

## La création du canal du Centre

## ETUDE

Aussi loin que l'on remonte dans le temps, le problème des voies de communication a toujours été d'actualité, ne fut-ce que pour des raisons économiques. Aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles, Bruges et Gand, reliées à la mer par des canaux, connurent un développement économique important. Toutefois, il faudra attendre la fin du XV<sup>e</sup> siècle pour que des régions situées à l'intérieur du pays fassent de même. A titre d'exemple, on citera le Borinage qui expor-

la libre circulation de la production régionale (céréales, pierre, chaux, bois, charbon, etc.) est entravée par une multitude de contraintes. Par exemple, le droit de péage réclamé par les communes pour l'utilisation de "pavés" routiers.

La création d'un canal favoriserait considérablement l'écoulement de la production et toute la province du Hainaut bénéficierait de l'accélération des échanges com-

la bonne marche des armées de l'Empereur.

### Le temps des projets

Il s'agissait, dans un premier temps, de relier les bassins industriels de Mons et de Charleroi à l'ensemble du réseau fluvial vers Paris, via l'Escaut et la Sambre. Pour ce faire, plusieurs projets furent élaborés. Le premier à être mis en chantier fut celui du canal reliant Mons à Condé. Com-



Strepyp-Bracquegnies. Le bâtiment des machines et l'ascenseur n° 3 (photo : R. Willame)

tera son charbon (découvert au XIII<sup>e</sup> siècle) vers les Flandres grâce à trois cours d'eau : la Haine, la Scarpe et la Lys. Vers 1550, la Haine fut canalisée et pourvue d'écluses à Jemappes, Saint-Ghislain et Boussu. Déjà, l'idée de créer un canal germait dans l'idée de certaines personnes.

L'Europe du XVIII<sup>e</sup> siècle est à l'aube de la révolution industrielle et déjà, les partisans de "l'esprit nouveau" regrettent le manque de canaux. Il est vrai que

merciaux. Malheureusement, si les idées sont nombreuses sous le régime autrichien, rien de concret ne sera fait et il faudra attendre le régime français pour que des études plus poussées soient élaborées. Les guerres napoléoniennes et le blocus maritime instauré par les Anglais rendent nécessaire le développement d'un commerce intérieur, orienté vers les possessions françaises. Pour des raisons militaires, le fer et le charbon produits dans nos régions étaient indispensables à

mencé en 1807 et ouvert partiellement en 1814, ce canal ne sera terminé que sous le règne de Guillaume I<sup>r</sup> en 1818 . L'ingénieur Piou, véritable cheville ouvrière de ce tracé, rejoint Mons et Condé en ligne droite, favorisant de ce fait les bassins houillers du Borinage, au détriment des charbonnages de Houdeng et du Bois-du-Luc.

Une liaison Mons-Sambre sera mise à l'étude, Napoléon voulant faire parvenir à Paris, grâce au

canal de Saint-Quentin, les ardoises, fers, marbres et autres produits des régions de Namur, Liège et Charleroi ; tout en procurant des débouchés aux mines de Houdeng et de Mariemont. En 1811, l'ingénieur en chef Hagneau, fut chargé des études définitives. Il retint deux projets. Un tracé par la Trouille, résultant d'une dérivation de la Sambre par Marpent, Grand-Reng, Givry, Harmignies, Spiennes et Mons. Le canal aurait une longueur de 27 kilomètres et 33 écluses rachèteraient une pente de 96 mètres. Le second projet, plus audacieux, serait établi autour de la Haine et du Piéton. Le tracé partirait de la Sambre, près de Marchienne, remonterait le Piéton vers Pont-à-Celles via Godarville pour ensuite traverser (sous terre) la crête de Chapelle, avant de rejoindre Mons par la Haine traversant ainsi les communes de Morlanwelz, Haine-Saint-Pierre, Saint-Vaast, Obourg, Havré et Nimy. Quarante-six écluses, réparties sur les 53 kilomètres du tracé, compenseraient une différence de niveau de 24 mètres sur la Sambre et de 91 mètres sur la Haine.

