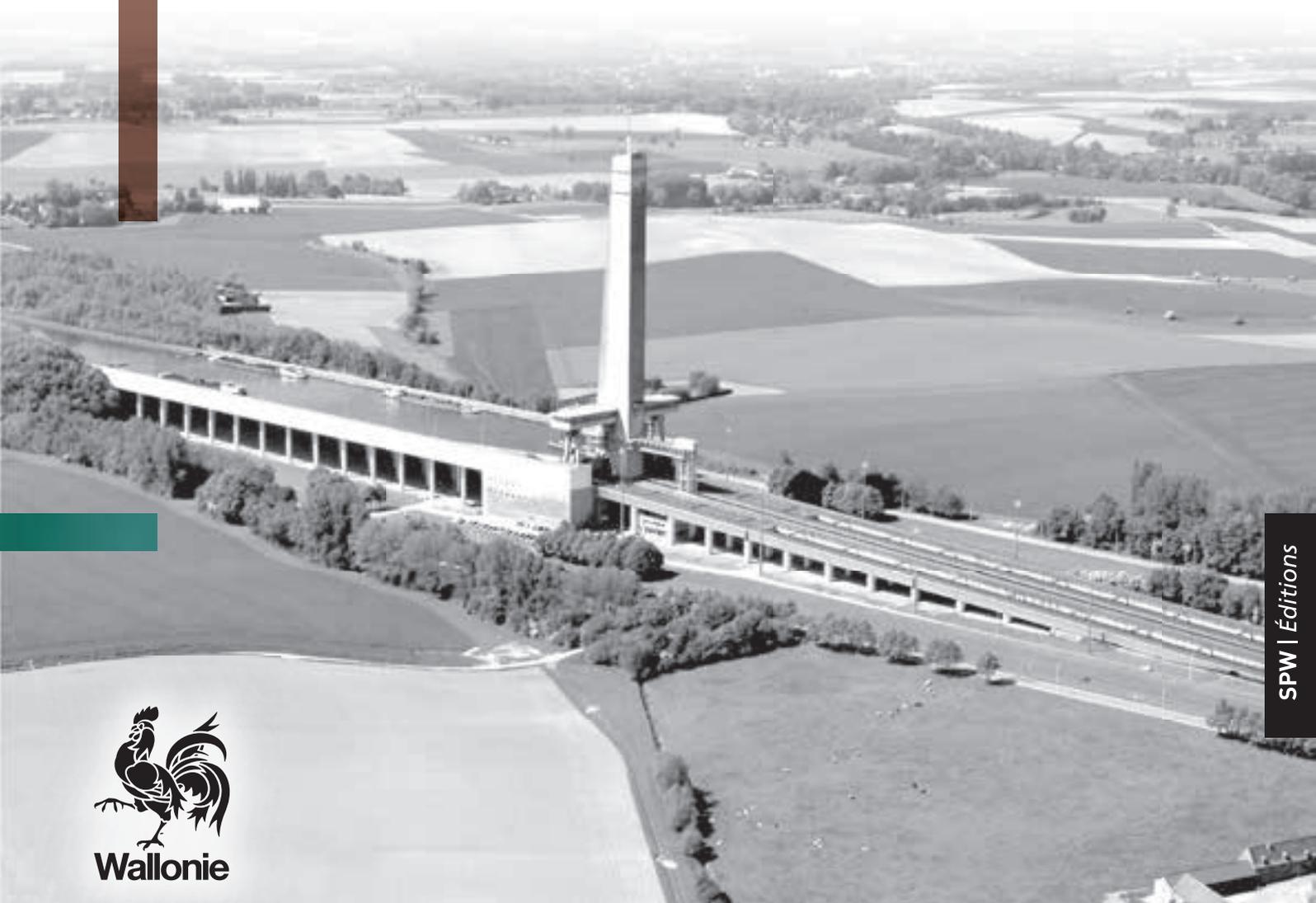


UN CANAL AU BOUT DU JARDIN...

HISTOIRE ET VIE DU CANAL
CHARLEROI-BRUXELLES



SOMMAIRE

INTRODUCTION : Un canal au bout du jardin...	3
LE CANAL, TOUTE UNE HISTOIRE	
• Un canal qui se transforme	4
• Évolution des moyens de traction	6
• Le canal sous les bombes	8
• Le canal Charleroi-Bruxelles historique	10
• Les maisons de service	13
• Les tunnels et les écluses	16
LE CANAL MODERNE	
• Les écluses actuelles	20
• Le plan incliné de Ronquières : une chute de 68 mètres !	21
LE CANAL, UN REEL ATOUT ECONOMIQUE	
• Wallonie et intermodalité	22
• Le transport fluvial de marchandises en Wallonie	23
• Que transporte-t-on ?	24
• La Wallonie investit massivement sur son réseau fluvial Au cœur des voies navigables européennes	25
• L'avenir... Seine-Escaut en Wallonie : porter la liaison entre l'Escaut et la Meuse à 2000 tonnes	26
LE CANAL, UNE GESTION AU QUOTIDIEN	
• Quelques acteurs du canal Charleroi-Bruxelles	27
• Quelques métiers du canal	29
• Hiver 2010-2011 - Du jamais vu, le canal déborde !	31
LE CANAL, UN ENJEU ENVIRONNEMENTAL	
• Le canal et la biodiversité	32
• Ce qui vole au bord du canal	33
• Au bord de l'eau	34
• Dans l'eau, des petites bêtes... et des plus grosses !	35
• Les menaces pour la biodiversité	36
LE CANAL, UN OUTIL TOURISTIQUE EXCEPTIONNEL	
• Un tourisme actif et varié, sur et autour du canal	37
• Pêcher sur le canal ? Bien sûr !	38
• Le RAVeL... au bord de l'eau	39
• Une région, des découvertes...	40
L'INSTITUT POUR LE TRANSPORT PAR BATELLERIE	41
POUR EN SAVOIR PLUS...	42

UN CANAL AU BOUT DU JARDIN...



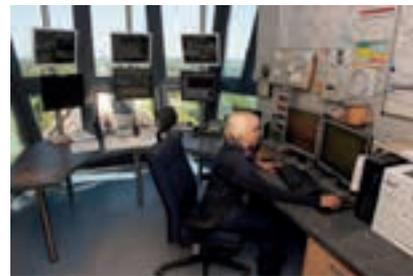
© Michel Maigre

Le canal Charleroi-Bruxelles, c'est un témoin du passé industriel de la région. Sous ses apparences tranquilles, il nous dévoile son évolution séculaire, des tracés anciens à l'exploitation actuelle.



© Aerialmedia

Le canal Charleroi-Bruxelles, ce sont des ouvrages d'art qui rythment le paysage. Certains remontent l'histoire, d'autres dessinent le ciel et se projettent dans l'avenir.



© SPW-AWAP Guy Focant

Le canal Charleroi-Bruxelles, ce sont des hommes et des femmes qui, jour après jour, l'entretiennent et le font fonctionner, le mettent en valeur et en font découvrir les richesses patrimoniales et naturelles.



© Hainaut-Tourisme C. Carpentier

Le canal Charleroi-Bruxelles, avec ses bateliers, ses éclusiers, ses plaisanciers, c'est un univers riche et diversifié qui mérite d'être découvert et apprécié.



© CR Sambre

Le canal Charleroi-Bruxelles, c'est un cours d'eau, relié à d'autres, c'est un refuge pour la biodiversité, dans l'eau mais aussi au bord de l'eau, avec une faune et une flore spécifiques, c'est une trame verte et bleue.



© Michel Maigre

Le canal Charleroi-Bruxelles, c'est une solution d'avenir. A l'heure où nos routes sont encombrées et où le changement climatique se fait plus tangible, savoir qu'une péniche qui emprunte le canal retire 50 à 75 camions de nos routes, c'est comprendre tout son potentiel.

LE CANAL VOUS ATTEND...

Autour d'un cours d'eau, quel qu'il soit, de très nombreux acteurs se rassemblent et travaillent en commun pour le promouvoir et le préserver... Cette brochure, a pour but de vous faire découvrir cette petite portion fascinante du

territoire wallon, ce cours d'eau chargé d'histoire mais aussi enjeu économique important. Nous avons essayé au maximum de refléter la réalité, mais il nous était impossible de mentionner ici les associations de pêcheurs, les

clubs de marche, les associations locales environnementales, les cercles d'historiens... Merci pour votre compréhension ! A charge pour chacun de découvrir les lieux !



LE CANAL, TOUTE UNE HISTOIRE

UN CANAL QUI SE TRANSFORME

Le développement des voies navigables hennuyères et celui du canal de Charleroi à Bruxelles en particulier, est intimement lié à l'exploitation du charbon. Pour l'acheminement du précieux combustible en grande quantité et au meilleur coût vers les lieux de consommation, les villes du nord du pays principalement, on envisage dès le XVI^e siècle l'aménagement d'un cordon fluvial reliant le district charbonnier de Charleroi à la capitale. Cependant, des raisons politiques et économiques retarderont de trois siècles sa construction. Étudié puis réalisé sous la responsabilité de l'ingénieur Jean-Baptiste VIFQUAIN, le canal à 70 tonnes sera finalement ouvert à la navigation en septembre 1832 après seulement cinq années de travaux. Sept ans plus tard, un embranchement reliera à la voie d'eau la région industrielle du Centre. L'élargissement du canal au gabarit de 300 tonnes interviendra après la loi dite des « Canaux houillers » votée le 4 août 1879. Ce n'est qu'à partir de 1933 que tout le tracé du canal sera entièrement accessible aux bateaux de type « Spits » (300 tonnes). Au lendemain du deuxième conflit mondial, le réseau fluvial national doit s'intégrer dans le maillage européen. Une mise en conformité du canal de Charleroi à Bruxelles s'impose. Sa transition au gabarit de 1350 tonnes s'achèvera en avril 1968 avec l'entrée en service du Plan incliné de Ronquières.



© Michel Maigre

1. Carte générale des Navigations dirigées des Bassins houillers de la Belgique sur la France

La partie supérieure du document présente le réseau des voies navigables de la Belgique et du Nord de la France.

La partie inférieure affiche le profil de la ligne de navigation Charleroi - Paris. Celle-ci se compose, au départ de la Belgique, de la Sambre belge canalisée, de la Sambre française canalisée, du canal de Sambre et Oise, du canal Gorat, du canal latéral à l'Oise, de l'Oise canalisée, d'une portion de la Seine en partie canalisée et du canal Saint-Denis. Le document est daté du 14 Juillet 1840 et porte la signature de l'Inspecteur des Ponts et Chaussées Jean-Baptiste VIFQUAIN.



© ex MET 30172

2. Pelle en argent

Le canal de Willebroek s'ouvre à la navigation en 1561. Dès lors, une jonction fluviale avec la Sambre sera réclamée. Au cours des décennies qui suivent, sous les gouvernements espagnol et autrichien, une kyrielle de projets seront proposés, étudiés puis abandonnés. En avril 1698 pourtant, un édit fut signé pour autoriser des travaux. En prévision de la cérémonie inaugurale, on fit même graver une pelle en argent qui devait permettre au gouverneur Maximilien-Emmanuel de Bavière de donner le coup d'envoi du creusement du canal.



© Collection privée. Michel Maigre

3. Seneffe : Le pont tournant et sa passerelle piétonne

Trois ponts tournants implantés sur le territoire de Seneffe, reliaient autrefois les rives du canal à 300 tonnes. Parmi ces ouvrages d'art, figure le pont tournant dit « de Seneffe » ici photographié vers 1900. La construction métallique repose à chacune de ses extrémités sur une culée en pierres de taille et en son milieu sur un pivot central (roue dentée) posé sur une pile en rivière érigée en maçonnerie de briques. L'estacade en bois sous la structure du pont, a pour rôle de protéger à la fois le mécanisme de rotation de l'ouvrage d'art et le pont lui-même après son ouverture. Pour éviter aux riverains d'attendre sa fermeture complète afin de rejoindre la rive opposée, une passerelle métallique lui a été jointe. Encadrée par un garde-corps en fer forgé destiné à assurer la sécurité des usagers qui l'empruntent, on parvient au sommet de la structure, en franchissant une trentaine de marches. La plate-forme, enjambant le canal d'un seul bond, relie ces séries d'escaliers.



© Collection privée. Michel Maigre

4. Branche de La Louvière

Alors que l'on s'affaire à l'étude d'un canal reliant Charleroi à Bruxelles, des doléances sont adressées au gouvernement hollandais pour étendre la future voie d'eau au district industriel de la région du Centre. Ce rattachement, reconnu nécessaire, sera décrété par un arrêté royal pris le 11 septembre 1833. Sur le terrain, on creusera un embranchement principal qui comportera quatre ramifications (Bellecourt, La Croyère, Houdeng-Goenies et La Louvière). C'est cette dernière qu'illustre ce document. En arrière-plan, on aperçoit l'entreprise emblématique de la branche de La Louvière l'Usine Boël (aujourd'hui Duferco), fondée en 1850 par Ernest Bouquéau sous l'appellation « Forges, Fonderies et Laminiers Ernest Bouquéau ».

5. Arquennes : Travaux de mise au gabarit de 300 tonnes du canal

La loi dite des « Canaux houillers » du 4 août 1879 décrète la mise à « grande section » du canal primitif à 70 tonnes. En 1882, les travaux de transformation au gabarit de 300 tonnes débutent sur le versant Sambre puis s'échelonnent par tronçon jusqu'à Bruxelles sans toutefois interrompre la navigation sur le vieux canal. Cette vue montre les travaux en 1912 sur la portion de canal comprise entre les écluses n°33 et n°40 à Ronquières. On distingue à gauche la maison éclusière et à l'arrière de l'ouvrage d'art une drague à godets. On notera également qu'à l'époque de cette prise de vue, que le travail des enfants est encore une réalité. L'un tient au bout de ses petits bras une brouette chargée de sacs tandis que l'autre garçonnet travaille comme haleur.



© Direction des Recherches hydrauliques CCB060-1838 (S.P.W.)



© Direction des Recherches hydrauliques CCB073-124227 (S.P.W.)

6. Dampremy : Débouché en Sambre du canal de Charleroi à Bruxelles à 1350 tonnes

Le canal dans sa version à 300 tonnes prenait naissance à Marchienne-au-Pont, plus exactement sous

l'ancien pont-levis surnommé par les riverains « Pont-à-Chânes », où il rejoignait la Sambre. Dans le cadre de la mise à grande section (1350 tonnes) de la future voie navigable, ce point de jonction ne pouvait être maintenu. Aussi, décision fut prise de le déplacer légèrement pour le relier à la Sambre à Dampremy

en plein cœur de la zone industrielle. Les travaux d'aménagement, exécutés par la S.A. Continentale et Coloniale de Construction (S.O.C.O.L.) comprenaient, outre le débouché proprement dit, l'aménagement d'un port fluvial, la construction de ponts-rails et de ponts-routes, de voiries, de collecteurs d'égouts et d'importants travaux aux voies ferrées de la Société Nationale des Chemins de Fer (S.N.C.F.). La jonction du canal de Charleroi à Bruxelles avec la Sambre est visible sur la droite de cette photo du port de Dampremy, bordé d'industries et ceinturé par un important réseau d'axes routiers et ferrés.



© Direction des Recherches hydrauliques CCB057-54403 (S.P.W.)

7. Luttre : Travaux d'élargissement du canal pour le porter à 1350 tonnes

Ce document montre l'avancement des travaux d'élargissement du canal à Luttre à la date du 3 mars 1959. Pour les ingénieurs, le problème majeur, d'un point de vue technique, qu'engendre l'agrandissement du canal, reste sans conteste celui de la différence de niveau qu'il faut racheter sur un développement de trois kilomètres à Ronquières. Conjointement, se pose celui de la stabilité de la tranchée à ouvrir dans la crête de partage sur la section Charleroi-Clabecq. À droite, deux rangées de palplanches ont été installées en vue de retenir les terres. Dans l'attente de voir le canal modernisé praticable, la voie d'eau à 300 tonnes reste en activité. La passerelle métallique entièrement rivetée permet encore aux riverains de franchir à pied sec le vieux canal alors qu'à l'arrière-plan, le nouveau pont de Luttre est déjà en place.

BIBLIOGRAPHIE :

- Cotyle Robert, *Arquennes, Annales historiques du Val de Samme. 1940-1945* (in : *Mémoires du Cercle historique et folklorique de Braine-le-Château, de Tubize et des régions voisines. Tome 2*). 1976
- Félix Willy, *Les Combats du Canal de Charleroi. Mai 1940*, 2013
- Frézouls Maurice (Abbé), *Les Combats du Canal de Charleroi. Région Virginal, Ronquières, Arquennes, Feluy, Seneffe. 17 mai 1940. s.d.*
- Le Bel Robert, *Une Vie de char. Récit de guerre. 10-15 mai 1940*, 1984
- Seneffe et la Seconde Guerre mondiale. Brochure éditée à l'occasion de l'exposition « La guerre 40-45 racontée par des enfants ». s.d.

