

ENTRE SENNE ET SOIGNES

56

Trimestriel LVI-1987 19eme année

DE RONQUIERES A CLABECQ

LE PREMIER CANAL ET LE BAQUET DE CHARLEROI

par Gaston NEUKERMANS

Note de la Rédaction

Entre Senne et Soignes a de nouveau le plaisir de publier un article de son excellent collaborateur, M. Gaston Neukermans, consacré au premier canal de Bruxelles-Charleroi et à « son » outil de transport : le baquet de Charleroi.

Le lecteur appréciera encore, nous l'espérons vivement, cette fresque fouillée et très documentée, comportant de nombreux témoignages de tradition orale, et toujours écrite avec humour et... complicité.

Je saisis l'occasion d'annoncer à nos lecteurs le succès et les nombreuses manifestations de sympathie et d'encouragement suscitées par le précédent article de Gaston Neukermans sur les cent ans du chemin de fer de la Sennette 1884-1984. Les « mordus » du chemin de fer l'ont demandé par dizaines.

Laissons donc la parole à Gaston Neukermans et écoutons-le parler du « royaume des poupées », de « l'éternelle régate familiale » et des baquets bloqués dans la banquise alors que « la neige repeignait à neuf le décor de Noël ». Laissons-le raconter les exploits de ses amis, les « Bricoleux » et les « Tchfalis », sans oublier l'étrange cheval électrique sur berge.

Jean-Paul Cayphas

LE CHALAND QUI PASSE

Musique de Bixio 1932 Création Lys Gauty

Pour les riverains que nous sommes, la batellerie a toujours constitué un monde à part. Mais de nos jours, ce monde d'étrange qu'il était nous est devenu totalement étranger. Les bateliers traversent notre univers familier, les mains fixées à la barre, le regard attentif à la manœuvre, tels des automobilistes rivés à leur volant, indifférents au paysage et aux gens du rivage. Nous les apercevons d'en haut, d'en bas, rarement à notre niveau et toujours de loin. Qui connaît encore le nom d'un batelier, la date de son prochain passage, la nature de sa cargaison ? Il en allait bien autrement au temps jadis. Les contacts étaient alors nombreux entre mariniers et habitants de la terre ferme.

Ils se localisaient aux arrêts des multiples écluses durant les périodes d'éclusage, dans les zones d'amarrage pour la nuit, sur les quais de déchargement des entreprises... Le canal lui-même n'était pas perçu de la même façon. Plus accessible, plus à la mesure des riverains, il constituait un spectacle permanent toujours changeant, un but de promenade dominicale, un pôle d'attraction pour cent activités diverses.

Alors, s'il ne vous déplaît pas de fêter avec moi le 155ème anniversaire de **notre canal,** prenons ensemble le bateau à l'embarcadère de sa passionnante histoire.

LE PREMIER CANAL

A. LES PROMOTEURS

Le canal de Charleroi à Bruxelles est à l'origine un canal charbonnier destiné à relier les mines du pays de Charleroi à la région bruxelloise grande consommatrice de charbon.

En 1750, le petit peuple de Bruxelles utilise déjà pour se chauffer la houille de Charleroi. Mais vers 1820, 5 ans après « Waterloo », la demande en combustible est telle que les lourds chariots de livraison ne suffisent plus à la tâche. Les industriels carolorégiens redoutent d'être supplantés par leurs concurrents du Centre (plus près de Bruxelles) et du Borinage (déjà reliés par un canal à l'Escaut). Forts de l'appui des marchands bruxellois, ils réclament de toute urgence la construction d'un canal salvateur. Ils l'espéraient depuis plus de 200 ans. Pressé de toutes parts, Guillaume 1er Roi des Pays-Bas, notre souverain (1815 à 1830), très réticent dès l'abord, finit quand même par céder. Pour les fonds de vallée très peu hospitaliers de la Samme et de la Sennette, DEMAIN sera un autre jour !

B. SA CONSTRUCTION (1827-1832)

Jean-Baptiste Vifquain (1789-1854), ingénieur des Ponts et Chaussées, est chargé d'en dresser les plans. Soucieux de ménager la trésorerie royale, il conçoit un **canal à moyenne section :**

- **de modeste dimension :** 12 m à la ligne de flottaison, 2,10 m de profondeur et 6 m de fond plat.

- comprenant de **nombreuses écluses** (55), à faible chute (2,37 m), afin de limiter le volume des terrassements ainsi que la consommation d'eau.

Le cahier des charges approuvé en janvier 1825 estime le coût total à 1.106.340 F. Les travaux (firme Nieuwenhuizen & Cie) débutent le 2 avril 1827. Le 1er août, pose de la première pierre au souterrain de la Bête Refaite (Seneffe). Le canal sera terminé dans les délais le 22 septembre 1832 sans que notre Révolution pour l'Indépendance (1830) n'ait constitué un obstacle quelconque. Pour nos villages, ce fut une période faste. On recrute des terrassiers, des charretiers, des maçons. Les éleveurs vendent des chevaux. Monsieur Van Dress, entrepreneur, fonde même une société chorale groupant des employés et des ouvriers (Abbé Malherbes).

Le 22 septembre 1832, le Gouverneur du Hainaut embarque à Charleroi sur la première péniche. Objectif : Bruxelles en 3 jours ! Un incident de digue l'empêche d'être à Molenbeek-Saint-Jean, le 25 septembre, pour l'inauguration de la 55ème écluse ouvrant la route vers Anvers. Discours, bénédictions, festivités ! Le 11 octobre de la même année, le canal est livré à la navigation. Le charbon de la première péniche arrivée à Bruxelles est distribué aux indigents de la capitale. Chez les marchands, son prix baisse de 40 %.

Au même moment, dans le secret des cabinets ministériels, s'élaborent déjà les plans du futur réseau ferroviaire belge.

C. NOTRE REGION DANS LE PROFIL GENERAL DU CANAL

Ce profil à point de partage comprend une montée, un bief culminant et une longue descente vers Bruxelles.

1. La Montée

Partant de Charleroi (altitude 100 m), nous quittons bientôt la Sambre et remontons la vallée du Piéton jusqu'à Luttre (13 km, 11 écluses).