La désastreuse campagne de Russie et la chute de l'Empire qui s'ensuivit firent que jamais ces projets ne furent concrétisés. Avec le congrès de Vienne de 1814-1815, la Belgique est réunie à la Hollande. En 1826, suite à la demande de Guillaume I<sup>e</sup>, Rémi de Puyd étudie différents projets élaborés autour d'une modification du tracé par la Trouille. Deux d'entre eux partent d'Erquelinnes, passent par Grand-Reng ou Peissant, pour rejoindre le canal Mons-Condé à hauteur de Jemappes. L'infrastructure maritime se développe en Hainaut. Le canal Mons-Condé est ouvert en 1814, la Sambre est canalisée en 1825, les travaux de construction du canal Charleroi-Bruxelles débutent en 1827. Les charbonnages de Hou-

deng et de Mariemont demanderont à être raccordés à ce dernier. La révolution belge stoppa pour un temps projets et travaux.

Avec l'instauration de l'Etat Belge, les négociations reprirent et en 1832, le projet définitif des embranchements fut transmis au gouvernement. Commencés en 1836, les dits embranchements furent inaugurés par Léopold I<sup>e</sup>, le 5 août 1839. Par la suite, deux hypothèses furent émises quant à la création d'un nouveau canal. Elles seront totalement différentes. La première, proposée par Monsieur Dubois-Nihoul le 18 novembre 1840, devait théoriquement aplani tout différent entre les régions du Centre et du Borinage, le nouveau canal les desservant toutes deux. Long de 28 kilomètres et riche de 28 écluses, il devait passer par Merbes-Sainte-Marie et l'abbaye de Bonne-Espérance. La seconde hypothèse, plus élaborée, fut proposée par l'ingénieur Vifquin, le 9 février 1841. Le tracé du canal partirait de Goegnies pour rejoindre le canal de Mons par la Haine et le Thiriau.

Vraisemblablement, il s'agit là de la toute première ébauche du futur canal du Centre. Malheureusement, une fois encore, le projet avorta. De 1841 à 1879, l'Etat Belge étudiera des solutions alternatives au creusement de canaux : créations de routes et de voies ferrées.

## Le canal du Centre

Après avoir joué un rôle important sur le marché français, le charbon belge perd du terrain au profit des houilles anglaises qui envahissent le marché parisien en 1859. D'autre part, les charbons sarrois concurrencent les charbons belges dans l'est de la France. Dès 1877, il paraît impératif d'améliorer les transports par voies fluviales et ce, aux fins

de lutter efficacement contre la concurrence étrangère, tant en France qu'en Belgique.

Le 28 mars 1877, une délégation composée d'économistes et de politiciens tente de convaincre Auguste Beernaert, alors Ministre des Travaux Publics, du bien-fondé d'un canal dans la région du Centre. Tentative honorable, mais vouée à l'échec. Il est vrai que la traversée de la région du Centre pose un problème en raison d'une différence de niveau de 96 mètres. Entre-temps, en France, l'approfondissement de la Seine entre Paris et Rouen, permet une réduction du coût des transports, qui profite tout naturellement à l'Angleterre. Une situation qui inquiète fortement les capitaines d'industries de la région de Charleroi.

En effet, la navigation entre Charleroi et Paris, par la Sambre et l'Oise, est souvent interrompue. Le volume des exportations baisse considérablement. La solution idéale à tous ces problèmes serait la création d'un canal qui permettrait une meilleure exportation vers Paris et la Basse-Seine pour les charbonnages du Centre et vers Bruxelles pour les mines du Borinage. En 1879, Monsieur Sainctelette, Ministre des Travaux Publics, décide d'élargir le canal Charleroi-Bruxelles et de faire la jonction entre la Sambre et l'Escaut par le bassin du Centre.

C'est à l'ingénieur anglais Edwin Clark, qui a réalisé l'ascenseur hydraulique d'Anderton, que revient l'honneur de présenter le projet définitif du tracé entre Mons et Houdeng. Les premiers travaux de terrassement commencent en juillet 1882. La progression est lente, tant les difficultés financières sont nombreuses. Ainsi, à la fin de l'année 1883, si les travaux sur la section comprise entre Mons et

Thieu sont bien avancés, rien n'est encore mis en chantier entre Thieu et La Louvière. En février 1884, les plans définitifs de l'ascenseur n°1, conçu par la Maison Clark, sont terminés. La société Cockerill (Seraing) réalise rapidement les premiers essais des cylindres en acier. Et pourtant, la décision de construire l'ouvrage d'art n'est pas encore tombée, le gouvernement étant partagé par le fait des élections législatives du 11 juin 1884.