ÉVOLUTION DES MOYENS DE TRACTION

Jusqu'au début du XXe siècle, chaque embarcation fluviale se déplace à la rame, à l'aide d'une voile, à la force des bras, tractée par un cheval ou tirée par un remorqueur à vapeur. Le halage humain, généralement accompli par l'épouse et les enfants du batelier, représente un labeur éreintant et pénible qui s'effectue « à la bricole », sorte de sangle que l'on enfile en travers de la poitrine à hauteur des épaules. Au cours du XIXe siècle, la traction chevaline le remplacera avantageusement. Plus rapide, le cheval permet de doubler la vitesse de déplacement. Pour remédier au coût imposé par les compagnies de halage et à la « lenteur » des chevaux qui assurent une vitesse moyenne de 1,3 à 1,5 kilomètre par heure, un nouveau mode de traction voit le jour. Plus rapide, plus économique et d'une facilité de manœuvre jusque-là inégalée, le remorqueur à vapeur incarne incontestablement un progrès pour la batellerie. Mais son règne sera de courte durée car tous ces modes de traction s'estomperont à partir de l'entre-deux-guerres lorsque l'on commencera à équiper les péniches d'un système de propulsion.



© Collection Michel Maigre

1. Roux : Navigation à la voile

Du temps de la navigation en bois, chaque péniche disposait d'un petit matériel parmi lequel on trouvait des cordes et une toile. L'usage de cette dernière révélait toute son importance lorsque la navigation s'effectuait sur les grandes voies d'eau naturelles, là où la traction du bateau depuis la berge était rendue difficile voire impossible. Mais l'emploi de cet accessoire ancestral sera également mis en application sur les canaux comme l'illustre cette carte postale. En effet, lorsque les conditions atmosphériques s'avéraient favorables, le batelier hissait au sommet du mât du bateau une voile pour faciliter sa navigation. Cet artifice n'était en aucun cas une alternative au halage traditionnel mais une option complémentaire. En arrière plan, se dresse le Rivage charbonnier d'Amercoeur.



© Collection Michel Maigre

2. Courcelles-Motte : Un couple de chevaux et leur maître le long du canal à 300 tonnes, vers 1920

Image oubliée d'un passé pas si lointain ! Durant plus d'un siècle, chevaux et charretiers arpenteront les voies d'eau navigables. Depuis la nuit des temps, le dur labeur que représentait la traction d'un bateau, s'accomplissait à la force humaine. Hommes, femmes, et parfois même les enfants du batelier, y participaient. Pour aider à la tâche, on fit appel à la force chevaline qui permit d'augmenter le rendement du transport par eau. Ainsi entra dans le paysage fluvial le binôme homme/cheval qui sera à l'origine de la création d'innombrables corps de métiers (haleur, cordier, maréchal-ferrant, sabotier...). La motorisation des péniches dans les années 1920-1930 sera cependant fatale pour ces artisans qui verront leur activité se réduire au fil du temps. Quant aux chevaux et charretiers, ces acteurs de la vie quotidienne, ils disparaîtront à l'arrivée du remorqueur à vapeur.



© Collection Michel Maigre

3. Oisquercq : La Centrale électrique d'Oisquercq, berceau de l'électricité en Belgique

Jusqu'à la fin du XIXe siècle, la traction des péniches s'effectue à la force des bras ou avec l'emploi de chevaux. Mais ces modes de halage sont pénibles et lents même avec l'usage conjugué d'une voile. Avec l'invention de l'électricité, le transport fluvial s'annonce dès lors comme très prometteur. En installant sa centrale électrique à Oisquercq à la veille du XXe siècle, l'ingénieur Léon Gérard fait figure de pionnier dans la production et la distribution d'électricité en Belgique. Au lendemain du nouveau siècle, il installe le long du canal Charleroi - Bruxelles, entre Seneffe et Ruysbroek, un réseau de fils électriques reliés à sa centrale. Et les premiers tracteurs électriques alimentés à l'aide de fils souples munis d'une roulette déposée sur les lignes font leur apparition peu de temps après. Mais les désillusions ne tarderont à surgir car le remorquage électrique ne suffit pas rentabiliser les investissements consentis.



© Collection Michel Maigre

4. Hal : Halage électrique depuis la berge

Avec l'apparition de la traction électrique sur berge, désormais le charretier et le cheval ne sont plus les seuls à arpentier le chemin de halage. C'est le début de la mécanisation appliquée au transport fluvial. Ce document montre un tracteur alimenté à l'énergie électrique, relié à un Baquet de Charleroi en bois. Ces engins triphasés de type Léon Gérard, équipés de jantes métalliques plates ont été employés de 1899 à 1902 pour le halage électrique des bateaux sur le canal de Charleroi à Bruxelles. À gauche, on distingue parfaitement au sommet du poteau, les fils conducteurs et les isolateurs en porcelaine. Ces éléments, situés à la même hauteur que les frondaïsons, imposaient un élagage régulier des arbres. Le halage par « cheval électrique » permettait d'atteindre une vitesse moyenne de trois kilomètres à l'heure, soit deux fois celle du cheval traditionnel. Ces drôles de machines démunies d'habillage étaient construites à Couillet, près de Charleroi. On imagine facilement ce que devait endurer le conducteur par temps de pluie et durant les périodes hivernales ! L'efficacité toute relative de ce mode de traction fit abandonner ce procédé.



© Collection Michel Maigre

5. Hal : La traction électrique depuis le canal

À la fin du XIXe siècle, le halage des péniches sur le canal de Charleroi à Bruxelles cesse d'être confié aux chevaux, en partie du moins ! La Compagnie Générale de Traction électrique sur les Voies Navigables tenta en effet d'introduire le halage des bateaux au moyen de tracteurs à roues alimentés au courant électrique. Dans la traversée de Hal, une autre tentative fut menée. On essaya en effet ici la traction à l'aide de petits remorqueurs électriques, alimentés eux-aussi par des trolleys cavaliers. Les poteaux d'alimentation se trouvent à droite tandis que les lignes électriques dédiées aux tracteurs sont situées à gauche. Ce système se révéla hélas vite infructueux car il entraînait d'une part une hausse du coût du halage, et d'autre part un coût d'entretien des chemins et du matériel trop important qui ne pouvaient être compensés par la seule augmentation de la vitesse des bateaux. Finalement, la traction électrique fut tout simplement abandonnée après quelques années d'exploitation seulement.



LE CANAL SOUS LES BOMBES

Fin des années 1930, des bruits de bottes résonnent dans toute l'Europe. L'Allemagne nazie tisse sa toile, annexe l'Autriche le 12 mars 1938 puis envahit la Pologne le 2 septembre 1939. Suite à ces agressions, en pleine contradiction avec les traités de paix signés au lendemain de la guerre 14-18, l'Angleterre et la France lui déclarent la guerre. Quant à la Belgique, malgré sa politique de neutralité, elle ne sera pas épargnée. L'occupation du pays par les forces allemandes débute le 28 mai 1940. Les premiers combats ont lieu en province de Liège, à Fort Eben-Emael plus précisément.

Mais le rouleau compresseur ennemi est tel que très vite c'est tout le territoire qui est pris pour cible. Les objectifs privilégiés, comme ce fut le cas lors du premier conflit mondial, sont les industries et les voies de communication ferrées et fluviales.

C'est ainsi que les ouvrages d'art du canal de Charleroi à Bruxelles paieront un lourd tribut. Nombreuses seront les écluses et les ponts mobiles ou fixes à finir au fond de la voie d'eau.



© ex MTP 14189

1. Luttre : Les restes de l'écluse n°10 au hameau de Baudoux

Autrefois, deux écluses jalonnaient le canal de Charleroi à Bruxelles à 300 tonnes dans sa traversée de Luttre. Ces deux ouvrages d'art numérotés n°10 et n°11 se situaient sur une portion de canal construite vers 1882-1883. Ce document illustre les abords de l'écluse n°10 au hameau de Baudoux à Luttre après sa destruction en mai 1940. À l'instar d'autres ouvrages d'art détruits le long du canal, l'écluse de Luttre a été dynamitée pour tenter (mais en vain) de ralentir le rouleau compresseur de l'armée allemande. Le conflit armé terminé, on procédera au déblaiement des gravas et à l'évacuation des ferrailles. S'en suivra la reconstruction de l'écluse. Pour quelques années seulement car le projet d'un canal de Charleroi à Bruxelles à 1 350 tonnes est déjà à l'étude... Sur la rive gauche, à l'avant-plan, avec ses façades en briques rouges et sa toiture à quatre pans, se dresse le bâtiment technique à l'intérieur duquel se trouve la station de pompage destinée à l'alimentation en eau du bief de partage. Aujourd'hui, ce bâtiment existe encore.



Photo du Ministère des Travaux Publics (9 juin 1944). © Collection Michèle Heck

2. Pont-à-Celles : 1944, le pont du Fichaux dynamité en mai 1940

De violents combats eurent lieu à Pont-à-Celles, les 17 et 18 mai 1940, pour défendre le secteur de la grande boucle du canal de Charleroi. Plusieurs chars Hotchkiss français (11e Dragons Portés) s'étaient embusqués sur la rive sud du canal pour canarder les Panzers allemands qui débouchaient sur l'autre rive. Ceux-ci, accompagnés de transports du Génie chargés de matériel pour construire des passerelles et permettre aux soldats allemands de traverser le canal, arrivaient en masses par l'ancienne chaussée romaine, à la hauteur de Liberchies. Tous les chars français furent détruits par le bombardement allemand. Le 8e régiment de Zouaves et le 150e régiment d'Infanterie motorisée français subirent des pertes importantes lors des combats qui suivirent, les 17 et 18 mai, dans les campagnes autour de Pont-à-Celles, alors qu'ils défendaient pied à pied leurs positions. Plusieurs dizaines de soldats français y perdirent la vie, pour protéger la retraite de leurs frères d'armes. Comme les autres ponts du canal de Charleroi, les deux ponts de Pont-à-Celles, ainsi que celui du chemin de fer furent dynamités en mai 1940 par l'armée française, pour tenter d'arrêter l'avance allemande. Pendant l'Occupation, le pont du Fichaux à Pont-à-Celles, qui était brisé en deux parties, fut relevé provisoirement par le Ministère des Travaux Publics, et soutenu par une grosse « béquille », afin de permettre à nouveau la circulation des péniches et la traversée du canal par la population.



© Collection privée, Michel Maigre

3. Arquennes : Pont ferré de la ligne Manage-Wavre

C'est depuis la rive gauche que nous admirons cet ouvrage d'art exceptionnel et impressionnant, unique exemplaire construit sur le vieux canal à 300 tonnes. Employé par la Société des Chemins de fer belges (S.N.C.B.), ce pont/viaduc, photographié ici vers 1900, est la plus imposante construction érigée sur l'ancienne voie d'eau. Sur ce pont passait la ligne de chemin de fer n°141 affectée au transport de marchandises entre les gares de Manage et de Wavre. Sa structure métallique longue de 200 mètres, constituée de sept travées assemblées par rivetage, culmine à 15 mètres du sol. Son tablier, à poutres maîtresses et côté latéral en treillis, repose sur deux énormes culées et une pile centrale placée à mi-distance de celles-ci. Le pont enjambe le canal à droite, la rivière Samme à gauche, et les chemins de halage et de contre-halage.

à 21 h et à minuit vingt, c'est finalement le grand pont/viaduc qui sera détruit. La ligne de chemin de fer de Manage à Wavre qu'il portait étant devenue une voie de communication importante pour l'armée allemande, le 28 juin 1941 deux cent cinquante soldats allemands, partis de la région de Cologne, s'installeront à Arquennes avec pour mission de reconstruire au plus vite le viaduc. Ils y resteront jusqu'au 18 août, soit près de deux mois, pour rétablir le pont et les voies ferrées aidés dans leur tâche, par les ouvriers des Ateliers Taminiau de Seneffe, que l'ennemi a réquisitionnés sous la conduite du patron de l'entreprise, Hector Taminiau. Sur le document on distingue une assise et la pile centrale. Entre les deux murs, les soldats s'affairent à la reconstruction de l'ouvrage. Aujourd'hui, de ce pont ferré plus que centenaire, seules les assises monumentales réalisées en pierres de taille et la pile centrale ont résisté aux aléas du temps et sont encore visibles.



© Collection Michel Maigre

5. Lot : L'écluse n°51

Cette vue de Lot remonte au premier conflit mondial. Avec le libellé inscrit en haut de la carte « Place de l'Écluse » on est droit de penser que l'ouvrage d'art tient une place importante au sein de la commune. On peut également imaginer que la voie d'eau revêt une importance de premier plan pour la région. L'intérêt que l'on porte au canal en temps de paix ne l'est pas moins en temps de guerre. En effet, lors des conflits armés, les voies de communication sont généralement prises pour cibles par les belligérants. Ponts mobiles ou fixes, passerelles et ouvrages éclusiers sont en effet des points de passage stratégiques que l'on détruit pour retarder l'avance de l'ennemi ou perturber l'envoi de matériels. Il faut croire que l'ancienne écluse n°51 sur le canal à 70 tonnes, que remplacera plus tard l'ouvrage n°35 lors de l'élargissement de la voie d'eau, représentait aux yeux de l'ennemi une construction indispensable qui devait être maintenue fonctionnelle comme en atteste la présence d'un soldat allemand de la Première Guerre aux abords de l'écluse. Sur la passerelle on marche tête baissée comme pour ignorer la sentinelle chargée de veiller sur l'ouvrage d'art et de la sorte éviter toute tentative de sabotage. Derrière l'homme au chapeau melon, on aperçoit l'Établissement J.B. Roobaert-Moriau. La maison est à la fois un estaminet et un commerce de matériaux de construction.



© Maison de la Mémoire de Seneffe

4. Arquennes : Pont ferré de la ligne Manage-Wavre

Dans le but de retarder au maximum l'avancée de l'ennemi, les soldats du Génie français, feront sauter plusieurs ponts le 16 mai 1940 : à 11h, le pont dit « de la vingtième » (entendez la 20e écluse), puis celui du « Petit Moulin » ensuite ceux des écluses n°32 et n°35. À 18h, c'est le pont métallique du Warchais qui saute. Le pont tournant d'Arquennes sera dynamité

LE CANAL CHARLEROI-BRUXELLES HISTORIQUE

Pour réduire autant que possible le coût du fret transporté par voie d'eau, on se mit à construire des bateaux de plus en plus grands. La mise en place d'un réseau homogène de voies navigables et un calibrage des ouvrages d'art se sont alors imposés tout naturellement afin de répondre à la nouvelle navigation. Pour y parvenir on a soit élargi la voie d'eau existante englobant dans ce cas l'ancienne, soit on l'a placée dans un nouveau lit. En ce qui concerne le canal de Charleroi à Bruxelles modernisé à 1350 tonnes, on a eu recours aux deux options. C'est ainsi que la partie de son tracé à 300 tonnes comprise entre le tunnel de Godarville à Seneffe et l'écluse n°27 à Ronquières, a été préservée. Cette portion de l'ancien canal que l'on nomme aujourd'hui « Canal Charleroi - Bruxelles historique » avoisine les quinze kilomètres. Ce parcours, qui a conservé son aspect d'antan, est jalonné d'une kyrielle d'infrastructures que l'amateur de patrimoine peut découvrir tout au long du chemin de halage. Maisons de service (pontières et éclusières), écluses, bassins d'épargne, quais de transbordement, ponts fixes et un tunnel à bateaux, composent l'essentiel de cet authentique patrimoine, véritable musée vivant et représentatif de la batellerie d'autrefois. Sur ce parcours, deux ouvrages métalliques sont particulièrement remarquables : le pont-levis dit de « l'Origine » à Seneffe et le pont tournant d'Arquennes et sa passerelle pour piétons. Ces ponts mobiles sont le témoignage de la créativité, de l'ingéniosité et de l'audace de l'homme. L'invention du pont tournant figure en effet parmi les innovations technologiques de la fin du XIXe siècle.



© Photo Michel Maigre

1. Seneffe : Perception des droits de navigation à la maison éclésièrè n°12

À l'instar de la taxe de circulation pour les automobilistes, les bateliers doivent s'acquitter de droits de navigation pour parcourir le réseau fluvial. Plusieurs bureaux de perception de ces droits ont donc été installés sur le tracé du canal Charleroi - Bruxelles. Dans sa version à 300 tonnes, on en comptait six. Ainsi, les maisons éclésièrès n°2N à Marchienne-au-Pont, n°9 à Viesville, n°12 et 13 à Seneffe, n°33 à Lembeek et l'établissement situé au n°88 du Quai des Charbonnages à Bruxelles, possédaient au rez-de-chaussée une pièce qui faisait office de bureau de perception. L'éclusier, en plus de son travail habituel qui consistait en la surveillance, l'entretien et la mise en œuvre de son ouvrage d'art, assumait la fonction de percepteur. Ces droits étaient calculés en tonnes / kilométriques. La façade de la maison éclésièrè n°12 à Seneffe (située à quelques mètres de la sortie nord du tunnel de Godarville), porte encore aujourd'hui un cartouche avec l'inscription « Bureau de perception ».



© Photo Michel Maigre

2. Seneffe : Le pont-levis dit de « l'Origine » sur le canal à 300 tonnes

Situé sur une portion de l'ancien canal à 300 tonnes, à quelques encablures de la sortie du tunnel de Godarville, se trouve le pont-levis de l'Origine, premier ouvrage mobile érigé sur le versant Senne en venant de Charleroi. Hormis les ponts-levis établis le long du canal du Centre à La Louvière, que les pontiers manœuvrent comme par le passé à la force des bras, peu d'exemplaires subsistent encore en Wallonie. S'ils prennent de l'âge et peuvent nous paraître désuets, ces ouvrages métalliques ont tous été coulés dans le même moule. Celui de « l'Origine », conservé en bon état mais que l'on ne relève plus, est le plus ancien d'entre tous. Construit entre 1888 et 1890, il marquait jadis la limite entre le canal et l'embranchement dirigé vers la région du Centre. Son nom rappelle l'endroit où les bateliers s'acquittaient des droits de navigation. La petite maison blanche à l'arrière du pont abritait une ancienne écurie pour chevaux affectés à la traction des bateaux, chevaux de la société privée « La traction du Centre ». On raconte que le palefrenier en charge des équipes dormait avec ceux-ci.