2. Le Bief Culminant

Entre Luttre et Seneffe (11 km, altitude 123 m). Le canal franchit la crête de partage des eaux en empruntant le tunnel de la Bête Refaite dont la construction fut compliquée à souhait par la présence de sables mouvants. Longueur 1,2 km, passe 3,2 m, chemin de halage 1,1 m.

3. La Descente

Par les vallées de la Samme, de la Sennette et de la Senne (50 km, 44 écluses).

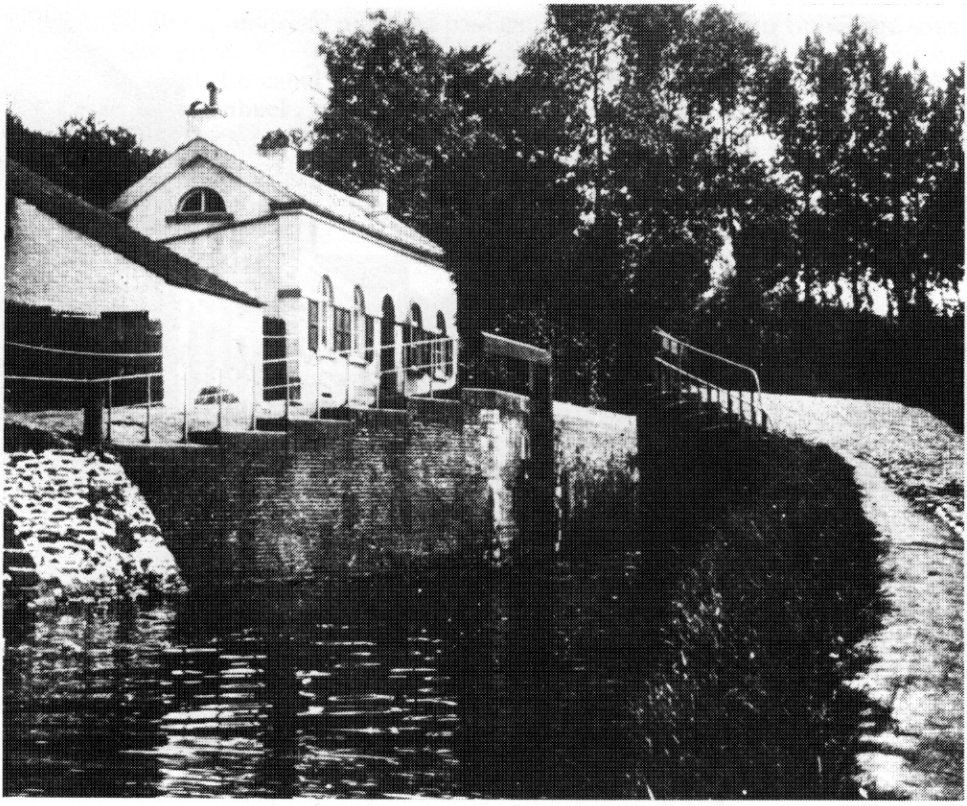
a. Vallée de la Samme

de Seneffe à Ronquières (28 écluses), pente forte, biefs les plus courts, 600 m en moyenne.

Ecluse 35 à la limite de Bornival, terre d'origine d'Alfred Decoster que tous les automobilistes ittrois connaissent bien. La Thines venant de Nivelles passe sous le canal avant de se jeter dans la Samme.

Ecluses 37 et 38 à la limite de Ronquières et Feluy. Deux barrages sur la Samme alimentent le canal en eau (toujours visibles aujourd'hui près de la réserve ornithologique).

Le 39 à Ronquières, qu'on peut situer à peu près à l'altitude du grand pont actuel mais légèrement en amont, face à l'auberge « La Belle Hôtesse ». Tout



La première écluse d'Hasquempont (n° 42) au creux de la courbe qui mène à Fauquez. Feuillage et reflets d'argent, solitude et paix du premier canal. (Collection R. Bariaux).

ce quartier a été abattu lors des travaux du Plan Incliné.

L'éperon schisteux de Chenu contourné, le canal après une courbe rapide vers le nord emprunte la Vallée de la Sennette.

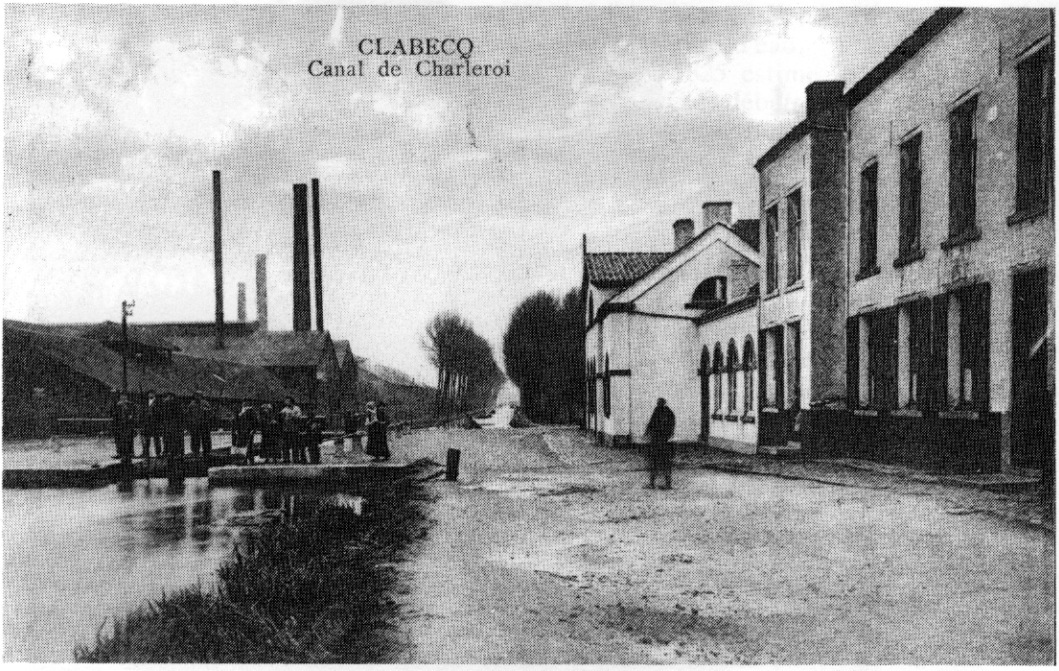
b. Vallée de la Sennette

jusqu'à Clabecq (7 écluses)

Le 40 à Pied'eau : connu de tous depuis que les plongeurs de la police y ont fait d'utiles découvertes (La Petite Bouffe). L'écluse se trouvait sur la rive gauche à la hauteur de **la maison éclusière typique** (1832) un des rares vestiges subsistant de l'époque de la construction. A Fauquez, ni Verreries, ni cités mais, là-haut, les ruines de l'imposant château qui vient d'être démoli (1827) afin d'en récupérer les matériaux.