Ce n'est que le 31 décembre de la même année que De Marceau, Ministre des Travaux Publics dans le gouvernement formé par Auguste Beernaert, annonce enfin aux représentants des industries charbonnières que la question des ascenseurs est résolue et que l'étude de la section de La Louvière est terminée. Quatre mois plus tard, le 1<sup>er</sup> mai 1885, les terrassements et la maçonnerie de l'ascenseur n°1 sont confiés à la firme Martiaux, Hanssens et Bauwens, pour la coquette somme de 705.000 francs de l'époque. Il faudra encore attendre six mois pour que la réalisation de la partie métallique de l'ascenseur soit confiée aux usines Cockerill. Le coût des travaux est alors évalué à 862.000 francs. En 1887, les travaux sont suffisamment avancés et l'ascenseur fait l'objet d'excursions.

Si la région du Centre est au cœur de l'actualité du fait des travaux,

elle l'est tout autant de par son aspect social. En 1886, le Parti Ouvrier Belge favorise la création des "Ligues Ouvrières". Création rendue d'autant plus facile que le taux de chômage et la misère sont aussi importants que les salaires sont bas. Des dissensions internes au P.O.B. favoriseront la création, le 14 août 1887, du Parti Socialiste Républicain Belge et ce, à l'initiative d'Alfred Defuisseaux. Celui-ci préconisera une grève générale pour l'obtention du suffrage universel.

C'est donc dans une atmosphère tendue que le 4 juin 1888, S.A.R. Léopold II viendra inaugurer l'ascenseur n°1. Lors du retour du souverain vers la gare de Houdeng, Paul Conreur s'écrie : "A bas le roi ! A bas Cobourg ! Vive la république ! Vive le suffrage universel !". L'agitateur, l'un des lieutenants d'Alfred Defuisseaux, est immédiatement arrêté et transféré devant les Assises du Hainaut à Mons. Le 17 octobre 1888, Paul Conreur est accusé d'outrage à Souverain et de délit politique. Il sera condamné à un an de prison avec sursis et à 300 francs d'amende.

Il faudra attendre dix-neuf ans après l'inauguration du premier ascenseur pour que la liaison Mons-Charleroi soit définitivement terminée. Diverses raisons furent invoquées pour tenter d'excuser ce retard : l'impossibilité de retenir l'eau dans le canal

entre Thieu et Bracquegnies, l'apparition de fissures dans l'ascenseur n°4 à Thieu, etc. Malgré tout, les travaux progressent et lorsqu'en août 1914, les troupes allemandes envahissent la Belgique, les trois derniers ascenseurs sont pratiquement achevés.

Il ne fallut pas longtemps aux autorités allemandes pour comprendre tous les avantages qu'elles pourraient tirer d'une voie de communication comme le canal du Centre : transport de matériel militaire vers la France, etc. En août 1917, le canal était ouvert à la navigation sur toute sa longueur. Les années qui suivirent la libération virent des industries de pointe s'établir à proximité de la voie navigable : sidérurgie, cimenterie, construction automobile, etc. ! (Le présent article a fait l'objet d'une première diffusion dans le journal "La Nouvelle Gazette, édition du Centre", le 24 mai 1986.)

A lire : *Votre canal a cent ans*, La Louvière, Ecomusée régional du Centre, 1985 et *Les canaux et chemins de fer charbonniers dans le Centre*, t. 1 : les canaux, publication du Cercle d'Histoire et de Folklore Henri Guillemin, Haine-Saint-Pierre, 1982.

**Alain DEWIER,**

Ecomusée régional du Centre

## PUBLICATION

Parution au Pays-Bas des premiers numéros d'une très belle série de 18 fascicules destinés au grand public, consacrés à l'histoire des mines du Limbourg néerlandais.

Le premier fascicule, vendu au prix de 3,95 euros, traite de la vie quotidienne dans les familles de mineurs. Il est rédigé par Jac van den Boogard.

Le deuxième fascicule traite de la vie au fond de la mine et est l'œuvre de Jan Finger.

Les thèmes abordés ensuite sont, dans l'ordre de parution, Sainte-Barbe, la découverte du gisement, la sécurité, les techniques souterraines, les croyances et les associations, le commerce du charbon et le chauffage au charbon, les techniques en sur-

face, les rapports entre patrons et ouvriers, la mono-industrie, la formation professionnelle, l'immigration, les guerres, les corons, la formation du charbon, les fermetures et enfin l'héritage.