© Photo Michel Maigre

3. Seneffe : Bureaux de l'ancienne « Société Anonyme des Forges et Ateliers de Seneffe »

Sur la rive gauche du canal, à environ cent mètres en amont (côté Bruxelles) du Centre didactique des techniques de l'eau, on parvient au pied d'un bâtiment, soutenu par un imposant soubassement en pierre de taille, bâti perpendiculairement au canal. Cette propriété abritait autrefois les services administratifs de la Société Anonyme des Forges et Ateliers de Seneffe. Un cartouche placé au-dessus de la porte d'entrée, mentionne encore en relief l'inscription « BUREAUX ». Le bâtiment actuel, dont la couleur rouge vif est la teinte dominante des briques de pignons et

de façade, n'est plus exactement celui d'antan. En effet, la teinte du ciment de jointoyage des briques de façade diffère. De plus, l'édifice comprend aujourd'hui deux niveaux : un rez-de-chaussée et un étage couvert sur toute sa longueur de combles. La toiture à deux pans droits a perdu ses quatre lucarnes à jouées rentrantes. Plusieurs détails relevés en façade confirment cependant la volonté du propriétaire de garder au bâtiment son aspect architectural d'autrefois. Ainsi, on notera les colonnes en brique rehaussées, les pierres de taille gris clair aux angles et à mi-hauteur des baies, le linteau et l'arc de cercle à deux coloris surmontant les baies. On a, de plus, gardé les colonnades placées sous l'appui des fenêtres du rez-de-chaussée ainsi que le jardinet que protège un petit muret de briques rehaussé de grilles en fer forgé. Aujourd'hui, seuls ces bureaux témoignent de l'existence passée de la société.



© Photo Michel Maigre

5. Arquennes : La maison éclusière n°19 et ses deux bassins d'épargne

C'est depuis la rive droite du canal, autrement dit en direction de Bruxelles, que nous découvrons l'écluse n°19 à Arquennes, sur le canal à 300 tonnes, vers 1920. La maison éclusière autrefois occupée par l'opérateur de service, l'est aujourd'hui par un particulier qui veille à sa destinée. À gauche de la bâtisse, des garde-corps métalliques signalent la présence des deux bassins d'épargne circulaires. Autour des réservoirs d'eau, une nature généreuse a repris ses droits, occultant en partie la construction.



© Photo Michel Maigre

4. Seneffe : Les vestiges de l'écluse n°16

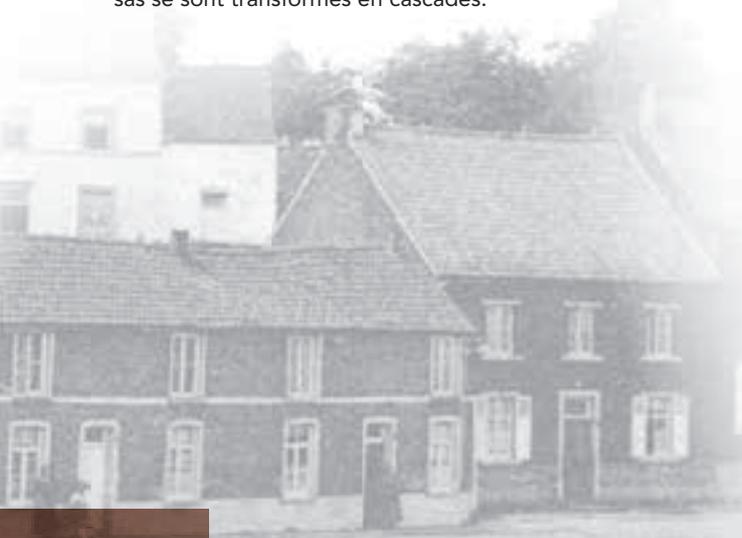
L'entrée en service du canal Charleroi - Bruxelles à 1 350 tonnes et du Plan incliné de Ronquières, en avril 1968, mit un terme à la navigation sur le vieux canal. À partir du mois d'août de la même année, les anciennes écluses ne seront plus utilisées mais resteront en état de fonctionnement pour pallier un éventuel problème au Plan incliné. En octobre 1979, les portes des écluses seront remplacées, sécurité oblige, par un batardeau ; le canal ayant été déclassé au plan de la navigation et cédé en gestion aux Eaux et Forêts. Aujourd'hui, les sas se sont transformés en cascades.



© Collection Michel Maigre

6. Feluy : Vue du quai dit du « Petit Moulin » sur le canal à 300 tonnes

Entre les écluses n°20 (anciennement la 27) et n°21 (anciennement la 30), le vieux canal à 300 tonnes fléchi presque à angle droit vers la droite (lorsque l'on marche en direction de Ronquières). La commune de Feluy se trouve à gauche et de l'autre côté c'est Arquennes, au lieu-dit les Roquettes avec son « Trou des fées » et le hameau de la Platinerie, usine créée au début du XIXe siècle. Cet endroit, qui depuis près d'un demi-siècle ne voit plus passer de péniches, est l'un des plus charmants du village. Appelé le « site du Petit moulin », il n'a guère changé en l'espace d'un siècle comme le montrent ce cliché et le suivant. Le ravalement des façades, l'apparition de velux sur les toitures, la disparition des plots en béton et le développement de la végétation, trahissent seuls la similitude des



› deux prises de vue. À l'arrière-plan, les maisons qui bordent l'ancien « Quai Boussingault (ou Quai de Feluy) » sont d'anciennes écuries qu'occupaient des chevaux affectés au halage. Avant la motorisation des péniches et à l'exception de quelques bateliers-haleurs, tous les mariniers sollicitent les services d'une société de halage disposant d'écuries (ou « stables ») échelonnées le long du canal. Un seul cheval suffit pour tirer un Baquet lège (vide), deux sont nécessaires lorsque la péniche est chargée. Les équidés étaient placés sous la responsabilité d'un « garde-écurie » chargé de les nourrir et de les entretenir.



© Photo Michel Maigre

7. Feluy : Le quai du « Petit Moulin » aujourd'hui

Le « quai du Petit Moulin » aujourd'hui. Difficile d'imaginer qu'il s'agit ici du même endroit que sur le document précédent. Les écuries d'autrefois ont été transformées en habitation. Seuls les outils accrochés à la façade rappellent la présence passée de chevaux en ce lieu.



© CREHIR n°196 - cliché ex-MET n°124 084

8. Carte du canal à 70 tonnes, extraite du rapport établi en 1839 par Jean-Baptiste VIFQUAIN en vue de la construction des embranchements du canal principal

Ces canaux et Chemin de Fer furent adjugés le 11 octobre 1833, à la Compagnie Classens pour 90 années. Les travaux débutèrent en 1835, et les voies livrées à la circulation vers mai 1839. Elles auront coûté 2 200 000 francs.

« Le profil en travers du canal et les ouvrages d'art, sont les mêmes que ceux du Canal Principal, sa longueur est de 14 400 m. L'alimentation doit venir, en circonstances ordinaires, du Canal Principal.

Les Chemin de Fer sont à double voie sur les troncs et à simple voie sur les branches, la charge y marche partout en descente, longueur totale 10 442 m.

Voie de 1m20 sur pierres et billes, Coussinets de 3/4 et rail parallèle de 14 k. par distances des supports.

Plan incliné automoteur de 400m de long et 0,006c d'inclinaison. Courbes à rayon de 30m, marche conique. Wagon sur roues de 0,80 de diamètre avec essieux distant de 1m05, contenant 2½ tonnes. »

M. Classens Directeur, M. Vifquain Ingénieur pour la Société.



LES MAISONS DE SERVICE

Le canal de Charleroi à Bruxelles, à l'instar d'autres canaux creusés aux XVIIIe et XIXe siècles, était jalonné, entre autres, d'ouvrages d'art mobiles (pont-levis, pont tournant, écluse). À proximité de chacun de ces ouvrages, on érigea une maison de service que l'administration des voies navigables mettait gratuitement à la disposition du personnel affecté à un pont mobile ou une écluse. Malheureusement, lors des agrandissements successifs du canal, le tracé initial sera gommé et le patrimoine bâti finira victime d'une démolition ou d'un remblayage. Mais pas tout...! En effet, le long du tronçon « historique » du canal à 300 tonnes, subsistent quelques constructions datant de cette époque. Ainsi, outre quelques ponts fixes, un pont-levis à Seneffe, un pont tournant à Arquennes, plusieurs écluses soulagées de leur mécanisme et un quai ici et là, l'amateur de patrimoine, qui arpente le chemin de halage de ce tronçon « miraculeusement épargné » long d'une quinzaine de kilomètres, aura la satisfaction de pouvoir admirer les derniers exemplaires de ces demeures jadis occupées par les pontiers, les éclusiers et leurs familles. Ces maisons sont typiques du modèle d'habitation établi le long des voies navigables au XIXe siècle. Les demeures situées à l'aval de l'écluse n°17 affichent cependant un profil plus récent.



© Photo Michel Maigre

1. Seneffe : Maison éclusière n°14 typique des maisons de service établies le long du canal à 300 tonnes

La modernisation du canal de Charleroi à Bruxelles au gabarit de 300 tonnes a réduit au nombre de trente huit les nouvelles écluses implantées le long de son parcours. Aux abords de ces constructions sera jointe une maison de service qu'occupera l'agent des voies navigables en charge de l'entretien, de la surveillance et de la manœuvre de l'ouvrage d'art. Ces demeures forment un ensemble typique, en parfaite harmonie avec leur environnement. Il en résulte une impression d'unité structurale renforcée par l'utilisation de la brique et de la pierre, comme le montre cette photographie de la maison éclusière n°14 à Seneffe. Ces bâtisses furent établies parallèlement au canal et hors mitoyenneté afin de permettre une surveillance continue des ouvrages d'art. Leurs pignons étant dégagés, ceux-ci présentent de petits oculi circulaires par lesquels le personnel pouvait observer, depuis le rez-

de-chaussée ou l'étage, le trafic fluvial. La façade principale présente trois cartouches entre le rez-de-chaussée et l'étage. L'encadré central affiche le nom et le numéro de l'ouvrage, les deux autres (indiquaient jadis) le libellé de l'ouvrage d'art le plus proche, en amont comme en aval, ainsi que la distance à parcourir pour y parvenir. Les cartouches des pignons mentionnent le libellé du lieu.



© Photo Michel Maigre

2. Seneffe : L'ancienne maison du pont tournant transformée en « Musée de l'Eau »

Le tronçon « historique » du canal de Charleroi à Bruxelles compte encore aujourd'hui plusieurs maisons de service (pontières, éclusières). Toutes ont gardé leur aspect d'antan à l'exception de l'habitation jointe au pont tournant de Seneffe. Implantée entre la rivière la Samme et la rive gauche du vieux canal, l'habitation se tient au centre de la localité seneffoise. Entièrement restaurée et complétée d'annexes, travaux réalisés par le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (M.E.T.), cette demeure accueille depuis le 5 octobre 1991, sous le statut d'association sans but lucratif, le « Centre didactique des techniques de l'eau » qui occupe une position centrale dans un ensemble d'ouvrages d'art situés dans un rayon de moins de vingt kilomètres. On ne pouvait en effet trouver de lieu plus emblématique que la maison pontière de Seneffe pour abriter en son sein ce Centre, sachant que depuis l'ouverture à la navigation du canal Charleroi-Bruxelles, Seneffe a toujours été à la croisée de deux axes fluviaux importants : l'axe Nord-Sud (Anvers - Charleroi) et l'axe Est-Ouest (Liège - Tournai). La vocation essentielle du Centre est historique. Son intérêt est de rappeler les exploits des générations antérieures au travers de collections d'objets uniques en Wallonie et se rapportant au domaine de l'eau. Le Centre a également une fonction scientifique qu'il assure en mettant à la disposition des chercheurs et des étudiants un maximum de documentation relative à l'histoire ancienne et contemporaine de l'eau. Il a de plus une mission didactique et une vocation socioculturelle.



© Photo Michel Maigre

3. Seneffe : La maison éclusière n°16, un exemplaire du patrimoine bâti en bordure du canal Charleroi-Bruxelles à 300 tonnes

Toutes les maisons de service situées en amont de l'écluse n°18 à Arquennes sur le canal Charleroi-Bruxelles à 300 tonnes, ont toutes été construites sur le même plan, avec des dimensions identiques et les mêmes matériaux. De forme rectangulaire et à plusieurs niveaux, ces maisons disposent d'un espace de vie d'environ 160 m² répartis en dix pièces et de deux corps de cheminée accolés chacun au mur du pignon associé. La toiture est formée de deux versants couverts de tuiles et surmontés à leur sommet d'une faîtière. Les corniches sont

épurées et dépourvues de lambrequins. Les bandeaux horizontaux et les denticules en briques sont typiques du mouvement néogothique datant de la fin du XIXe siècle. Façades et murs de pignon arborent divers éléments architecturaux (bandeaux horizontaux, oculus, cartouches, frise en goutte de brique sous la toiture) mis en valeur par un jeu de briques rehaussé. À ces éléments de décoration ajoutons un soubassement en pierre de taille, les renforts d'angle ainsi qu'au centre de la façade principale, un avant-corps qui regroupe la porte d'entrée et la fenêtre centrale située à l'étage. À chaque habitat est jointe une petite annexe attenante d'une superficie de quelques mètres carrés. De même style que la maison de service, cet espace fait office de remise. Le site se complète d'un petit jardin qui borde la façade arrière. Aujourd'hui, ces maisons sont la propriété de particuliers qui veillent sur ce patrimoine bâti.



© Photo Michel Maigre

4. Arquennes : Maison éclusière n°18. Ici, les bateliers pouvaient jadis s'approvisionner en eau potable

Une vingtaine de maisons éclusières et pontières jalonnent le tracé du canal Charleroi-Bruxelles historique. Tenant compte de leur aspect extérieur au sens large, on peut les répartir en trois catégories distinctes, à savoir : celles de forme rectangulaire avec ou sans étage et ne portant aucun cartouche sur leurs pignons ni sur leur façade blanche ; les constructions rectangulaires en briques rouges disposant d'un étage et agrémentées sur leur façade et pignons de cartouches (ex. maison éclusière n°16 à Seneffe) ; les habitations de forme plus cubique équipées d'un niveau supérieur. Regrou-

pées au sein du dernier groupe, les maisons éclusières n°18 à 27 affichent des formes et des styles qui diffèrent. Des similitudes existent pourtant. Ainsi, la 18 et la 21 sont quasi identiques, de même pour les demeures n°24 et 26 qui partagent la même apparence. Leur conception radicalement différente des deux premières catégories, confère à ces constructions atypiques un caractère plus contemporain, plus bourgeois, voire de maisons à la campagne. Les murs en maçonnerie de briques rouge vif, blanchis en ce qui concerne les logements 18 et 21, prennent appui sur un soubassement en pierres de taille gris ou de couleur parfois souligné d'un bandeau horizontal. On distingue trois modèles de toiture : à deux versants droits, à pans multiples, mansardée pour la maison n°22 qui apparaît comme un exemplaire unique. Ces toits sont couverts de tuiles de teinte foncée. On pénètre à l'intérieur de l'habitat par un porche bâti dans l'œuvre, surmonté d'un arc en plein cintre rehaussé d'une clef de voûte. Ici, point de contrevent en bois peint aux fenêtres (sauf la 18), point d'oculi sur les pignons pourtant dégagés, point de corniche décorée d'un lambrequin, pas plus que de cartouches mentionnant le nom et les distances des ouvrages à proximité. Seule une inscription en lettres blanches peintes sur un support métallique à fond bleu, fixé à mi-hauteur de la façade, reprend le numéro de l'écluse. Signalons cependant une exception à l'écluse n°18 où une seconde plaque porte la mention « Eau potable : Batellerie » à l'attention des bateliers qui pouvaient ici s'approvisionner gratuitement en eau propre à la consommation. À l'arrière, on trouve une ou deux petites annexes et un jardin. Toutes ces maisons à simple corps, parfaitement conservées et entretenues et situées sur l'une ou l'autre rive du canal selon le cas, sont propriétés de l'État.