Le 41 à Ittre, peu après Fauquez, là où la rue des Rabots actuelle commence à grimper vers Huleux.

Le 42 à Hasquempont : 200 m en amont de la rue du Halage. En aval, le Ry-Ternel passe sous le canal pour aller se jeter dans la Sennette. Mais un peu plus haut, vers Ittre, un système de vannes donne naissance à une dérivation suré-



L'écluse 46 à Clabecq. A gauche, les Forges et ses cheminées, à droite, la maison éclusière et le bureau de perception. On voit au loin entre les arbres le canal vers Lembecq, Hal et Bruxelles.

levée du Ry qui part alimenter le canal en eau. Le bief 42 contourne l'avancée rocheuse en empruntant le tracé de « l'ancien canal ».

Le 43 à Samme, - la seule écluse située sur le territoire de Virginal - à l'extrémité nord du « vieux canal » avant d'atteindre l'entrée du port de la nouvelle écluse 5 F.

Le 44 à la Roquette (Carte de Popp 1856), entre Saint Quirin à gauche et la Bruyère à droite.

Puis c'est Oisquercq, pas de pont ni de Centrale Electrique mais un grand et beau moulin. La Sennette y alimente le canal en eau.

Le 45 à la limite de Clabecq et d'Ittre, qui donnera son nom au Hameau. Rive droite au haut du talus, **maison éclusière typique** de 1832, actuellement flanquée d'un perron et d'une construction récente. Longer le canal pour l'apercevoir.

Le 46 à Clabecq, immédiatement en aval du pont actuel, près de l'entrée des anciennes Forges qui viennent d'être prises en mains par Messieurs Warocqué et Goffin (1828). Pas de grand pont mais le petit pont traditionnel sur l'écluse et un bureau de perception des droits de navigation.

c. La Vallée de la Senne

de Clabecq à Molenbeek-Saint-Jean (9 écluses)

Le 47 à Lembecq. Après avoir dépassé l'étroite passerelle Demeur, nous at-

teignons Lembecq où existe un court passage souterrain à hauteur du village sous une propriété privée.

Le 48 à Hal. Le canal franchit la Senne sur un viaduc à trois arches.

Le 55 à Molenbeek, port maritime, transbordements (alt. 16 m), accès au canal de Willebroek achevé en 1831.

N.B. Les passages : outre les ponts sur la plupart des écluses, on note aussi un pont de brique et de pierre à Fauquez (en aval du pont actuel) et à Hasquempont (à la hauteur de la ferme de la Tour). Ajoutons aussi des passerelles à Oisquercq et à Clabecq-Tubize.

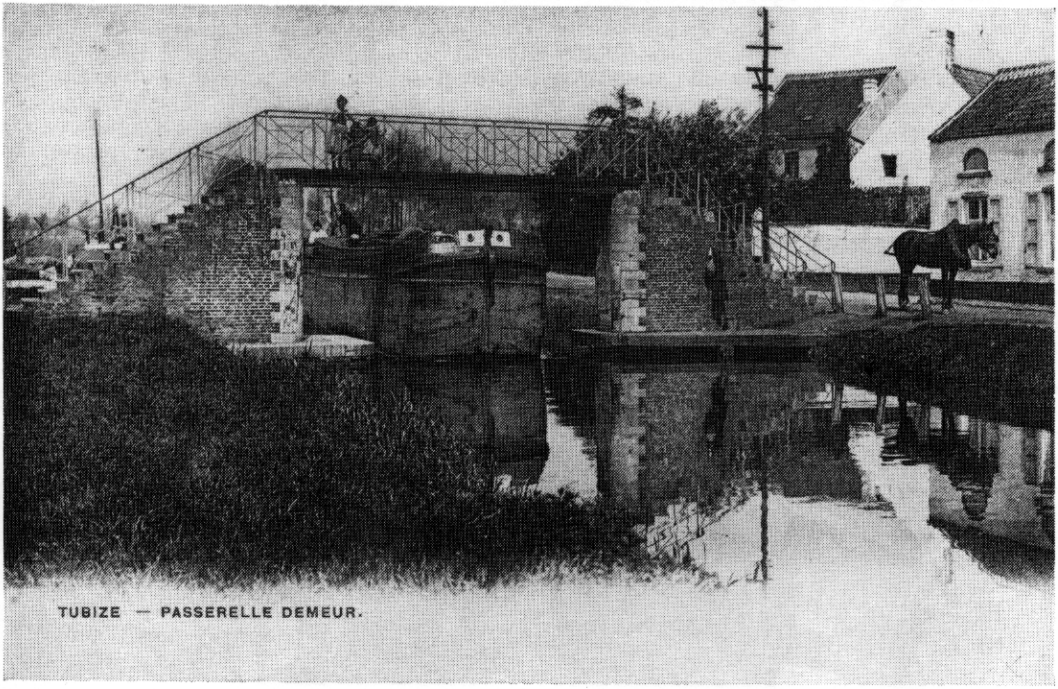
D. ON EST CONTENT, ÇA MARCHE !

1. Petit bilan après un an de service (1833)

Jean-Baptiste Vifquain avait prévu que notre canal ne serait pas simplement une voie de transit pour le charbon de Charleroi mais deviendrait un véritable canal d'exploitation.

Quais et grues jalonneraient le parcours, chargeant à Seneffe le charbon du Centre et chez nous la pierre de Feluy, Arquennes, Ecaussinnes, Soignies et Quenast. A cet effet, deux bureaux intermédiaires de perception des droits de navigation avaient été installés : l'un à Seneffe, l'autre à Clabecq. Le règlement de 1833 nous fait connaître les diverses marchandises transportées vers Bruxelles au départ de notre région :

- la pierre de taille venant d'Ecaussinnes et de Soignies, chargée à Ronquières certainement.



TUBIZE — PASSERELLE DEMEUR.