© Photo Michel Maigre

5. Arquennes : Maison éclusière n°23. Un profil unique sur le canal Charleroi-Bruxelles à 300 tonnes



© Photo Michel Maigre

6. Arquennes : Maison éclusière n°24. Son apparence s'apparente plus à une résidence secondaire à la campagne qu'une maison de service



LES TUNNELS ET LES ÉCLUSES

Dès les premières études du projet de creusement du canal de Charleroi à Bruxelles, le site de la « Bête Refaite » à Seneffe est retenu pour faire franchir à la future voie navigable la crête de partage des eaux des bassins fluviaux de l'Escaut et de la Meuse. Reconnu comme étant le tracé le plus approprié, cette « frontière naturelle » accuse cependant un profil accidenté et ne dispose pas du volume d'eau nécessaire au bon fonctionnement des écluses. Ces difficultés obligent dès lors les ingénieurs à rechercher des solutions moins conventionnelles pour y assoir le lit du canal projeté. La construction d'une galerie souterraine sera mise à l'étude puis réalisée, ce qui constituera une première en Belgique. Cet exploit, qui permit au canal à 70 tonnes de s'affranchir du promontoire à l'intérieur d'un tunnel, sera réitéré lorsque l'on porta la voie d'eau au gabarit de 300 tonnes, qui lui, passera le cap sous la voûte du tunnel dit de « Godarville ». Cette solution, qui fit pourtant merveille dans les deux cas, ne pouvait être appliquée dans le cadre de l'élargissement du canal à 1350 tonnes dans les années 1960. On privilégiera dans ce cas le creusement d'une vaste tranchée à ciel ouvert à « La Fléchère » (commune de Gouy-lez-Piéton). Outre la présence d'un tunnel, le tracé du canal sera jalonné d'un grand nombre d'écluses. Cinquante cinq accessibles seulement au « Baquet de Charleroi » sur le premier tracé alors que le second n'en comptera plus que trente huit dimensionnées pour écluser des péniches de type « Spits » d'un port en lourd de 250 à 300 tonnes. Dans le souci d'économiser l'eau, toutes ces écluses seront équipées de deux réservoirs appelés « bassins d'épargne » de forme presque circulaire. Ce système réduisait d'un tiers le volume d'eau utile à chaque bassinée.



© Dziejwacien Jean-Pierre

1. Tracé du canal Charleroi-Bruxelles dans la traversée de l'entité de Seneffe

Ce plan présente, en principal, le tracé du canal Charleroi-Bruxelles à 1350 tonnes. Partant du bas du document, on découvre en rive gauche de la voie fluviale le site de la Bête Refaite, là où fut construit au XIXe siècle le fameux tunnel dit de la « Bête Refaite » dont il ne reste plus aujourd'hui que des vestiges. Plus loin, sur la même rive, après le fléchissement du canal, il s'agit de la branche de Bellecourt. De cette extension, autrefois occupée par les Charbonnages de Mariemont et de Bascoup qui y possédaient des quais de transbordement, il ne subsiste plus actuellement que quelques centaines de mètres de sa longueur initiale qui atteignait 1800 mètres. À l'entrée de ce bras de canal, coté rive droite, on trouve le complexe sportif de la Marlette. Le plan d'eau situé à cet endroit est une zone de baignade officielle reconnue par la Région wallonne depuis le 27 mai 2004. Un peu plus loin, le pont fixe qui en-

jambe la branche de Bellecourt a été posé sur ses assises au mois d'août 2017. Celui-ci a remplacé le pont fixe dit « Pont du Blocus » qui datait des années 1888-1890. Cet ouvrage était le plus ancien pont métallique en treillis, à plateau intermédiaire, établi en Wallonie. Reprenons le tracé du canal modernisé pour parvenir en rive droite cette fois, à la jonction des canaux de Charleroi à Bruxelles à 1350 tonnes et à 300 tonnes. Là où se resserre la section de ce dernier, se dresse par-dessus le plan d'eau le pont-levis dit « de l'Origine ». En continuant sur la rive droite, on débouche sur le bief de la 12ème écluse, lequel joint à son extrémité amont le tunnel de Godarville. Revenons maintenant en rive gauche de la voie fluviale à 1350 tonnes. Passé les trois ponts routiers ainsi que celui-ci qui portait jadis l'ancienne voie ferrée Haine-Saint-Pierre - Ottignies, on arrive au point de confluence des canaux à 1350 tonnes, celui de Charleroi-Bruxelles et du canal du Centre qui compte l'un des plus prestigieux éleveurs à bateaux du pays, celui de Strépy-Thieu inauguré au mois d'août 2002.



© Photo Michel Maigre

2. Godarville : Entrée grillagée du tunnel à 70 tonnes

Le tracé du canal à 70 tonnes établi en 1826 par l'ingénieur Jean-Baptiste Vifquain, traverse la ligne de partage des eaux entre le versant de la Sambre et celui de la Senne, au lieu appelé « Bête Refaite ». Deux solutions sont étudiées pour permettre au canal de franchir la crête ; soit creuser une tranchée à ciel ouvert, soit construire un souterrain. La médiocrité du terrain à percer et le surcoût engendré par le volume des terres à évacuer, jouèrent en défaveur de la tranchée. Ce premier tunnel de Bête Refaite, surmonté d'une voûte en plein cintre, affichait 1267 mètres de longueur, 3 mètres de large au niveau de la ligne d'eau, 7,20 mètres/cube de section mouillée et 2 mètres de profondeur. À l'intérieur, une banquette (trottoir) de 1,30 mètre de largeur facilitait le halage. Le premier coup de pioche fut donné en avril 1827 et la première pierre posée le 1er août de la même année. Étant donné l'exiguïté de la galerie souterraine, son franchissement s'effectuait alternativement dans les deux sens par rames ou convois et ce sous la direction du garde-souterrain. De ce premier ouvrage du genre en Belgique, qui sera coupé en deux par le canal à 1350 tonnes, il ne subsiste que quelques vestiges. Côté Gouy-lez-Piéton, on peut encore voir les pierres de taille de la voûte, tandis que du côté de Seneffe il ne reste que la maçonnerie des bandeaux. La photo montre l'entrée grillagée côté Seneffe. La galerie souterraine sert aujourd'hui de refuge aux chauves-souris.



© Collection Adriaenssens Bernhard

3. Seneffe : Extrémité du tunnel de Godarville côté aval (Bruxelles)

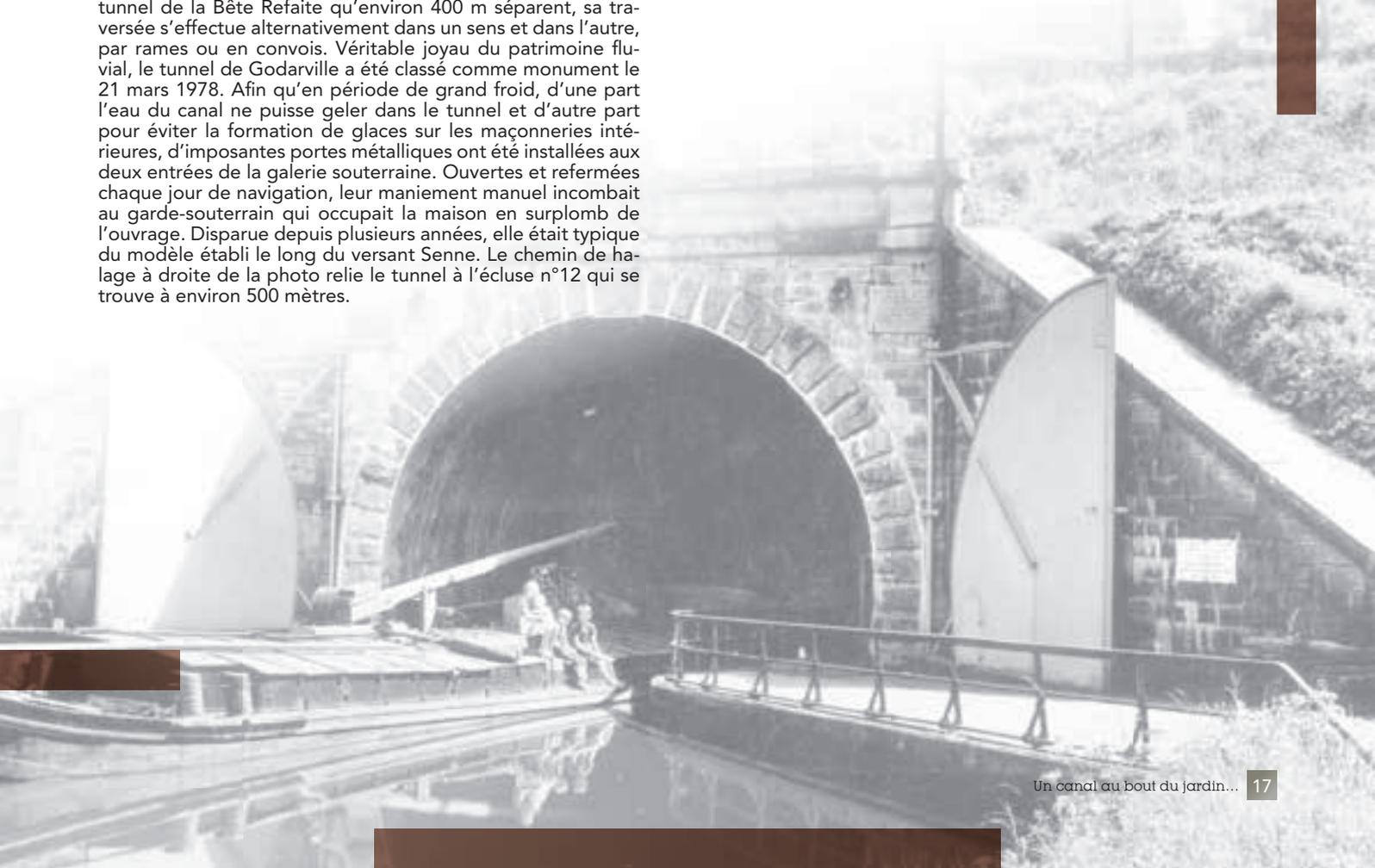
Trop exigü pour permettre le passage de bateaux de type « Freycinet », le remplacement du tunnel de la Bête Refaite, par un ouvrage d'art dit « à grande section », s'est avéré incontournable. La recherche d'une solution fut confiée à une commission créée le 2 juin 1880 par le Ministre des Travaux publics. Plusieurs possibilités furent étudiées dont celle d'un ascenseur hydraulique. Le manque d'expérience en la matière incita l'Administration à porter son choix sur la construction d'un nouveau souterrain. La convention, signée entre le Ministre des Travaux publics et l'entreprise De Baere d'Anvers, déclarée adjudicataire des travaux, eut lieu le 15 mars 1882, date qui sera suivie quelques jours plus tard du premier coup de pioche. Les travaux de construction prendront fin au cours de l'année 1885. Le tunnel de Godarville, long de 1050 mètres, offrait un tirant d'eau de 2,10 mètres maximum et un tirant d'air de 4 mètres minimum. Creusé parallèlement au tunnel de la Bête Refaite qu'environ 400 m séparent, sa traversée s'effectue alternativement dans un sens et dans l'autre, par rames ou en convois. Véritable joyau du patrimoine fluvial, le tunnel de Godarville a été classé comme monument le 21 mars 1978. Afin qu'en période de grand froid, d'une part l'eau du canal ne puisse geler dans le tunnel et d'autre part pour éviter la formation de glaces sur les maçonneries intérieures, d'imposantes portes métalliques ont été installées aux deux entrées de la galerie souterraine. Ouvertes et refermées chaque jour de navigation, leur maniement manuel incombait au garde-souterrain qui occupait la maison en surplomb de l'ouvrage. Disparue depuis plusieurs années, elle était typique du modèle établi le long du versant Senne. Le chemin de halage à droite de la photo relie le tunnel à l'écluse n°12 qui se trouve à environ 500 mètres.



© Photo Michel Maigre

4. Seneffe : Cheminée d'aération du tunnel de Godarville

Si vous parcourez le petit chemin forestier qui longe le tunnel, vous découvrirez deux tours circulaires en briques rouges sortant de terre. Ces constructions plus que centenaires qui atteignent une hauteur de 38 mètres et un diamètre de 3,50 mètres, sont en fait les cheminées d'aération du tunnel de Godarville. Lors de la construction de souterrain, la première opération consistait à établir les puits afin de donner accès au chantier souterrain. Ces conduits permettaient également d'entamer la galerie souterraine en plusieurs points à la fois, d'alimenter en air frais les ouvriers, d'évacuer les déblais, d'acheminer à pied d'œuvre les matériaux de construction, d'amener les hommes aux galeries et de remonter les eaux d'infiltration. Pour mener à bien la construction de cet ouvrage d'art de grande envergure, le Ministère des Travaux publics fit appel au savoir-faire de l'entreprise belge Dauderni. Le chantier qui débuta en mars 1882 pris fin en 1885 au terme de nombreuses difficultés liées principalement à la mauvaise qualité des terrains sablonneux entrecoupés de sources. Une plaque commémorative portant l'inscription « DAUDERNI 1885 », scellée en haut de la maçonnerie de l'une des deux cheminées d'aération, perpétue le nom de l'entrepreneur qui dirigea la construction du tunnel de Godarville.





© Collection privée. Michel Maigre

5. Lembecq : Galerie souterraine à Lembecq

Le canal à 70 tonnes, vers 1903. Du petit tunnel établi sous une propriété privée à Lembecq sort un Baquet de Charle-roi en bois. Il s'agit du deuxième ouvrage du genre érigé sur le canal primitif. Bâti en moellons, il présentait trois voûtes en plein cintre. L'ouverture centrale avec son arc réalisé en pierre de taille, livre passage à la passe navigable ainsi qu'à un trottoir prolongeant le chemin de halage. Cette disposition permettait de passer sous la voûte sans devoir détacher le câble de traction. À l'origine de la construction, il était prévu d'établir un passage latéral de chaque côté de la galerie souterraine. Finalement une seule banquette restera accessible. Quant à la largeur du tunnel, celle-ci n'était pas suffisante pour permettre le croisement de deux bateaux.



© Collection privée. Michel Maigre

6. Clabecq : Vue de la petite écluse n°46 sur le canal à 70 tonnes

Le quartier de l'écluse n°46 sur le canal à petit gabarit (70 tonnes), photographié vers 1912 en direction de Bruxelles. À gauche, avec ses hautes cheminées circulaires, les Forges de Clabecq dont la destinée en 1828, sera prise en main par Messieurs Waroqué et Goffin. À l'époque, on fabriquait dans ces hangars des « masses » (paquets composés d'un ensemble de mitrilles compactées que l'on chauffait au four et laminait ensuite). Face à la petite écluse, qui disparu à l'arrivée du second canal, deux maisons de service ont été construites : la première pour loger l'éclusier et la seconde le receveur des droits de navigation. La demeure de l'éclusier avec sa façade blanche s'appuie sur un soubassement grisé percé de soupiraux pour donner un peu d'air et laisser pénétrer la lumière dans les caves. Les fenêtres de l'habitation sont constituées de deux battants en bois surmontés d'une imposte fixe en plein cintre et découpé en quatre quartiers. Les portes d'entrée ainsi que les baies sont mises en valeur par un bandeau horizontal en pierre. Au-dessus de la porte de droite, une petite plaque porte le numéro de l'écluse. L'établissement à gauche de la maison de service est un café. À gauche de l'écluse, se dresse un poteau en bois supportant des fils électriques. Ceux-ci sont reliés à la cabine de transformation (non visible sur le document) installée en bordure du canal.





© Collection privée, Michel Maigre

7. Ronquières : Sassement d'une péniche à l'écluse n°27 sur le canal à 300 tonnes

L'écluse n°39 implantée sur le canal primitif disparut à l'arrivée de la nouvelle voie d'eau. Elle fut remplacée par l'ouvrage n°27, illustré sur ce document. Aujourd'hui, peu de choses ont changé aux abords de cet ouvrage d'art, photographié entre 1950 et 1960, qui reste à l'heure actuelle encore fonctionnel malgré son grand âge. La maison éclésièr présente la même physionomie que jadis, par contre la baraque en bois d'autrefois a été remplacée par un abri en maçonnerie de briques et vitré sur trois côtés. Cette construction d'une superficie de quelques mètres carrés à peine, est toujours présente mais est actuellement délabrée. Dans le fond, entre cet abri et la péniche, on distingue le pont fixe de la route de Braine-le-Comte à Nivelles. Le site de l'écluse n°27 qu'un point lumineux éclaire se situe juste à pied du Plan incliné de Ronquières et du nouveau canal à 1 350 tonnes. Avant l'arrivée du canal Charleroi-Bruxelles à 1350 tonnes, toutes les écluses se manœuvraient à la force des bras. L'ouverture et la fermeture des parties mobiles s'opèrent via des crémaillères courbes. Le temps de passage dans ces écluses calibrées à 300 tonnes variait selon qu'il s'agisse d'un franchissement normal ou d'une fausse bassinée. Mais dans un cas comme dans l'autre, la durée fluctuait entre sept et douze minutes. Les résultats de l'étude minutieuse menée le 16 février 1965 par Monsieur Bernhard ADRIAENSENS démontra qu'en moyenne, une fausse bassinée provoquait une attente supplémentaire des bateaux qui peut être évaluée entre sept et huit minutes.



© Photo Michel Maigre

8. Ronquières : L'écluse n°27 aujourd'hui et sa maison de service

Vue de l'écluse et de la maison éclésièr telles qu'elles se présentent aujourd'hui. Toutes deux ont gardé leur aspect d'antan. Des seize écluses présentes sur le canal Charleroi-Bruxelles historique, l'écluse n°27 à Ronquières reste l'unique ouvrage du genre qui ai gardé son mécanisme. Bien qu'entretenu et parfaitement fonctionnel, celui-ci n'est plus manœuvré que très sporadiquement. Cet ouvrage construit au début du XXe siècle, livre en effet passage aux bateaux qui souhaitent rejoindre ou quitter ce que l'on appelle de nos jours « le village flottant » ou « la cité des péniches ». Il s'agit en fait du vingt-sixième bief, qui se termine en cul-de-sac, de l'ancien canal sur lequel une vingtaine de péniches transformées en bateaux « logements » ont élu domicile.



LE CANAL MODERNE

LES ÉCLUSES ACTUELLES

Un canal n'est pas horizontal sur tout son parcours. Même si les ingénieurs conçoivent son tracé pour réduire les dénivellations, le canal passe par des montées et des descentes. Une écluse permet aux bateaux de franchir la dénivellation entre deux biefs successifs. Comment cela fonctionne-t-il ?

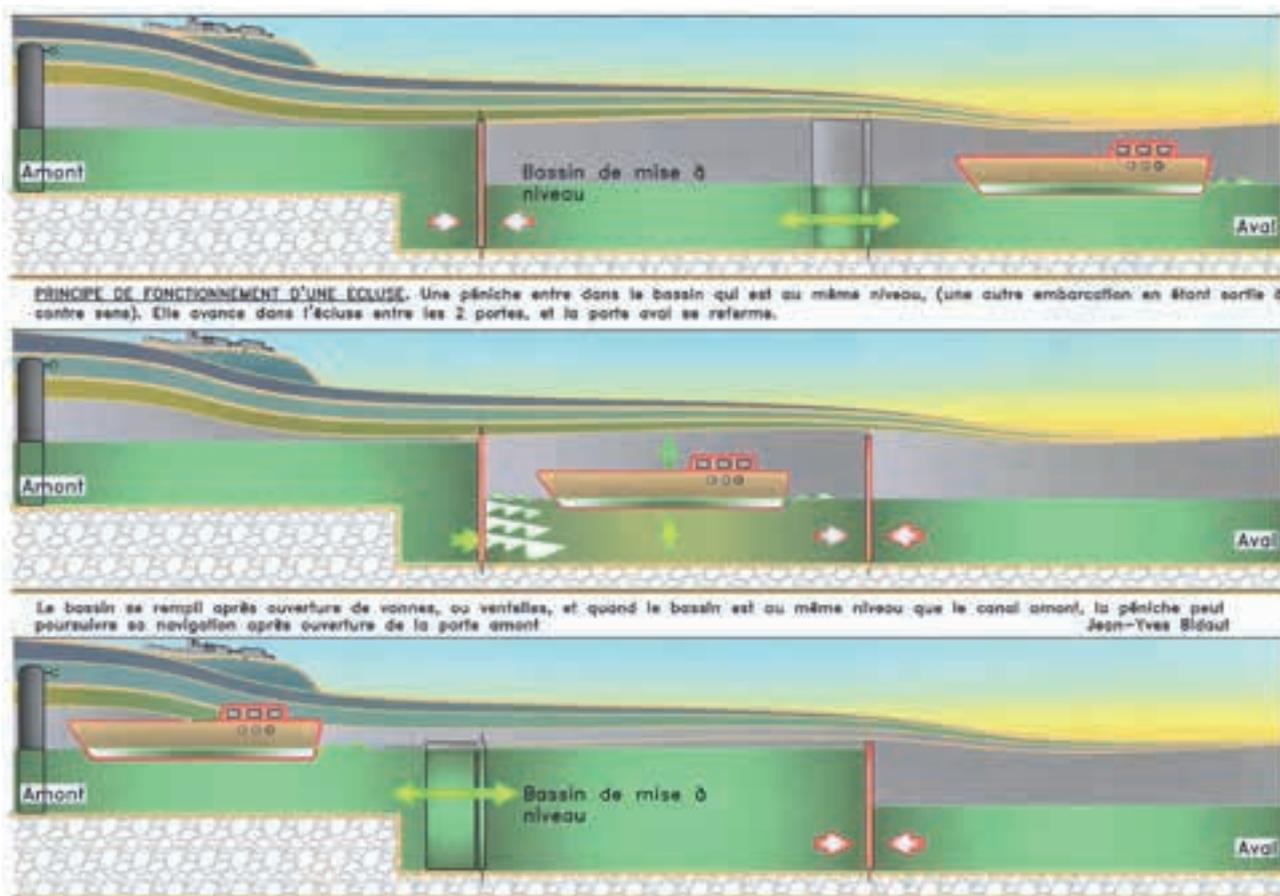


Schéma de fonctionnement d'une écluse. Crédits : © 2015 J-Y Bidaut



Gosselies : L'écluse n°2F de Gosselies vue depuis le bief amont de l'ouvrage. Mis en service le 8 juin 1958, l'ouvrage permet d'effacer une chute de 7,20 mètres. © Michel Maigre



Ittre : Vue de l'écluse n°5F. Construite hors sol, elle figure parmi les écluses les plus grandes de Belgique. Elle présente les caractéristiques utiles suivantes : une longueur de 90 mètres, une largeur de 12 mètres, et un mouillage sur le seuil de 3,50 mètres. © Michel Maigre

LE PLAN INCLINÉ DE RONQUIÈRES

UNE CHUTE DE 68 MÈTRES !

Pour franchir les 68 mètres de dénivellation séparant les versants de la Senne et de la Sambre, un plan incliné était la solution optimale.

Construit entre 1962 et 1968, le plan incliné de Ronquières a été mis en service le 1^{er} avril 1968, ce qui a permis d'ouvrir le canal Charle-roi-Bruxelles à la navigation à 1 350 tonnes.



Vue aérienne du Plan incliné, plus exactement de la tour principale et des treuils. © SPW/DRH CCB073-149999



En amont du Plan Incliné. © Hainaut-Tourisme C. Carpentier



Salle de commande. © SPW/AWAP-G. Focant



Salle des treuils. © Hainaut-Tourisme C. Carpentier

Ce plan incliné comporte tout un ensemble d'ouvrages :

- à l'amont, la zone dite des « hauts-remblais », une section de canal de 4,5 kilomètres, enserrée entre des murs de 25 mètres de haut et protégée par la porte de garde de Feluy
- une culée de raccordement en béton soutenue par huit contreforts triangulaires de 4 mètres d'épaisseur
- un pont-canal (290 x 59 m), port d'attente amont, qui repose sur 70 colonnes circulaires en béton armé de 18,95 mètres de haut et de 2 mètres de diamètre

- la tête amont, véritable cerveau de l'ouvrage, renfermant tout l'équipement électromécanique de commande des bacs
- la tour, qui s'élève à 125 mètres au-dessus du niveau de flottaison, avec les postes de contrôle et de manœuvre, deux rampes de roulement de 1 432 mètres de long, inclinées à 5 %, permettant le voyage des bacs et contrepoids
- la tête aval et sa tour flanquée des portiques de manœuvre des portes et une centrale hydroélectrique
- enfin, un port d'attente aval et une tranchée de raccordement clôturent le complexe de Ronquières.

Deux wagons remplis d'eau

Dans le principe du plan incliné, le bateau est transféré d'un bief à l'autre dans une sorte de vaste wagon rempli d'eau, appelé bac.

L'ouvrage de Ronquières en compte deux, totalement indépendants et de structure métallique ; leurs dimensions correspondent à celles des écluses au gabarit de 1 350 tonnes.

Le passage des bateaux dure environ 40 minutes, toutes opérations comprises.

Chaque bac, équipé de 236 roues, est équilibré par un contrepoids et tiré par 8 câbles entraînés par des treuils fixes. Un dispositif d'amarrage, une régulation précise de la vitesse des bacs et différents équipements de protection sécurisent le bateau lors de son transfert.



Les rampes de roulement. © MAIGRE Michel



Vue d'un des deux bacs transporteur. Chaque bassin affiche 91,12 mètres de longueur, 12 mètres de largeur, 5 mètres de hauteur et pèse entre 5000 et 5700 tonnes, en fonction de la hauteur d'eau. © MAIGRE Michel



Bassin aval du Plan incliné. © Hainaut Tourisme C. Carpentier

LE CANAL, UN REEL ATOUT ECONOMIQUE

WALLONIE ET INTERMODALITÉ

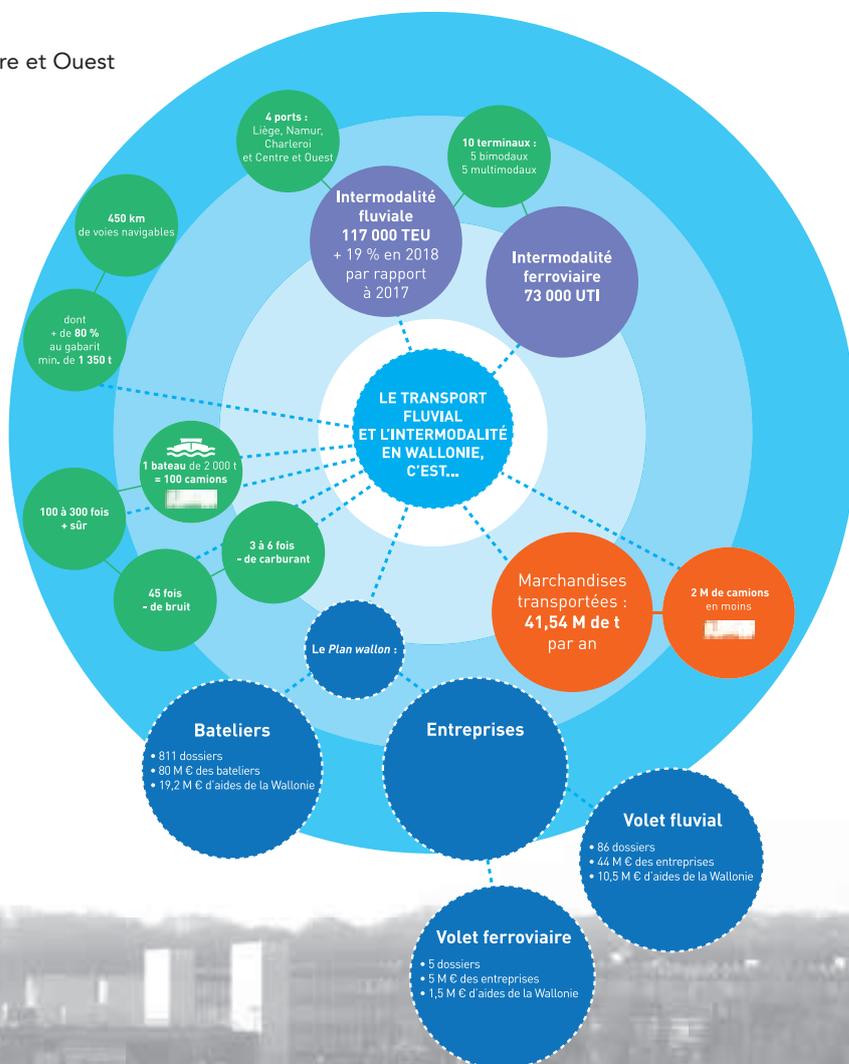
LE CANAL, UN REEL ATOUT ECONOMIQUE

La Wallonie compte :

- 740 km de voies hydrauliques, dont 450 km de voies navigables
- 193 ouvrages d'art hydrauliques (écluses, barrages mobiles et ouvrages de franchissement)
- 9 barrages réservoirs
- 104 km de murs de quais
- 4 ports : Liège, Namur, Charleroi et Centre et Ouest
- 10 plateformes

WALLONIE ET INTERMODALITÉ

Dans le contexte environnemental actuel, les défis à venir pour le transport des marchandises sont nombreux : opérer un transfert modal massif vers la voie d'eau et le rail, diminuer drastiquement les impacts du système de transport et préserver la compétitivité des entreprises.

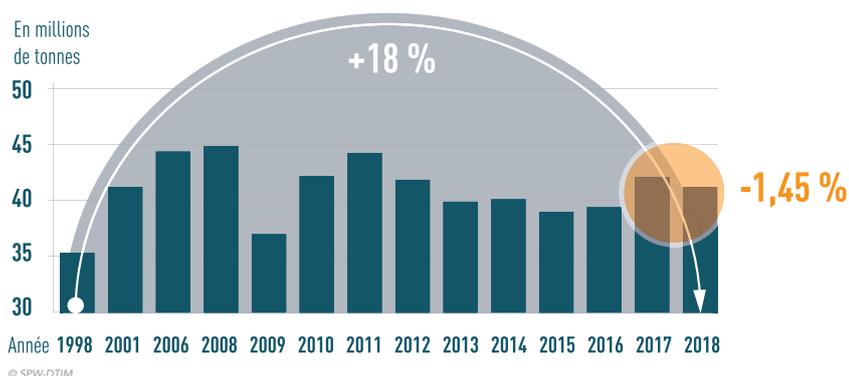


LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN WALLONIE

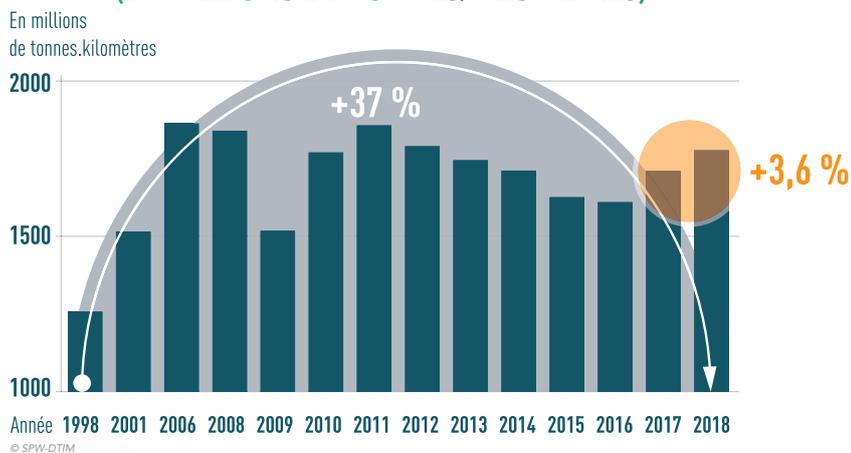
En 2018, le tonnage fluvial de marchandises transportées en Wallonie s'élève à 41,54 millions de tonnes. Le trafic wallon progresse pour la deuxième année consécutive, pour atteindre 1771 millions de tonnes/kilomètres.

40 millions de tonnes = 2 millions de camions. Mis l'un derrière l'autre, cela représenterait une file de camions de 40.000 km, soit le tour de la terre.

ÉVOLUTION DU TONNAGE TRANSPORTÉ PAR VOIE D'EAU EN WALLONIE (EN MILLIONS DE TONNES)



ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE D'EAU EN WALLONIE (EN MILLIONS DE TONNES/KILOMÈTRES)

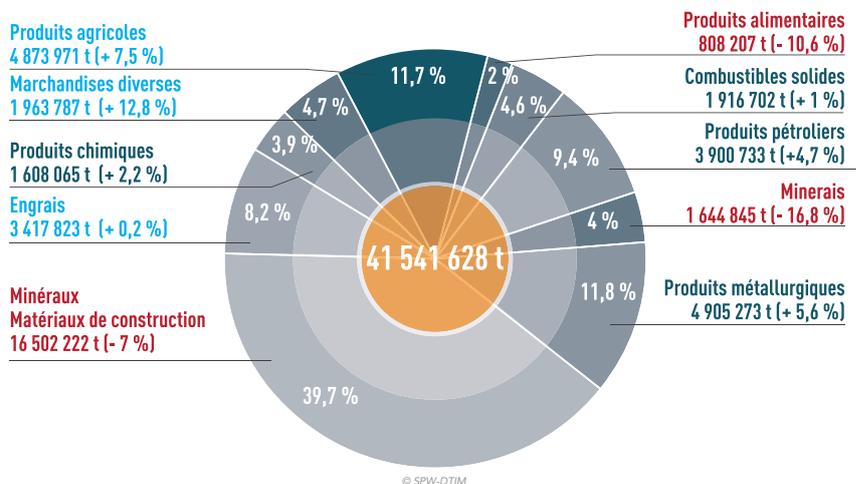


La répartition par province est la suivante :

- 46% pour la province de Liège
- 36% pour la province du Hainaut
- 17% pour la province de Namur
- 1% pour la province du Brabant wallon

QUE TRANSPORTE-T-ON ?

RÉPARTITION PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES DES TONNAGES TRANSPORTÉS PAR VOIE D'EAU EN WALLONIE POUR L'ANNÉE 2018 (EN TONNES)



Les conteneurs sont en forte progression :
 116.875 conteneurs (EVP - équivalent vingt pieds) en 2018 ! soit 20% en plus que l'année précédente.
 *Les conteneurs sont repris sous la catégorie marchandises diverses



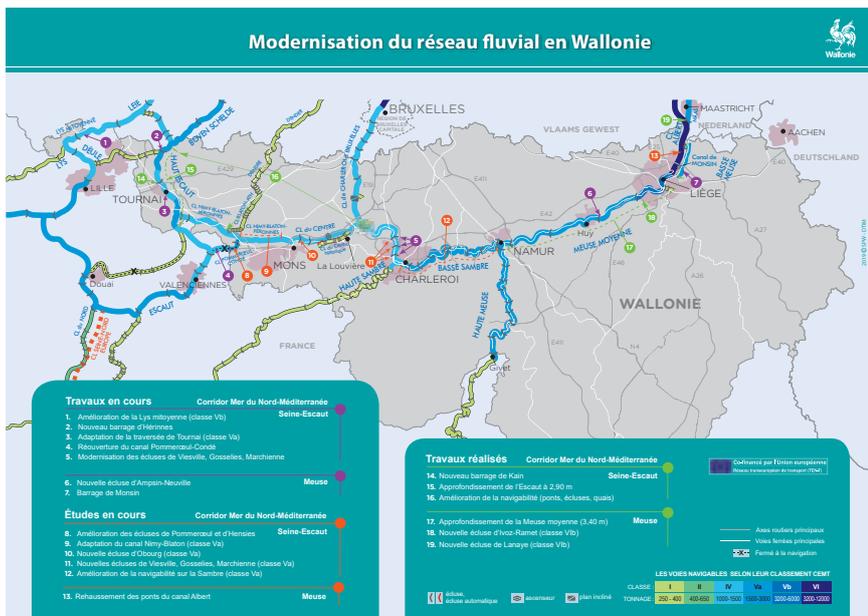
©SPW-AWAP-G Focant

LES PORTS

En Wallonie, la gestion, l'aménagement et l'équipement des zones portuaires reviennent principalement aux ports. Ce sont eux qui aménagent les terrains situés le long de la voie d'eau et attribuent les concessions aux entreprises pour les occuper. Tout proches du canal Charleroi-Bruxelles, le Port autonome du Centre et de l'Ouest enregistre un tonnage fluvial de 6,4 millions de tonnes, et celui de Charleroi 1,26 millions de tonnes.