- **La pierre à diguer entre Arquennes et Ronquières,** vraisemblablement de la carrière de la Rocq longeant le canal.
- **Du grès de pierres à paver entre Ronquières et Lembecq.** Pavés de grès d'Ecaussinnes auxquels il faut probablement ajouter les pavés de porphyre de Quenast amenés par la route jusqu'au canal via Tubize. Dès septembre 1835, les Carrières de Quenast sollicitent une concession ferroviaire de 8 km qui leur est octroyée en janvier 1850).
- **Du charbon de toute espèce à Ronquières et au-dessous.** Il peut s'agir de **charbon de bois** en provenance du Bois de la Houssière ou de la Forêt de Soignes avec ses prolongements (Bois de Clabecq et de Braine-le-Château), 12.000 ha en 1790. Mais on peut aussi penser qu'il s'agit de **houille** provenant par exemple des Charbonnages de Bracquegnies (à l'extrême ouest du Bassin du Centre).

On constate en effet qu'en 1836 Bracquegnies sollicite elle aussi une concession ferroviaire jusqu'à Ronquières en passant par Ecaussinnes (Van der Elst, Cuesmes). Il semble donc que ces charbonnages préféraient Ronquières à Seneffe comme lieu de chargement sur bateau. La distance à parcourir n'était pas tellement plus élevée et on évitait de la sorte le passage dans les 22 écluses séparant le centre de Seneffe de Ronquières. (La concession ne sera pas accordée).

N.B. Toutes ces marchandises prenaient la direction de Bruxelles mais au retour les bateaux remontaient en général à vide.

Le canal à Tubize à hauteur du raccordement de chemin de fer menant aux Carrières de Quenast. A gauche, tout en hauteur, un baquet vide, à droite, un chaland chargé, linge flottant au vent.



2. Le tonnage transporté augmente rapidement

De 170.000 t en 1833, il passe l'année suivante à 290.000 t. En 1839, on inaugure au départ de Seneffe les canaux d'embranchement vers le Centre (La Louvière, Houdeng, ...). Conséquences : en 1841, les 400.000 t sont atteintes; en 1845, les 575.000 t; en 1857, les 800.000 t (malgré quelques périodes de récession). On peut considérer ce dernier chiffre comme un maximum. Notre Canal était devenu le plus rentable de Belgique. L'argent qu'il avait coûté avait été largement récupéré.

3. La concurrence TRAIN-BATEAU

Le réseau ferré que l'Etat Belge construit au départ de Malines (1835) atteint notre région en 1841 (Bruxelles - Tubize - Soignies - Mons). Le Canal n'avait pas 10 ans d'existence qu'il se voyait déjà concurrencé par le train, plus rapide, moins cher, moins dépendant des conditions atmosphériques (gel) et capable de desservir au plus près une clientèle dispersée aux 4 coins du pays. Il s'ensuit une guerre de tarifs qui n'aura jamais de fin, arbitrée par le gouvernement. Le transport de la pierre par bateau subira un coup sérieux quand Soignies (1841), Ecaussinnes (1843), Feluy-Arquennes (1854) et Quenast (1872) seront rattachés au réseau ferré. Il en sera de même pour le charbon quand seront mises en service les lignes :

- Braine-le-Comte, Ecaussinnes, Manage, Charleroi (1843)
- Haine-St-Pierre, Ecaussinnes (1860) ..... Bruxelles
- Ecaussinnes, Clabecq (1884) ..... Bruxelles

Mais à la longue, un certain équilibre s'établit :

- Des entreprises utilisent selon le cas les deux réseaux. Le Comte de Spangen, propriétaire de la Carrière du Banc à Ecaussinnes (Follie), expédie son grès aussi bien par chemin de fer à la gare d'Ecaussinnes que par bateau à Ronquières où accostent ses deux péniches (1856) (Léon Baguet).
- La consommation de charbon augmente fortement, les entreprises utilisant de plus en plus de machines à vapeur. Chacun peut donc y trouver son compte. Le chemin de fer en est le principal bénéficiaire mais cela permet au canal de se spécialiser (si l'on peut dire) dans le transport régulier de grandes quantités de matières pondéreuses à plus ou moins longue distance :
- le charbon pour les avalants.
- les céréales importées pour les montants.

Mais il est bon maintenant de faire la connaissance de ces fameux bateaux qui pouvaient mettre

3 à 4 jours de Seneffe à Bruxelles,
5 à 6 jours de Charleroi à Bruxelles,
8 à 10 jours de Charleroi à Anvers.

LE BAQUET DE CHARLEROI

A. MAMAN, LES PETITS BATEAUX...

Le petit bateau (68 t) conçu par Jean-Baptiste Vifquain pour naviguer sur notre canal s'appelle le **« baquet de Charleroi »**. C'est un bateau belge pour les bateliers belges.



Situé dans un endroit bien pittoresque, un chantier de baquets à Hal vers 1900.

1. **En bois** d'abord, il est construit sur les chantiers de Molenbeek, Hal, Seneffe, La Louvière, pour ne citer que les plus proches. De la forme d'un parallélépipède, avec fond plat et nez légèrement relevé, il a l'air d'un gros *« sabot »*.
Long de 19 m, large de ± 2,60 m, il s'emboîte idéalement dans les écluses de 19,80 m x 2,75 m. Il lui est impossible de traîner un bachot derrière lui. Lors des éclusages, même le gouvernail (1 m de long seulement) gêne et à plus forte raison le panneau mobile qui le prolonge et le suit comme un aileron de requin (la lunette). Le batelier, lorsqu'il pénètre dans le sas, doit donc relever la lunette contre le gouvernail et rabattre le tout contre la poupe (mettre à balle). A ce moment, la longue barre de direction placée perpendiculairement au bateau dépasse. Il faut enlever le bout amovible de cette barre (le lamenteau) et le bateau peut alors descendre dans le sas après fermeture des portes.
— Chargé, le baquet s'enfonce d'1,80 m dans l'eau. Vide de 30 à 40 cm seulement. Son équilibre est alors des plus instables. La nuit à l'amarre, il est fréquent que deux baquets se couplent pour plus de sécurité.
— Si par malheur il y a un trou dans la coque, on le colmate rapidement avec un grand pan de lard bien appuyé sur l'ouverture. En y piquant des graines d'herbe, celles-ci gonflent, germent et le bouchage provisoire est encore plus hermétique (A. Decoster).
— En 1842, on comptait en circulation environ 400 baquets de bois au prix unitaire de 2.500 F.
2. **En acier** ensuite, à partir de 1874, les baquets sont construits à Ombret puis à Willebroek et Molenbeek. En 1902, leur prix s'élève à 5.800 F. Ils jaugent de 70 à 75 t. Les Carrières de Quenast en possèdent 14. On les estime plus solides pour le transport des pavés.