LA WALLONIE INVESTIT MASSIVEMENT SUR SON RÉSEAU FLUVIAL

Aujourd'hui, on construit le réseau des 100 prochaines années, pour relier encore mieux les voies d'eau wallonnes aux deux grands « corridors multimodaux » européens : le corridor Mer du Nord-Méditerranée et le corridor Rhin-Alpes. En développant les voies d'eau et leurs abords, on va donner envie aux entreprises de s'installer dans notre région. Le fait que ce réseau navigable soit relié aux routes et au chemin de fer présente un atout important.



Avantages du transport fluvial :

- 1 bateau = de 10 à 300 camions
- 3 à 6 fois moins d'énergie à la tonne transportée
- 2 à 7 fois moins de gaz polluants
- 45 fois moins de bruit
- 100 à 300 fois moins d'accidents

AU CŒUR DES VOIES NAVIGABLES EUROPÉENNES...



Long de 68 kilomètres, le canal Charleroi-Bruxelles se situe véritablement au cœur de l'Europe des voies navigables.

Sa liaison en amont avec la Sambre permet aux bateaux de rejoindre le bassin de la Meuse avec, en ligne de mire, le canal Albert ainsi que les Pays-Bas et le bassin du Rhin, via le site éclusier de Lanaye.

En rejoignant le Rhin, ce sont les portes du réseau navigable de l'Europe de l'Est qui s'ouvrent.

En aval, le canal permet de gagner Bruxelles et, en empruntant le canal de Willebroek à Bruxelles, Anvers et son port maritime, un des principaux ports d'Europe.

Enfin, le canal du Centre tout proche, situé en aval du canal, permet d'atteindre le Haut-Escaut et le Nord de la France.

Cette interconnexion transfrontalière est appelée à se renforcer, notamment avec le projet européen Seine-Escaut dont l'objectif est de faire de l'axe Paris - Anvers - Rotterdam, un axe fluvial majeur.

La Wallonie a saisi cette opportunité pour améliorer sa connexion à la liaison Seine-Escaut, renforcer le maillage du réseau transeuropéen des voies navigables et augmenter les débouchés potentiels du nouveau corridor en étendant son rayon d'action à l'ensemble des bassins carriers et industriels de Wallonie.

L'AVENIR...SEINE-ESCAUT EN WALLONIE : PORTER LA LIAISON ENTRE L'ESCAUT ET LA MEUSE À 2 000 TONNES



© SPWAWAP- G.Focant

Le projet « Seine-Escaut » vise à créer un nouvel axe de navigation reliant Paris, Anvers et Rotterdam pour y faire naviguer des péniches plus grandes et à plus fort tonnage, de classe Vb sur la Lys et de classe Va sur le Haut Escaut. Pour la Wallonie, ce projet a une incidence sur le canal Charleroi-Bruxelles et, en particulier, sur la portion située entre la Sambre et le canal du Centre. L'ambition est effectivement de développer une liaison au gabarit 2000 tonnes entre l'Escaut et la Meuse passant par le canal du Centre et le canal Charleroi-Bruxelles.

Si de nombreux tronçons du canal Charleroi-Bruxelles disposent déjà d'un tel gabarit, des travaux sont entrepris pour harmoniser le gabarit et répondre aux besoins du projet « Seine-Escaut » :

- Les sites éclusiers de Viesville, de Marchienne-au-Pont et de Gosselies vont ainsi être modernisés et dédoublés avec la construction d'écluses à grand gabarit. Ce sera le cas également pour le site éclusier d'Obourg situé sur le canal du Centre.
- Plusieurs ponts devront également être rehaussés pour permettre le passage des bateaux au gabarit 2000 tonnes. Là où les bateaux de classe Va ont besoin d'un tirant d'air (espace entre le niveau de l'eau et le tablier du pont) de sept mètres, presque tous nos ponts n'en offrent que six. Lors de son remplacement, le pont de Luttre a déjà été posé un mètre plus haut.



Marchienne : Ecluse n°1F avec en toile de fond la centrale électrique de Roux. Commencé en avril 1953 et entré en service le 17 septembre 1956, l'écluse de Marchienne est le premier ouvrage d'art du canal Charleroi-Bruxelles à 1350 tonnes en partant de Charleroi. © Michel Maigre



© SPWAWAP- G.Focant

Le plan incliné de Ronquières, situé en dehors de l'axe Escaut-Meuse, sera maintenu au gabarit de 1 350 tonnes. L'ouvrage fait néanmoins l'objet de plusieurs rénovations. Sa réhabilitation a débuté en 2017 avec les chantiers de réparation des bétons et de remplacement des bacs récolteurs au portique aval de l'ouvrage. 2018 a vu démarrer quatre autres chantiers : le remplacement des appuis des trémies, la rénovation des locaux du site, la réparation et la remise en peinture des portiques de manœuvre, des portes et des bacs, et enfin le remplacement du plancher des portiques amont et aval au site.

 Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'Union européenne

LE CANAL, UNE GESTION AU QUOTIDIEN

QUELQUES ACTEURS DU CANAL CHARLEROI-BRUXELLES



© SPW Mobilité et infrastructures



© SPW Mobilité et infrastructures



© CRSA



© CRSA



Laurent Willem, policier de la navigation © Tom Collaux

De Charleroi jusqu'à l'amont de Lembeek, la gestion du canal est aujourd'hui réalisée par le Service public de Wallonie. Cette gestion vise avant tout à garantir la navigation sur le canal et à prévenir les crues.

D'autres activités importantes liées au canal sont également prises en charge par différents partenaires publics et privés.



Le SPW Mobilité et Infrastructures

Il assure la gestion, l'entretien et l'exploitation du canal entre Dampremy et Clabecq ainsi que sur ses anciens biefs :

- Gestion quotidienne du canal, des chemins de halage, des berges et des talus (notamment le RAVeL)
- Gestion électromécanique, entretien et modernisation des ouvrages : les quatre écluses situées en Wallonie (Marchienne-au-Pont, Gosselies, Viesville, Ittre), le plan incliné de Ronquières et la porte de garde de Feluy
- Gestion domaniale de la voie d'eau et de ses dépendances
- Régulation de la navigation et délivrance des permis de circulation
- Inspections spécialisées des ouvrages et surveillance géotechnique des talus
- Mesures de débit et dragage du canal
- Entretien des anciens biefs, navigables ou non, et de leurs ouvrages
- Promotion de la voie d'eau comme alternative à la route pour le transport marchand

Le SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement

- Contrôle la qualité de l'eau
- Lutte contre les pollutions diverses et les espèces invasives
- Veille à promouvoir, assurer et développer la biodiversité, notamment sur l'ancien canal Charleroi-Bruxelles
- Subventionne et coordonne les Contrats de rivière

La police de la navigation

Elle est chargée de la fonction de police dans les ports maritimes et les principaux ports de plaisance, sur les voies navigables intérieures ainsi que sur l'ensemble des eaux relevant de la juridiction belge.



L'Agence wallonne du patrimoine (AWAP)

Présente au niveau du Canal Charleroi-Bruxelles, l'AWAP a pour mission de promouvoir le patrimoine wallon et de veiller à sa préservation. Elle a notamment participé aux travaux de restauration du pont tournant et de la passerelle d'Arquennes en 2013.



PACO-Darse sud de Ghlin. ©SMC SYSTEMS

LES PORTS AUTONOMES

Ils ont pour missions essentielles de participer au développement d'activités économiques, prioritairement celles liées à la voie d'eau, de favoriser l'intermodalité en veillant à aménager, équiper, gérer et exploiter les terrains qui leur sont confiés par la Wallonie ou d'autres autorités publiques.



Le port autonome de Charleroi (PAC) se compose de 30 sites portuaires situés en bordure de la Sambre et du canal Charleroi-Bruxelles, pour une superficie totale de 500 hectares



Le port autonome du Centre-Ouest (PACO) opère le long de 176 km de voies navigables, à savoir les zones portuaires (ou mitoyennes de celles-ci) du Canal du Centre à grand gabarit, de Nimy-Blaton-Péronnes, de Pommerœul-Condé, de Blaton-Ath, de la Dendre, du Haut-Escaut et de la Lys ainsi que du canal Charleroi-Bruxelles dans les limites de la province du Hainaut, à l'exception de la partie appartenant au ressort du port autonome de Charleroi.

LES CONTRATS DE RIVIÈRE



Ils ont pour objectif de fédérer et concilier les points de vue de l'ensemble des acteurs de l'eau en vue de favoriser une mise en œuvre cohérente des Directives européennes en matière d'eau (Directive cadre sur l'eau, Directive inondation...). Pour ce faire, les équipes des Contrats de rivière dressent un inventaire des dégradations aux cours d'eau (pollutions, déchets, érosions, entraves, rejets d'eaux usées, plantes invasives...) et proposent aux acteurs compétents un programme d'actions concerté afin d'y remédier. Les contrats de rivières œuvrent aussi à mettre en évidence les atouts des rivières (sources de biodiversité exceptionnelle, patrimoine remarquable...). Les voies navigables font partie intégrante du sous-bassin hydrographique et doivent bénéficier d'une attention toute particulière, notamment par la restauration de la biodiversité et la sensibilisation des riverains.

Le territoire du canal Charleroi-Bruxelles traverse deux sous-bassins hydrographiques sur la partie wallonne : la Sambre de Charleroi à Seneffe et la Senne de Seneffe à Clabecq.

Deux Contrats de rivière sont donc concernés :



Le Contrat de rivière Sambre et affluents

Le Contrat de rivière Senne

Au niveau touristique, de très nombreux acteurs sont présents tout le long du canal et permettent d'en apprécier le charme et les atouts. Vous les retrouverez plus loin...

QUELQUES MÉTIERS DU CANAL...

LE MONDE DU TRANSPORT FLUVIAL RASSEMBLE DIFFÉRENTS ACTEURS, AUTANT PRIVÉS QUE PUBLICS. EN VOICI UN APERÇU, NON EXHAUSTIF.

Les agents du SPW Mobilité et Infrastructures œuvrent quotidiennement au bon fonctionnement des équipements. Ils entretiennent, exploitent et modernisent le réseau fluvial wallon. Sans eux, pas de navigation possible sur le canal ! Chaque jour, ils sont des dizaines à s'activer autour du canal pour le faire vivre.



Alain Pascal, éclusier. © Aurélie Morimont

Les éclusiers/éclusières

Leur mission principale est de commander les opérations de passage des bateaux à travers les ouvrages hydrauliques. A l'approche d'une écluse, le batelier s'annonce via le mariphone en précisant la dimension de son bateau, le tonnage et le type de marchandise transportée ainsi que sa destination. L'éclusier lui communique alors la position que son embarcation occupera dans le sas et actionne les différentes séquences du franchissement de l'ouvrage : ouverture et fermeture des portes, ouverture et fermeture des vannes, etc.

Les inspecteurs/inspectrices des voies hydrauliques

Chaque jour, ils sillonnent la voie d'eau. Ils sont chargés de faire le point sur les conditions de navigation : ils vérifient si les niveaux d'eau sont corrects, si les bateliers respectent les règles en vigueur par rapport aux crues et si les bateaux sont bien amarrés. Ils vérifient également si les chemins de halage ne sont pas encombrés de branches d'arbres, de dépôts clandestins ou de déchets. Ils gèrent aussi les aspects territoriaux des autorisations domaniales.



© CRSA



© SPW/AWAP-Guy Focant

Les chefs/cheffes de district et d'ateliers électromécaniques

Assistés de leurs équipes, ils veillent à ce que le canal reste fonctionnel. Ils planifient les opérations d'entretien et œuvrent sur les différents chantiers : modernisation des équipements électromécaniques (pompes, commandes à distance, etc.), rénovation ou réparation des structures (prévention des fuites, mise en peinture, etc.), entretien du domaine.

Les techniciens mécaniciens, électriciens et automaticiens

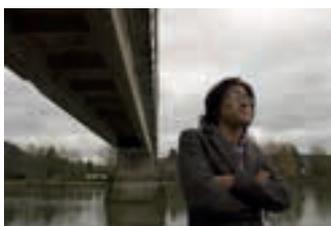
Ils assurent la maintenance préventive des équipements et, si nécessaire, leur dépannage en vue de garantir la meilleure disponibilité de ceux-ci.



Pascal Gaignage, plongeur-scapandrier. © Tom Collaux

Les plongeurs/plongeurs-scapandriers

L'équipe est chevronnée et capable d'intervenir rapidement sur l'ensemble du réseau navigable. Leur mission est triple : inspecter les ouvrages d'art (murs de quai, perrés, etc.), exécuter de petits travaux d'entretien ou de réparation, ainsi que contrôler les travaux subaquatiques réalisés par les entreprises mandatées par le SPW.



Guyèn CHAU, ingénieur des ponts. © Aurélie Morimont



Henri-Maximilien Dessalle, ingénieur des voies hydrauliques. © Dimitri Michaux

Les ingénieurs/ingénieures

Ils prennent en charge les projets de construction ou de rénovation des infrastructures dédiées aux voies navigables, de la conception à l'exécution. Spécialisés dans le génie civil ou dans l'électromécanique, ils définissent le cadre dans lequel l'entreprise devra réaliser les travaux : ils veillent à ce que les travaux réalisés répondent aux exigences définies et qu'ils se déroulent de façon conforme à la réglementation en matière de marchés publics.



© SPW/AWAP-Guy Focant

Les collaborateurs/collaboratrices en travaux publics

Leur métier est très varié. Recherches techniques, rédaction de cahiers des charges, inspection d'ouvrages d'art et suivi de chantier rythment le quotidien du métier de collaborateurs/trices en travaux publics. Ils travaillent aussi bien au bureau que sur chantier. Ils sont chargés de vérifier le bon état de fonctionnement des ouvrages d'art. Après inspection, si des éléments défectueux doivent être remplacés, ils établissent un cahier des charges avec l'ingénieur dirigeant. Sur le chantier, ils font le relais entre l'ingénieur-dirigeant et l'entrepreneur.

Les hydrologues

Avec un œil rivé sur les prévisions météorologiques et l'autre sur les mesures hydrologiques du réseau navigable (débits, niveaux d'eau, etc.), les hydrologues veillent à ce que le canal soit alimenté suffisamment en eau. Lorsque l'eau vient à manquer, l'eau du Lac de la Plate Taille (Lacs de l'Eau d'Heure) est envoyée vers la Sambre pour ensuite être pompée sur le canal Charleroi-Bruxelles. Dans le cas contraire, en cas de crues, les vannes des écluses et du plan incliné sont ouvertes pour évacuer l'eau vers la Sambre ou la Senne. Un exercice d'équilibre permanent qui nécessite une veille 24h/24.



Grégoire Bougard, hydrogéologue. © Youri Tillieux

Le monde de la batellerie : un métier... une passion !



© SPW-DTIME

Conduire, accoster, écluser, entretenir le bateau, autant de savoirs indispensables pour devenir matelot. Et le métier est difficile. Seulement deux à trois capitaines sortent chaque année de l'école de Huy. Pourtant, batelier est un métier d'avenir. Aujourd'hui, la moyenne d'âge dans le métier est de 55 ans. Si le métier se transmet souvent d'une génération à l'autre, il attire aussi des passionnés ou des personnes en reconversion professionnelle.

Mais pour pouvoir exercer le métier de batelier, il est nécessaire de disposer d'une attestation d'accès à la profession et des titres de navigation obligatoires comme par exemple le certificat de conduite.

La Province de Liège est la seule à proposer des formations aux métiers de la navigation intérieure (matelot, conducteur, capitaine, patente radar, etc).

La **formation traditionnelle** des bateliers en Wallonie se fait à partir de la 3^e année du cycle secondaire, à l'École Polytechnique de Huy. Cette école délivre des brevets de «matelot» (durée : 2 ans) puis de «capitaine batelier» (durée : 2 ans supplémentaires) et prépare aux différents titres de navigation intérieure et rhénane.

Les cours à bord du **bateau-école «Le Province de Liège»** alternent avec des formations pratiques à bord de différents types de bateaux sur le réseau des voies navigables d'Europe.



© © SPW-DTIME



© SPW-G.Pasquarelli



© provincedeliege_service.com

Une **formation pour adultes** est dispensée par le Forem Formation, en collaboration avec l'Institut provincial d'enseignement de promotion sociale de Huy-Waremme.

Elle comprend 2 volets :

- Module de préparation à l'examen de matelot pour la navigation intérieure)
- Formation relative à l'accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable dans le domaine des transports nationaux et internationaux.