Les baquets métalliques remplacent peu à peu ceux de bois. Mais, à leur tour, ils sont délaissés au profit des bateaux de 300 t lors de la mise à grande section de la totalité du canal (1933). Toutefois, on en compte encore quelques dizaines à la fin de la guerre (1945). L'un d'eux est exposé en plein air au musée de Thieu. Il a été construit à Baasrode en 1907.

B. LES BATELIERS SONT MAITRES A BORD

Afin de gagner de la place pour la cargaison, on a réduit l'espace destiné au batelier et à sa famille.

— La cabine familiale est à l'arrière. On y descend, après avoir enlevé ses chaussures, par une écoutille donnant sur un escalier verni aussi raide qu'une échelle. On atterrit alors dans une pièce minuscule (2,50 m x 2 m). Sur le mur du fond, une petite cheminée avec images pieuses et mini-cuisinière. Au milieu, tabourets et table pliante. Un vrai royaume de poupées ! Sur les côtés, d'étroits lits encastrés et superposés, de petites armoires pour un minimum de linge et de vaisselle. L'ensemble est d'une propreté parfaite. Les cuivres reluisent frottés au « Sidol ». Si la famille est nombreuse, le bébé peut éventuellement être casé dans un tiroir ouvert et les grands garçons, à l'avant, dans la soute à matériel. Pas de fenêtre à cet habitacle, l'air et la lumière vous tombent d'en haut par l'écoutille et un petit lanterneau réglable.

— L'étroitesse des lieux, le manque de confort et d'intimité si fréquents encore en ce début de siècle ne semblaient pas les complexer. La propreté et l'ordre qui régnaient témoignaient de leur honorabilité. Les bateliers étaient — et sont encore — des gens courageux, indépendants et fiers d'être « maître à bord ».

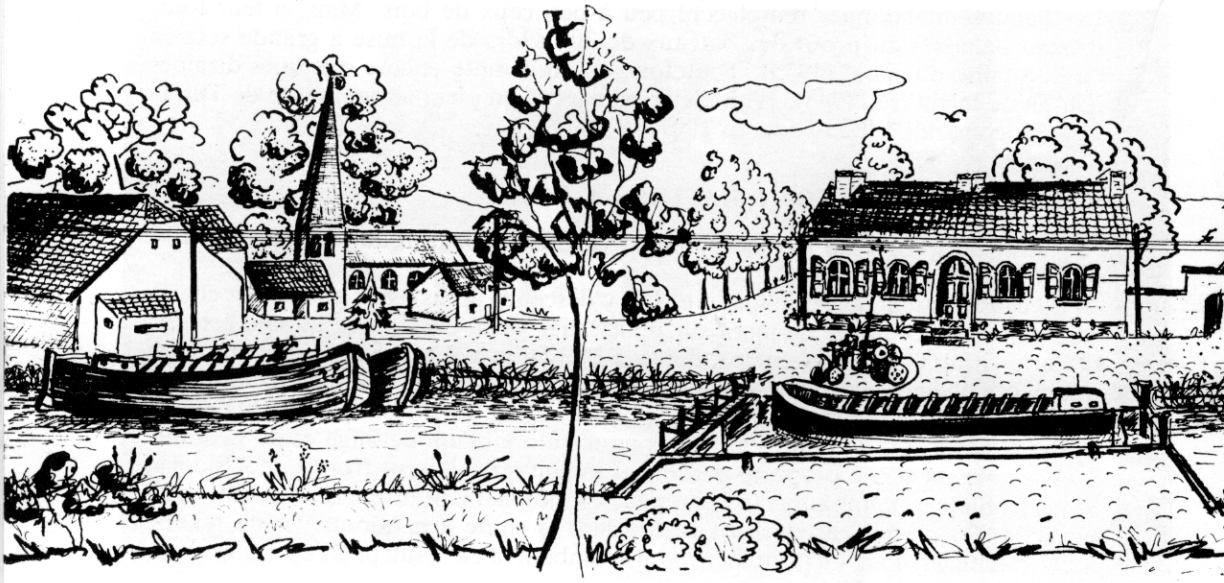
C. LE « SHOW-BOAT » (Jérôme Kern et Oscar Hammerstein)

Durant la journée, tout le monde est sur le pont exposé à la vue des riverains, spectateurs involontaires de ce théâtre flottant. Le père est à la barre. Il négocie les courbes et l'entrée dans l'écluse, manœuvre aussi délicate qu'un atterrissage. Il n'a droit qu'à 15 cm d'erreur. D'autres fois, il manie avec dextérité sa longue gaffe terminée par un crochet associé à une pointe métallique. S'il accroche, c'est pour tirer et se rapprocher. S'il pique, c'est pour pousser et faire avancer le bateau. On le voit alors appuyer de l'épaule sur l'extrémité de la perche pendant qu'il remonte — à grand peine et à contre-courant — le plat bord de la péniche qu'il fait avancer. Arrivé au bout, il retire sa perche, revient en courant vers la proue et recommence le même manège.

Pendant ce temps, la femme s'occupe des jeunes enfants et prépare la nourriture. Un tonnelet d'eau potable est tout près. Elle aide son mari à la manœuvre, fait la lessive. Le linge flotte au vent. Drapeaux et fanions de l'éternelle régate familiale !

Le bébé assis sur une couverture porte aux épaules un petit harnais de cuir souple attaché à une corde qui le tient à bonne distance du bord. S'il sait marcher, la corde est attachée à un anneau qui coulisse le long d'un fil tendu. Ce qui lui permet de trottiner sans danger d'un bout à l'autre du chaland.

Quand le temps se gâte, on fixe une bâche sur un faux toit et l'on s'abrite en dessous, recroquevillé, car un baquet ne peut pas avoir de superstructure fixe à hauteur d'homme. Il ne pourrait pas passer sous certains ponts. Si le soleil est trop brûlant, on tend un carré de drap blanc en guise de parasol.



Non loin du village, à l'écluse, baquets, maison éclusière, chevaux et tchfalis, tracteur et remorqueur électrique con

Lorsque les bateliers ont un moment de répit, ils puisent de l'eau. Le seau, tenu par une corde, est jeté cul en l'air, plouf !, pour qu'il se remplisse mieux. Puis, pieds nus dans la savonnée, la brosse à la main, ils nettoient et renettoient le pont, la coque, les plats bords. Ils puisent et repuisent pour rincer. Pas besoin de s'inquiéter pour les eaux usées, ni les déchets de tous ordres ! Tout file au canal... !

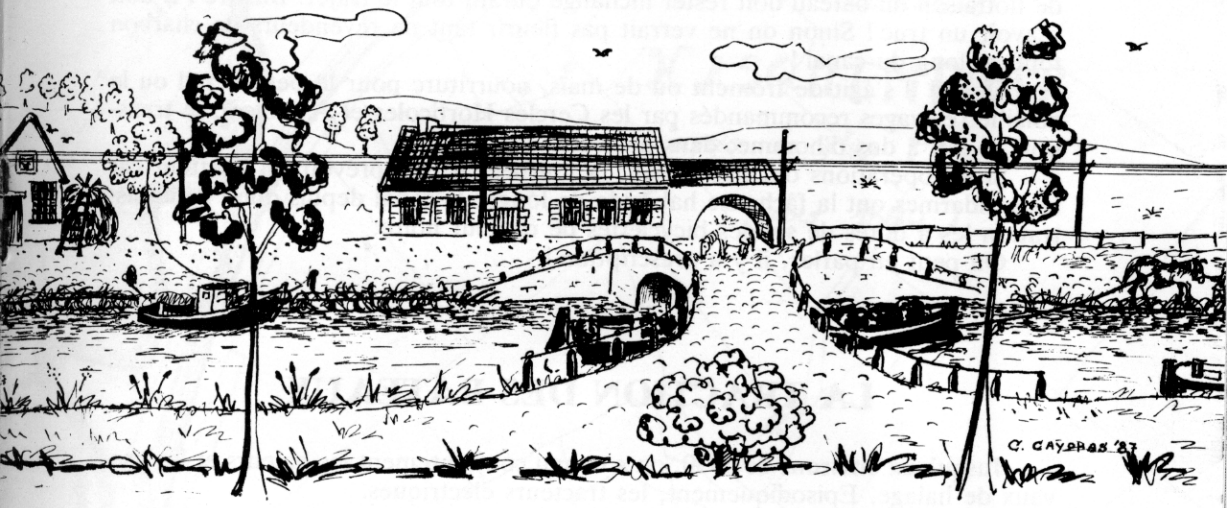
D. BLOQUES DANS LA BANQUISE

Le baquet de Charleroi n'était pas un bateau propre à enflammer l'imagination voyageuse des jeunes adolescents du rivage. Toutefois, durant certains hivers particulièrement rigoureux, quand le canal gelait et que la neige repeignait à neuf le décor de Noël, la vie prenait une autre allure et le canal une autre dimension.

C'était d'abord l'arrivée du brise-glace, barge métallique lourdement lestée à la proue de pierres et de blocs de métal. Sa coque, relevée vers l'avant, montait sur la glace quand les chevaux se mettaient à tirer. Celle-ci cédait sous le poids et s'effondrait avec des craquements rageurs. La voie dégagée, les péniches passaient avec mille précautions.

Durant un rude hiver de la guerre 1914-1918, la glace était si épaisse qu'un charretier fanfaron traversa le canal avec tout son attelage.

Les Allemands, soucieux de maintenir le trafic qui assurait leur ravitaillement en charbon, se trouvèrent un jour au « 35 » devant une glace si coriace qu'ils l'attaquèrent à la grenade. Mais en vain ! Ils allèrent réquisitionner des hommes du voisinage pour qu'ils viennent la découper à la hache. Le chemin libéré, leur petit remorqueur à pétrole triomphant éructait des « pin-pon, pin-pon ! » que les



osent un tableau sorti de la fin du siècle passé. *(Dessin de Catherine Cayphas)*

ouvriers frondeurs traduisaient sur le même rythme en « Pa-ris, Ber-lin ! ».

Quand la glace ne voulait plus céder, les bateliers s'arrangeaient au mieux pour prendre leurs quartiers d'hiver. Les péniches s'agglomeraient, frileuses, les unes près des autres, formant une petite flotille très vite immobilisée dans la banquise. Plusieurs fois par jour, les mariniers devaient casser la glace qui se reformait autour de leur bateau pour éviter que la pression trop forte n'écrase la coque. Ils sortaient leur casquette norvégienne en cuir doublée de fourrure avec des rabats pour les oreilles. De partout surgissaient des traîneaux. Ce n'était plus notre vallée mais un paysage de bout du monde. Nansen et Amundsen hivernant sur le *« Fram »* en attendant le dégel !

En lisant le récit de leurs expéditions, près d'un bon feu dans l'odeur des pommes cuites, point n'était besoin de se les imaginer. On vivait leurs aventures !

E. LES CHEVALIERS DE LA BRUNE !

« C'est la valse brune
Des chevaliers de la lune... ».

Musique de G. Kier, 1909.

La nuit tombée, ils se glissent vers une péniche à l'amarre avec leur brouette préalablement graissée pour être plus silencieuse. Ils viennent en secret y charger de belles briquettes de charbon que leur laissent à bon prix certains mariniers complices. C'est un petit trafic entre initiés, gens qui se connaissent, toujours les mêmes, aux mêmes endroits propices. Les riverains qui ne sont pas dans le coup (mais qui sont au courant quand même !) se demandent comment il est possible

de prélever dans la cale une partie de la cargaison alors que les panneaux de couverture sont cadenassés au départ et contrôlés à l'arrivée. Et qu'en plus le niveau de flottaison du bateau doit rester inchangé durant tout le trajet. Bizarre ! Il doit y avoir un truc ! Sinon on ne verrait pas fleurir tant de revendeurs de charbon tout au long du canal !

Quand il s'agit de froment ou de maïs, nourriture pour le petit bétail ou la volaille (élevages recommandés par les Cercles Horticoles et Avicoles), le transport se fait à dos d'homme, dans des sacs.

Si les opérations ont lieu durant la journée, il faut prévoir un guetteur car les gendarmes ont la fâcheuse habitude de longer le canal depuis que l'Administration les a dotés de solides bicyclettes de couleur noire.