HIVER 2010-2011 DU JAMAIS VU : LE CANAL CHARLEROI-BRUXELLES DÉBORDE !

Aussi loin que l'on remonte dans le temps, la Wallonie a toujours connu des épisodes d'inondations. Ce sont, en effet, des événements naturels de la vie d'un cours d'eau.

La Senne est une rivière dotée d'un débit extrêmement variable. Les liens entre la Senne et le canal permettent à la rivière de déborder dans le canal en cas de fortes crues et d'ainsi prévenir les inondations dans les villes et communes qu'elle traverse.



Débouché de la Samme dans le canal Bruxelles-Charleroi à Ronquières, lors des inondations. © SPW Mobilité et Infrastructures



© pixabay.com

L'épisode de l'hiver 2010-2011 a toutefois été particulièrement exceptionnel.

Depuis le mois de septembre 2010, la région connaît un climat particulièrement mauvais. Les précipitations régulières entraînent, au début du mois de novembre de la même année, une saturation des sols qui sont gorgés d'eau. Autre facteur aggravant : les récoltes tardives, qui mettent à nu les sols, damés par les engins de récolte et dépourvus de toute végétation.

Dès le 10 novembre, la pluie tombe en abondance. Les précipitations sont continues durant plus de 48 heures, avec des valeurs comprises entre 55 et 100 litres au m². Les mesures des précipitations sur l'ensemble de la Wallonie, en 5 jours, sont comprises entre 70 et 125 litres au m². Le Hainaut et le Brabant wallon figurent parmi les provinces les plus arrosées. Résultat : les cours d'eau quittent leur lit, les routes sont envahies par des coulées de boue, et les habitants évacués en barque !

Fait remarquable, le canal de Charleroi-Bruxelles, qui reçoit deux affluents de la Senne - le Hain et la Samme - finit par déborder. S'il stocke un maximum d'eau, sa capacité n'est pas malheureusement infinie. A l'heure, 20 centimètres d'eau passent au-dessus des portes de l'écluse.

Dès le 7 janvier 2011, l'augmentation des températures entraîne la fonte des neiges encore présentes sur les hauteurs de l'Ardenne. Ce redoux, associé à des précipitations significatives, fait à nouveau monter le niveau des rivières. Les cours d'eau débordent une fois de plus, peu de temps après les précédentes inondations.

LE CANAL, UN ENJEU ENVIRONNEMENTAL

LE CANAL ET LA BIODIVERSITÉ



Canal souterrain de Godarville. © CR Senne

De Godarville à Ittre, les vestiges des tracés précédents du canal (versions à 70 T et 300 T) constituent un chapelet de sites riches en biodiversité. On y observe une bonne qualité d'eau grâce aux arbres de la rive, à la végétation bordant les chemins de halage et contre-halage, aux berges revégétalisées, ...

Ces sites sont :

- 2 anciens canaux souterrains : les tunnels de la Bête Refaite et de Godarville,
- Un tronçon continu entre Seneffe et Ronquières,
- 3 biefs isolés à Ittre
- Leurs annexes : anciennes écluses, bassins de retenue (comme la réserve naturelle domaniale de Ronquières) et d'épargne jouxtant les différents biefs, les rivières et les anciens trous de carrière de pierre bleue.

Connecté aux cours d'eau, cet ancien canal constitue un couloir extraordinaire pour la faune et la flore.



Ancien canal © CR Senne

Conçus à des fins économiques et totalement artificiels, le canal et ses annexes, constituent un couloir écologique très intéressant. Le milieu est varié et riche, ce qui permet le développement d'une belle biodiversité.

On trouve de vastes prairies, des bosquets et cordons d'arbres le long de l'eau. Les cavités et affleurements rocheux constituent des abris. Les biefs et plans d'eau annexes sont autant de zones humides.



Affleurement rocheux du Chenu à Ronquières. © Pierre Van Dromme

Certains sites remaniés suite à la construction du canal sont devenus des zones de grand intérêt biologique voire des réserves naturelles, comme celles de Viesville et de Claire-Fontaine.

Les différentes espèces (plantes, oiseaux, insectes, chauves-souris, poissons, reptiles ...) y trouvent des milieux particuliers pour se développer.

De plus, le canal est connecté à certains cours d'eau naturels (pour la Sambre : Tintia, Piéton, Moulin de Souvret, et plusieurs ruisseaux, pour la Senne : Samme, Hain). Ces tracés permettent le déplacement de certaines espèces ou l'étalement des populations. On parle de trame verte et bleue.

L'ANCIEN CANAL CHARLEROI-BRUXELLES EST UN NOYAU CENTRAL ESSENTIEL POUR LA BIODIVERSITÉ AU NORD DU SILLON SAMBRE ET MEUSE.

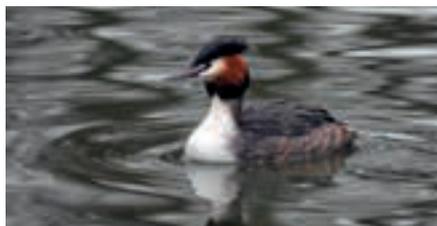


© CRSambre et affluents



© CRSambre et affluents

CE QUI VOLE AU BORD DU CANAL



© Christiane Netens

Le grèbe huppé (*Podiceps cristatus*). Véritable torpille sous l'eau, sa vitesse peut atteindre deux mètres/seconde ! Il peut tenir presque une minute sous l'eau.



© Christiane Netens

La foulque macroule (*Fulica atra*). Elle a un envol laborieux : elle court sur l'eau avant de décoller. Elle se fabrique un nid volumineux sur l'eau avec des débris végétaux.

LES OISEAUX

On peut observer de nombreux oiseaux communs aux abords du canal et/ou sur le canal : héron cendré, mouette rieuse, canard colvert, gallinule poule d'eau, foulque macroule, grand cormoran, grèbe huppé, cygne tuberculé, martin pêcheur... et bien d'autres encore !



© Claude Parvais 2014

Le grand cormoran (*Phalacrocorax carbo*). Anciennement éradiqué par l'homme, aujourd'hui espèce protégée, il est de retour depuis les années 1990. Se nourrissant de 750 g de poissons par jour et vivant en colonies jusqu'à plusieurs centaines d'individus sa présence peut avoir un impact non négligeable sur un plan d'eau.



© Claude Parvais 2014

Le héron cendré (*Ardea cinerea*). Il pèse moins de 2 kilos malgré sa grande taille (près de deux mètres d'envergure et d'un mètre de haut). Avec son bec en forme de poignard, il se nourrit surtout de poissons, mais mange aussi des amphibiens et d'autres petits animaux.

On aperçoit parfois des espèces beaucoup plus rares et inattendues sur l'ancien canal : canard chipeau, cygne noir, fuligule milouin, fuligule morillon, grèbe castagneux, harle bièvre, sarcelle d'été, sarcelle d'hiver, tadorne à tête grise, tadorne de Belon...

ÇA VOLE AUSSI CHEZ LES MAMMIFÈRES : LES CHAUVES-SOURIS !

Les canaux sont des lieux de nourrissage pour les chauves-souris. Les anciens canaux souterrains sont des sites d'hivernage pour les vespertillons (ou murins) à moustaches et de Brandt (espèces très peu présentes en Wallonie). Le vespertillon des marais a, quant à lui, été repéré sur l'ancien canal.

Au centre de l'image : un vespertillon hibernant dans un tunnel



© CR Senne 2016

LES INSECTES QUI TAPENT À L'ŒIL : DEMOISELLES ET LIBELLULES (ODONATES) :

Comment différencier les demoiselles des libellules ? Plus frêles, les demoiselles ont généralement les ailes collées au corps au repos, tandis que la plupart des libellules, plus costaudes, ont les ailes ouvertes à plat au repos !

Les espèces les plus connues et les plus fréquentes :

Demoiselles	Libellules
Agrion élégant	Anax empereur
Agrion jouvencelle	Libellule déprimée
Naïade aux yeux bleus	Ortétrum réticulé
Naïade aux yeux rouges	



2 Agrions élégants. © Claude Parvais 2014



Anax empereur. © CR Senne



Libellule Fauve. © Pixabay

La libellule fauve (*Libellula fulva*) est présente sur l'ancien canal.

Assez rare, c'est une libellule des eaux faiblement courantes (rivières de plaine, canaux, étangs).

La libellule fauve change de couleur en vieillissant : les mâles semblent se recouvrir d'un dépôt blanchâtre, tandis que les femelles passent d'une couleur rousse à un brun foncé, voire au bleu en fin de vie.

AU BORD DE L'EAU

LES PLANTES DU BORD DE L'EAU

Elles fournissent un milieu utile à une multitude d'espèces et participent à l'épuration naturelle de l'eau.



© CR Senne

Les **massettes** (*Typha*). Elles sont, à tort, souvent appelées roseaux. Elles forment des massifs de végétaux denses. Leur fruit brun et cylindrique est caractéristique.

Le véritable roseau (*Phragmites australis*) présente une fleur en plumeau.



© CR Senne

La **reine des prés** (*Filipendula ulmaria*) est une plante médicinale : elle contient de l'acide acétylsalicylique (la base de l'aspirine). Sa fleur a une odeur très agréable.



© CR Senne

La **salicaire commune** (*Lythrum salicaria*) offre de jolies fleurs aux pollinisateurs.

QUELQUES ARBRES TYPIQUES DU BORD DE L'EAU

Ils fournissent un milieu utile à une multitude d'espèces et participent à l'épuration naturelle de l'eau.



© CR Senne

L'**aulne glutineux** (*Alnus glutinosa*) est l'arbre par excellence des bords de nos ruisseaux et rivières. Ses racines particulières lui permettent de s'installer durablement malgré une présence d'eau permanente.



© CR Senne

Les alignements de **peupliers** (*cultivars de Populus sp.*) sont typiques des bords de canaux, mais leur présence est artificielle : ils ont été plantés pour la « popiculture » (culture du peuplier). Leur enracinement traçant, peu profond, ne permet pas une stabilisation suffisante de la berge



© CRSA

Les **saules** (*Salix sp.*) ont une place importante en bordure de cours d'eau, leur croissance est rapide.

QUELQUES ANIMAUX



Grenouille verte. © Claude Parvais

Les **amphibiens** sont typiques des milieux humides. Si la **grenouille rousse** (*Rana temporaria*) et le **crapaud commun** (*Bufo bufo*) ne fréquentent l'eau



© CR Senne

qu'au moment de la reproduction, la **grenouille verte** (*Pelophylax kl. Esculentus*), elle, se rencontre dans l'eau à la bonne saison.



Le triton alpestre. © CRSA

Trois espèces de **tritons** se reproduisent également dans les plans d'eau : alpestre, ponctué et palmé.



© pixabay.com

UN REPTILE QUI NAGE ... CHEZ NOUS !

La **couleuvre à collier** (*Natrix natrix*) est un serpent inoffensif présent en Wallonie. Excellente nageuse, elle aime se prélasser au soleil et se réfugie dans les ronciers. Elle se nourrit de batraciens et de petits poissons.

DANS L'EAU, DES PETITES BÊTES... ET DES PLUS GROSSES !

LES MACRO-INVERTÉBRÉS : PETITS MAILLONS ESSENTIELS DE LA CHAÎNE ALIMENTAIRE !

Ce sont des petits invertébrés visibles à l'œil nu parmi lesquels on retrouve les insectes, les mollusques, les crustacés, les vers, etc. Ils occupent une place importante dans la chaîne alimentaire : ils consomment des débris organiques, des végétaux et des petits animaux, mais ils servent aussi de nourriture pour beaucoup d'autres espèces.



Dytique (adulte) © Louis Brennet CREscout-Lys



Ecrevisse américaine © Jérémie Guyon

Beaucoup d'insectes passent le début de leur vie dans l'eau sous forme de larves : les moustiques, les éphémères, les libellules et demoiselles, les trichoptères (dont les adultes ressemblent à des papillons avec des ailes poilues, et de longues antennes, et dont les larves se développent dans l'eau).

Certains adultes vivent dans ou sur l'eau, comme le dytique ou le gerris.

Les gastéropodes, comme la limnée ou les planorbes, sont abondants. Vivant sous l'eau, ils peuvent remonter à la surface pour respirer.

Les mollusques bivalves vivent sur les fonds boueux. On peut citer l'anodonte (moule d'eau douce) qui peut atteindre la taille d'une main humaine.

Parmi les crustacés d'eau douce, on trouve les gammares, sortes de petites crevettes, les aselles ressemblant à des cloportes, les écrevisses.

L'écrevisse à pieds-rouges (*Astacus astacus*), seule espèce indigène en Wallonie, a disparu dans nos régions à cause d'une maladie importée avec les écrevisses nord-américaines au XIXe siècle. On retrouve les écrevisses américaines en plusieurs endroits.

La sangsue (*sanguisuga*) est un vers plat, muni de ventouses, vivant sur le substrat. Annélide aquatique (marais, lacs, etc.) et très bonne nageuse, elle suce le sang des parties du corps (de l'homme ou de l'animal) sur lesquelles elle s'applique.

QUELQUES POISSONS COMMUNS DU CANAL...



© SPW- J.L Carpentier

Le gardon (*Rutilus rutilus*) : Petit poisson assez commun de 10 à 25 cm. Ses écailles lui donnent des reflets argentés.



© SPW- J.L Carpentier

La brème commune (*Abramis brama*) a la forme d'un plateau plat argenté. Elle mesure de 30 à 50 cm et pèse de 2 à 4 kg.



© SPW- J.L Carpentier

Le brochet (*Esox lucius*) est le carnassier le plus connu, facilement reconnaissable à sa bouche en forme de bec de canard. Il se nourrit de petits poissons et peut mesurer jusqu'à 1m30.



© SPW- J.L Carpentier

La carpe (*Cyprinus carpio*) peut peser jusqu'à 30 kg et mesurer de 90 à 100 cm.



© SPW- J.L Carpentier

L'anguille (*Anguilla anguilla*) mesure entre 20 et 150 cm. Elle parcourt jusqu'à 5 000 km pour se reproduire dans la mer des Sargasses. Elle se nourrit d'insectes, de petits poissons, de grenouilles, ...

Dans le canal, on trouve aussi la tanche, le rotengle, la perche, le sandre, l'ablette commune...

LES MENACES POUR LA BIODIVERSITÉ

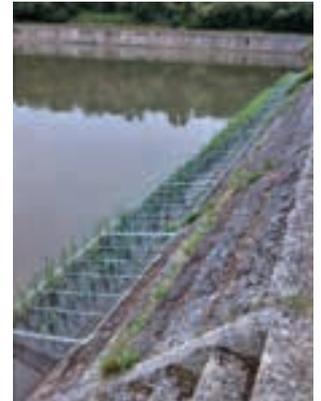
REDONNER UNE PLACE À LA BIODIVERSITÉ SUR LES BERGES ARTIFICIALISÉES DU CANAL CHARLEROI-BRUXELLES



Paniers végétalisés sur radeau et sur berge. © CRSA

La Sambre et le canal ont fait l'objet de grands travaux d'aménagements pour permettre le développement du transport par voie fluviale. Mais l'artificialisation des berges limite voire empêche la reproduction des poissons.

Des solutions existent, comme l'installation de zones de végétalisation artificielles. Ces aménagements offrent des supports de pontes alternatifs pour les espèces piscicoles et favorisent la reproduction et le recrutement naturel de ces espèces. Mais leur mise en œuvre est rendue difficile par les prédateurs (ragondins, moules) et la qualité de l'eau.



Paniers végétalisés sur radeau et sur berge. © CRSA



La berce du Caucase. © Ebranquart

LE CANAL EST UN COULOIR ÉCOLOGIQUE... AUSSI POUR LES ESPÈCES INVASIVES !

On les appelle espèces exotiques envahissantes ou espèces invasives. Clandestines pour certaines, introduites délibérément pour d'autres, elles ont des mœurs vagabondes et pullulent localement.

Ces espèces, végétales ou animales, ont un impact négatif sur la biodiversité. Elles concurrencent les espèces indigènes et provoquent des déséquilibres biologiques. Elles occasionnent également des nuisances socio-économiques car elles fragilisent ou dégradent les berges, endommagent les infrastructures et envahissent le lit du cours d'eau (gêne pour la pêche et pour la navigation). Certaines représentent un danger pour la santé humaine.

Ainsi, par exemple, un plan de lutte contre la berce du Caucase a été mis en place en Wallonie dès 2010, cette plante pouvant occasionner de graves brûlures.

LES ESPÈCES EXOTIQUES ENVAHISSANTES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPÉRÉES AUX ABORDS DU CANAL CHARLEROI-BRUXELLES

Flore	
Le long des berges	Dans l'eau
La balsamine de l'Himalaya*, la berce du Caucase*, les renouées asiatiques	L'hydrocotyle fausse- renoncule*



La balsamine de l'Himalaya. © CRSA

Faune	
Le long des berges	Dans l'eau
La bernache du Canada, l'ouette d'Égypte*, le ragondin*, le rat musqué*, ...	Le crabe chinois*, l'écrevisse américaine*, la moule zébrée, la tortue de Floride*, et parmi les poissons : le goujon de Chine*, le gobie à taches noires...



Ragondin. © Tambako

**À retenir : NE JAMAIS RELÂCHER
D'ANIMAUX EXOTIQUES DANS LA
NATURE !** Beaucoup d'animaux exotiques sont capables de s'établir et de se reproduire dans la nature. Leur introduction dans les milieux naturels menace la biodiversité et est proscrite par la loi.