On peut en parler, il y a prescription !

LA TRACTION DES BATEAUX

Jusqu'aux environs de 1930, on a connu conjointement les haleurs et les chevaux de halage. Episodiquement, les tracteurs électriques.

Le chemin de Halage

Court sur la berge, **côté gauche**, dans la direction aval. C'est la *« dique des tchfaux »* (digue des chevaux).

Elle a 4 mètres de largeur et comprend une bande pavée pour le cheval, une cendrée pour le conducteur et une surface herbeuse qui descend jusqu'au fossé.

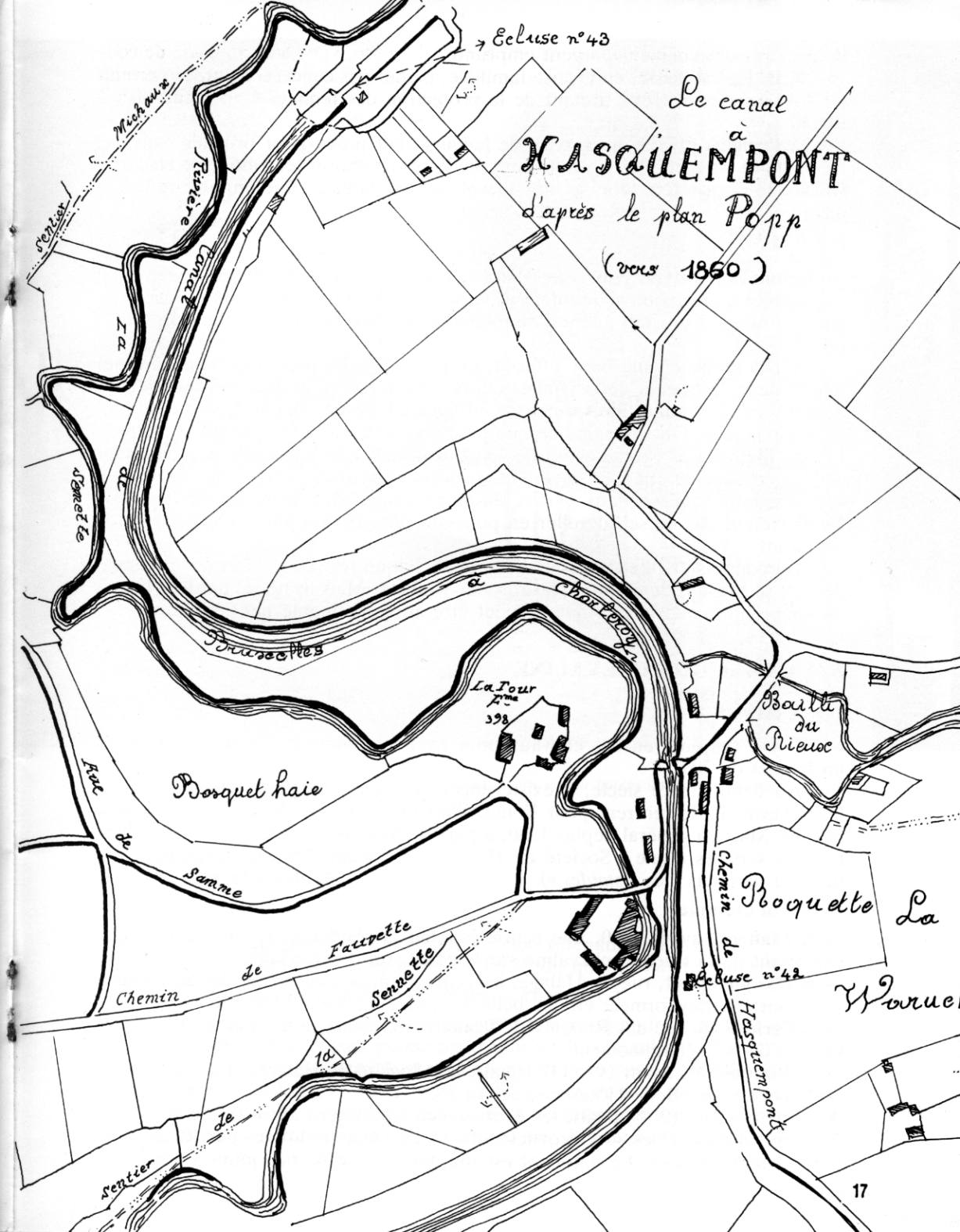
Côté droit, c'est la *« dique verte »* ainsi nommée car elle est couverte d'une belle et bonne herbe de chaque côté d'un sentier parallèle au canal. A intervalles réguliers, des bornes pour l'amarrage des bateaux, sièges provisoires et providentiels pour les piétons fatigués.

A. DES HALEURS QUI SONT DES *« BRICOLEUX » !*

Hommes, femmes, enfants, seuls, à plusieurs ou par roulement, parfois pieds nus dans la cendrée, avancent le corps oblique et tendu tantôt sur une jambe tantôt sur l'autre, han ! - han ! L'extrémité de la grosse corde de chanvre se ramifie en autant de branches qu'il y a de haleurs. Sur une large bande de toile forte qui leur ceinture les épaules, ceux-ci appuient de tout leur poids. Cela s'appelle tirer à la *« bricole »*.

Le plus dur est le démarrage. Le batelier resté à bord aide ses *« bricoleux »* en poussant sur sa longue perche. Parfois, quand le vent est favorable, on hisse au mât une petite voile. Cela aide ! Mais pour passer sous les ponts, il faut chaque fois rabattre le tout.

Des haleurs, il y en avait encore quelques-uns vers 1930. N'allez surtout pas les comparer aux « Bateliers de la Volga » de la chanson, toujours sous la menace du knout ! Les nôtres étaient propriétaires de leur bateau (souvent ancien baquet revendu à l'encan) et comme il y avait de la main d'œuvre inutilisée à bord... ils économisaient de la sorte le prix du halage par cheval. (En 1880 : 0,1439 frs par 500 m parcourus plus 70 % de ce prix pour « chaque tonne chargée de mille kilos »). Si besoin en était, cette économie pouvait aussi leur permettre de rem-


Le canal
à
HASQUEMPONT
d'après le plan Popp
(vers 1860)
→ Ecluse n°43
Michaux
Sentier
Rivière
Canal
La
Sente
de
Brassettes
à
Chanteroy
La Tour
Fme
398
Bouille
du
Rieux
Bosquet haie
Aue
de
Samme
Chemin
de
Faupette
Senette
la
de
Sentier
Chemin
de
Ecluse n°42
Hasquempont
Roquette
La
Vorue

bourser plus rapidement l'argent emprunté.