* Liste d'espèces préoccupantes définie au niveau européen. Il est interdit d'importer, transporter, commercialiser, échanger, détenir, utiliser, conserver, cultiver, élever, faire se reproduire ou libérer, intentionnellement ou non, les espèces de cette liste (sauf exceptions). Sur cette base, un décret a été adopté en Wallonie le 30 avril 2019.

LE CANAL, UN OUTIL TOURISTIQUE EXCEPTIONNEL

UN TOURISME ACTIF ET VARIÉ, SUR ET AUTOUR DU CANAL...



© SPW

LE PLAN INCLINÉ DE RONQUIERES

Visible à des dizaines de kilomètres, la tour du Plan Incliné offre un immense panorama sur la région. Dédié à la batellerie et au fonctionnement du Plan Incliné, un parcours-spectacle intitulé « Un bateau, une vie... » y est également proposé.



© Hainaut-Tourisme C. Carpentier

Accessibles par des ascenseurs panoramiques, des passerelles en verre permettent d'observer le trafic fluvial.

Sur le plan technique, c'est évidemment le Plan Incliné lui-même qui retiendra l'attention : deux bacs « à bateaux » posés sur des roulettes, qui montent et descendent une pente de 1500 mètres de long et de près de 70 mètres de dénivellation... une véritable prouesse technique !



L'ASBL VOIES D'EAU DU HAINAUT est chargée de l'exploitation touristique et de la promotion du Plan incliné.



© UTOPIX-VHELLO

LE S.N.E.F. YACHTING, PORT DE PLAISANCE ET CLUB NAUTIQUE

Créé en 1969 à Seneffe, ce club offre toutes les commodités permettant d'accueillir les membres et les visiteurs. Un vaste parking permet le stationnement des bateaux à l'année. Des moniteurs donnent des cours de voile en mettant à disposition les différents voiliers du club. Ils préparent aussi les candidats aux examens de navigation et proposent chaque année de nombreuses animations.

LE CENTRE SPORTIF DE LA MARLETTE À SENEFFE

Situé dans un écrin de nature au bord du canal Bruxelles-Charleroi, le centre sportif La Marlette est le paradis des sportifs et amateurs de nature ! Le centre est équipé pour accueillir les sportifs de tous niveaux, pour pratiquer un grand nombre d'activités différentes, nautiques ou terrestres, tant en internat qu'en externat.

Une équipe de moniteurs passionnés, du matériel de qualité, le canal Bruxelles-Charleroi... tous les ingrédients sont réunis à Seneffe pour faire de la Marlette un des paradis des sports nautiques. C'est le seul centre Adeps à proposer les 4 disciplines (kayak, voile, aviron, planche).



FÉDÉRATION
WALLONIE-BRUXELLES



© INTERYACHT

INTERYACHT, PORT DE PLAISANCE

En amont de l'écluse de Ittre en Brabant wallon, Interyacht vous accueille toute l'année dans son port de plaisance, lieu paisible et verdoyant. Ses atouts sont nombreux : capitainerie/Clubhouse de mars à novembre, services aux plaisanciers, animations, école de voile, de ski nautique, de canoé-kayak et de wakeboard...



PÊCHER SUR LE CANAL ? BIEN SÛR !

Le canal Charleroi-Bruxelles entre dans la catégorie des eaux calmes. Ces eaux se réchauffent davantage en été, de nombreux végétaux colonisent ces milieux et les substrats sont plutôt sableux et vaseux. Ces milieux relativement riches sont peuplés par des espèces de poissons qui peuvent supporter le réchauffement des eaux en été et la diminution du taux d'oxygène liée à l'élévation des températures. Les populations de poissons sont essentiellement constituées par ce que les pêcheurs appellent couramment les poissons blancs, soit les cyprins, ainsi que des carnassiers tels que la perche, le sandre ou encore le brochet.

La pratique de la pêche des espèces comme le brochet est autorisée à partir du premier samedi de juin jusqu'à la fin de l'année. En ce qui concerne les espèces de poissons blancs, l'état des populations autorise une pratique de la pêche tout au long de l'année.



© Maison wallonne de la pêche

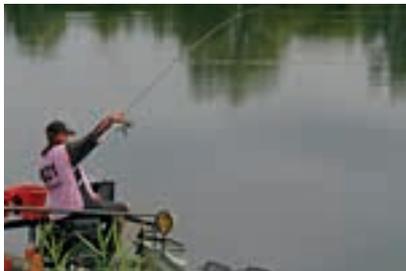
Les techniques de pêche utilisées vont logiquement dépendre des espèces visées.

La **pêche au coup** est la technique la plus répandue sur les eaux calmes du canal et consiste à attirer le poisson sur un « coup » à l'aide d'un amorçage. Elle se pratique à l'aide d'une canne sans moulin. Au bout de la ligne, les appâts sont divers et variés : graines, larves, vers, etc. L'objectif : trouver l'appât qui suscitera l'intérêt du poisson.



© Maison wallonne de la pêche

La **pêche au lancer** est couramment utilisée pour prospecter le canal à la recherche des poissons carnassiers qui sillonnent les eaux. La canne munie d'un moulin est équipée de leurres artificiels, de cuillers... Le pêcheur lance un appât et le ramène doucement vers lui. Au bout de la ligne, l'appât émet des vibrations semblables à celles d'une proie potentielle susceptible d'intéresser les poissons carnassiers des environs.



© Maison wallonne de la pêche

Ces techniques sont exclusivement pratiquées depuis le bord de l'eau, la pêche en embarcation étant interdite sur le canal Charleroi-Bruxelles.

Le canal Charleroi-Bruxelles est repris dans les voies-hydrauliques de Wallonie et peut donc être pêché par tout porteur d'un permis de pêche valide de la Région wallonne. Celui-ci peut être acquis en ligne sur le site Internet www.permis-depeche.be.



© Maison wallonne de la pêche



La Maison wallonne de la pêche a pour mission de dynamiser la pêche en Wallonie, d'assurer la promotion d'une pêche respectueuse de l'environnement, la formation et l'information des pêcheurs, la coordination des écoles de pêche, la protection et la restauration des milieux aquatiques.

LE RAVEL...



© François-Xavier Allard - HCT

Confortable et sécurisé, le Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVeL) est composé de 1.430 km voies vertes essentiellement aménagées sur les chemins de halage et les anciennes lignes de chemin de fer. Soit plus de 45 itinéraires locaux balisés pour vos balades en famille et vos randonnées à pied, à vélo, à cheval, en roller...



©WBT - Bruno D'Alimonte

LE LONG DU CANAL...

Au départ de Charleroi, il est possible de rallier Bruxelles sans quitter son vélo, en suivant le chemin de halage au bord de la Sambre, et puis, dès Monceau-sur-Sambre, celui qui longe le Canal Charleroi-Bruxelles. Le trajet total compte un peu plus de 70 km et peut être effectué en moins de 4 heures.

Attention toutefois, certaines portions peuvent parfois être inaccessibles pour causes de travaux ou d'entretien ! Informez-vous au préalable...



© UTOPIX-VHELLO



© UTOPIX-VHELLO

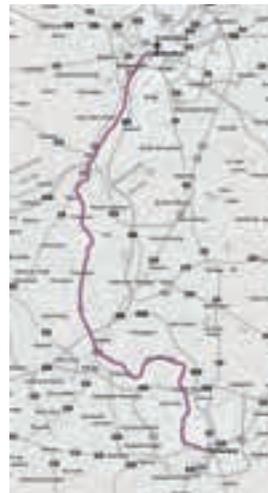
LE RÉSEAU À POINTS-NŒUDS

Il est constitué d'un maillage dense de voiries qui se croisent à des **points-nœuds** (carrefours numérotés). Sur le terrain, à chaque carrefour, une balise vous indique le numéro du carrefour et les directions possibles vers les numéros suivants. Chaque maille du réseau fait en moyenne 5 à 8 km de longueur, ce qui permet de réaliser des boucles de 15, 20, 25, 30 ... km. L'utilisateur définit lui-même son parcours en fonction de la longueur souhaitée, en boucle ou en ligne, en notant la succession de numéros qu'il veut suivre.



© WBT - Denis Erroyaux

Ces voies vertes sont progressivement reliées entre elles pour former 10 itinéraires régionaux et 4 itinéraires internationaux qui couvrent l'ensemble du territoire wallon et sont destinés au tourisme à vélo. Le RAVeL, les **voies vertes** et les **véloroutes** permettent ainsi de parcourir la Wallonie en toute tranquillité sur **plus de 2000 km** et de découvrir grandes villes, terroirs ruraux et espaces naturels préservés !



Avantages pour les promeneurs :

- Un itinéraire presque sans déclivité
- Une jolie façon de découvrir les écluses et le plan incliné de Ronquières, mais aussi de nombreux sites et musées à proximité
- Après avoir quitté Charleroi, le paysage est verdoyant et agréable... mais pour les amateurs de sites industriels, la sortie de la ville mérite le détour de par le passage à côté des anciens sites sidérurgiques
- ...

Aujourd'hui, plusieurs réseaux à points-nœuds sont opérationnels ou en développement en Wallonie :

- La Wallonie picarde à vélo et ses 1600 km de réseaux à points-nœuds
- Le réseau à points-nœuds en Coeur du Hainaut (Région de Mons-Borinage et du Centre)
- 1000 bornes à vélo au Pays de Chimay et dans l'Entre-Sambre-et-Meuse
- Réseau points-nœuds de la Province de Liège (en construction).
- Le réseau à Points-nœuds de la Province du Brabant wallon
- Le réseau go.eastbelgium.com (Cantons de l'Est) et ses 350 km
- La Famenne à vélo

UNE RÉGION, DES DÉCOUVERTES..

LE PARC DES CANAUX ET DES CHÂTEAUX



© Hainaut-Tourisme C. Carpentier

Le Parc des Canaux et des Châteaux invite à la découverte d'une région sillonnée par de nombreux canaux et voies d'eau, dotée d'un patrimoine riche et impressionnant : sites classés par l'UNESCO, ascenseurs à bateaux du Canal du Centre, le géant de Strépy-Thieu, huit musées insolites, un folklore riche et enivrant, des brasseries, vignobles et châteaux, de magnifiques parcs et jardins, des berges bucoliques, des sentiers RAVeL, des balades guidées (à vélo, à pied, en péniche ou en bateau électrique)...



Le Parc s'étend sur le territoire de 11 communes : Binche, Braine-le-Comte, Chapelle-lez-Herlaimont, Ecaussinnes, Estinnes, La Louvière, Le Roeulx, Manage, Morlanwelz, Seneffe et Soignies.

A DÉCOUVRIR DANS LA RÉGION...



© UTOPIX-VHELLO

Centre d'interprétation « Voies d'eau d'hier, d'aujourd'hui et de demain »



© WBT-Ricardo de la Riva

L'ascenseur funiculaire de Strépy



© WBT - SPRL Cernix-Pierre Pauquay

Les ascenseurs du Canal du Centre historique et la Cantine des Italiens



© UTOPIX-VHELLO



© UTOPIX-VHELLO

Musée d'Orfèvrerie de Seneffe



© UTOPIX-VHELLO

Le Bois de la Houssière



©SPW/AWAP-G. Focant

Le site minier de Bois du Luc

...ET TANT D'AUTRES CHOSES ENCORE !

L'INSTITUT POUR LE TRANSPORT PAR BATELLERIE



SON OBJECTIF

Entreprendre, promouvoir et coordonner toutes études, enquêtes, recherches et réalisations d'ordre technique, économique, sociologique et juridique de nature à assurer le progrès et la sécurité du transport par voie navigable et d'apporter aux autorités et au secteur de la navigation intérieure sa collaboration pour l'organisation et le développement de ce transport.



CONCRÈTEMENT...

L'ITB est

- un service d'étude scientifique qui, entre autres, offre son soutien à la batellerie belge et aux autorités fédérale et régionales pour examiner la problématique de ce secteur en s'efforçant d'aboutir à des solutions. **L'Institut défend donc les intérêts du secteur et veille à promouvoir le transport de marchandises par voie navigable au travers d'un plan stratégique et opérationnel.**
- un forum permanent de discussion, tant pour la profession que pour l'administration, au sein duquel tous les aspects du transport fluvial de marchandises peuvent être analysés et des solutions recherchées par des échanges de vues et des consultations avec tous les milieux concernés.



Par ailleurs, l'ITB finance depuis 2018 la mise en œuvre d'actions stratégiques de la Fédération de la Batellerie belge asbl (FBB) et soutien l'accueil de stagiaire à bord de bateaux de navigation intérieure.

Sur base d'un accord de coopération, l'Institut a également été désigné depuis 2009 comme **Institution nationale belge** dans le cadre de la mise en œuvre en Belgique de la Convention déchets en navigation intérieure (CDNI) relatif à la récolte, au dépôt et traitement des déchets huileux et gras et des eaux de fond de cale.

Enfin, une des principales tâches administratives de l'Institut consiste à rassembler toutes les informations relatives au secteur et à les diffuser le plus largement possible.



POUR EN SAVOIR PLUS

CETTE BROCHURE A ÉTÉ RÉALISÉE EN COLLABORATION AVEC DE NOMBREUX PARTENAIRES.

CHACUN DANS LEUR SECTEUR, ILS ŒUVRENT SUR ET/OU AUX ALENTOURS DU CANAL ET PEUVENT VOUS APPORTER DE NOMBREUSES INFORMATIONS. N'HÉSITEZ PAS À LES DÉCOUVRIR !



Agence wallonne du Patrimoine - AWAP	agencewallonnedupatrimoine.be
Au bord du Canal Charleroi-Bruxelles	www.canaletpaysages.be
Contrat de rivière Sambre et affluents	www.crsambre.be
Contrat de rivière Senne	www.crsenne.be
Contrats de rivière	environnement.wallonie.be/contrat_riviere/
Enseignement de la Province de Liège (batellerie)	www.provincedeliege.be/fr/batellerie
Fédération du Tourisme de la Province du Brabant wallon	www.brabantwallon.be
Fédération du Tourisme de la Province du Hainaut - Voies d'eau du Hainaut	www.hainauttourisme.be et voiesdeau.hainaut.be
Hainaut culture Tourisme	portail.hainaut.be/institution/hainaut-culture-tourisme
Institut pour le Transport par Batellerie asbl (ITB)	www.itb-info.be
International Yachting Club Ittre	www.interyacht.club
Le Cercle d'Histoire & d'Archéologie de Pont-à-Celles et environs (CHAPACE)	Place de Liberchies, 3 - Bte 1 6238 Liberchies
Maison du Tourisme du Parc des Canaux et Châteaux (MTPCC)	www.region-du-centre.com
Maison wallonne de la Pêche asbl	www.maisondelapeche.be
Plan incliné de Ronquières	www.ronquieres.org
Port autonome de Charleroi	charleroi.portautonome.be
Port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO)	www.le-paco.be
Port de plaisance de Seneffe	www.snef.be
RAVeL	ravel.wallonie.be
Réseaux à points-nœuds	ravel.wallonie.be/home/itineraires/reseaux-a-points-noeuds.html
Réseaux à points-nœuds Hainaut/Brabant wallon	vhello.be
Service public de Wallonie	www.wallonie.be et spw.wallonie.be

RÉFÉRENCES

- Michel MAIGRE, *Le canal de Charleroi à Bruxelles - Où quatre siècles d'histoire d'un rêve devenu réalité*, éd. Hainaut Développement, Mons, 2014
- Michel MAIGRE, *Le canal Charleroi-Bruxelles - Une voie d'eau pour le charbon*, éd. Noir Dessin Production, Liège, 2018
- Michel MAIGRE, *Le canal de Charleroi à Bruxelles*, Carnet du Patrimoine n°161, éd. Agence wallonne du Patrimoine (AWAP), Jambes, 2019
- R. AUBERT, M. BRUWIER, A. DE VOS, A. LEDERER, E. LOUSBERG, J.-M. MUSPRATT, N. RUELENS, A. STERLING, J. VERLEYEN, Jean-Baptiste VIFQUAIN Ingénieur, Architecte, Urbaniste (1789-1854), éd. Université Catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve, 1983
- Willy Félix, *Les combats du Canal Bruxelles-Charleroi - Mai 1940*, éd. De Krijger, 2013
- *La Bataille de la Rocq - Combats du 17 Mai 1940*, éd. Office du Tourisme de Seneffe asbl, Seneffe, 2018

COORDINATION

Catherine Bouvy et Florence Lecomte
SPW/Direction de la Communication externe/Cellule expositions
Place Joséphine-Charlotte, 2 - 5100 Namur
expositions@spw.wallonie.be

AVEC LA PARTICIPATION *(liste non exhaustive)*

- de Michel Maigre, auteur du livre « Le Canal Charleroi-Bruxelles, une voie d'eau pour le charbon » (Noir Dessin Productions)
- du SPW Mobilité et Infrastructures
- du Contrat de rivière Sambre et affluents
- du Contrat de rivière Senne
- de l'asbl provinciale Voies d'eau du Hainaut
- de l'Institut pour le Transport par Batellerie
- de la Maison wallonne de la pêche
- ...

LE SERVICE PUBLIC DE WALLONIE REMERCIE TOUTES LES PERSONNES
QUI SE SONT INVESTIES DANS LA RÉALISATION DE CETTE BROCHURE.