N.B. La batellerie, entreprise familiale, n'était pas concernée par les premières lois sociales de 1889 traitant de la protection des femmes et des enfants au travail.

A l'origine (1832), un service de haleurs était prévu pour tirer les bateaux. Dès l'année suivante, les mariniers ont été libres de choisir leur mode de traction. Beaucoup ont préféré alors le bon cheval de chez nous à l'âne importé d'Angleterre.

Les V'là !

Quand on entend crier *« les V'là ! »*, tous les enfants du rivage savent qu'il s'agit de ce qu'irrévérencieusement ils appellent « le Bateau des fous ». Rassurez-vous ce ne sont pas des aliénés, simplement des handicapés. L'enfance est sans pitié !

Sur la péniche, une mère effacée, un père de belle prestance mais accusant une raideur du bras et de la jambe. Leurs enfants, longs et étiques (deux jeunes hommes et une jeune fille, je pense), affligés d'un lourd handicap moteur, sont bien à plaindre. On s'imagine ce que peut être leur vie à l'étroit sur ce baquet. Lorsqu'ils tirent le bateau à la bricole ou tournent à la manivelle des cabestans sur les ecluses, ils ont l'air de grands pantins désarticulés sortis tout droit d'un comique burlesque en deux parties du cinéma muet des Verreries de Fauquez. Ils n'arrêtent pas de se quereller en poussant des cris qui ont quelque chose de déchirant.

Garçonnets et fillettes venus là comme chaque fois pour s'amuser prennent peur et se cachent de crainte d'attirer leur vindicte. Mais ils ne les perdent jamais de vue : l'appréhension du danger peut être aussi fascinante que le plaisir.

B. LA TRACTION CHEVALINE

1. Les écuries

Il y a toujours eu des chevaux pour tirer les bateaux. Un seul suffit pour un baquet de 70 t.

Au début de ce siècle, il existe encore quelques bateliers propriétaires de leur cheval. Ils le rentrent pour la nuit dans une petite stalle aménagée dans le bateau. Mais en général depuis 1880, à part les haleurs, tous les mariniers sollicitent les services d'une « Société de Halage » disposant d'écuries échelonnées le long du parcours (les *« staules »)*.

A titre d'exemple

— **A Clabecq,** avant 1910, une écurie jouxtait la résidence de M. De Louvain, exploitant de la traction chevaline sur le canal, rue Provinciale.
— **A Hasquempont,** rue du Halage, les écuries, un peu en retrait des autres maisons, ont été transformées en une belle et grande maison d'habitation (1er canal).
— **A l'écluse 28,** rue des Rabots, (2ème canal) rive droite, nouvelles écuries rasées lors du dernier élargissement.
— **A Ronquières,** avant 1910 (1er canal), la « Société de Halage » loue les écuries de l'auberge la « Belle Hôtesse », écluse 39.
A partir de 1912 (2ème canal), les écuries sont transférées entre les écluses 26 et 27 (rive gauche). Elles sont prévues pour 16 chevaux et gardées par René Charlier *(René du Staule)*. Le bâtiment est toujours visible de nos jours.



Dans un paysage champêtre à Samme, un cheval et son tchfali halent un baquet qui vient de quitter l'écluse 43. Un second cheval reçoit son picotin d'avoine.

2. Chevaux et « Tchfalis »

a) Le garde d'écurie

Occupe un appartement ou une maison attenante au *« staule »*. Chargé de l'entretien des chevaux, il se lève dès 3 h 30 du matin pour les nourrir.

b) Les conducteurs de chevaux (tchfalis = chevaliers)

Arrivent à 5 h 30 et partent avec leur attelage rejoindre le bateau abandonné la veille afin que le départ puisse avoir lieu à 6 h. Quand deux péniches se croisent, ils échangent les bateaux et reviennent sur leurs pas de sorte qu'ils ne s'écartent jamais bien loin de leur point d'attache. Aux écluses, pour hâter le passage dans le bief suivant, ils aident bénévolement l'éclusier dans ses manœuvres d'éclusage, ouvrant et fermant les portes et vannes situées du côté de la *« dique des tchfaux »*.



Le fier cheval électrique sur berge et son « tchfali » roulent sur la digue pavée le long du canal. Le tracteur est relié à la ligne électrique par trois trolleys cavaliers.

Le soir, l'heure du retour à l'écurie est assez élastique. Comme la journée se termine à 5 h, ils s'arrangent pour abandonner leur bateau le plus près possible de l'écurie afin d'éviter les *« haut-le-pied »* c'est-à-dire un retour trop long pour les bêtes fatiguées, particulièrement nerveuses et imprévisibles quand elles doivent marcher sans traîner des charges derrière elles.

c) Durant la guerre 1914-1918

Pénurie de chevaux, réquisitionnés par l'occupant. Il arrive qu'on utilise alors des bœufs, têtus et capricieux, difficiles à récupérer quand on les dételle pour leur laisser brouter l'herbe durant la pause de midi. Dans l'immédiat après-guerre, c'est au tour des mulets, récupération de l'armée, excellents à tout point de vue.

3. Mais qui sont ces « Tchfalis » ?

Des hommes qui savent conduire les chevaux. Très nombreux avant le règne de l'automobile. Mais ils ne viennent pas « au canal » pour faire carrière ou gagner beaucoup d'argent (en 1897-1898 : 60 % du salaire d'un maçon). Dès qu'ils trouvent mieux ailleurs, ils partent. Il s'agit donc d'une main d'œuvre instable sans cesse renouvelée. On y rencontre :

a) de jeunes garçons

forcés de gagner très tôt leur vie. Jusqu'en 1914, rien ne les oblige à fréquenter l'école. Pourvu qu'ils soient assez costauds, la Société de Halage peut donc les embaucher sans problème. Quand après la guerre 1914-1918, la loi sur la « Scolarité Obligatoire jusqu'à 14 ans » sera d'application, les jeunes candidats tchfalis attendront patiemment l'âge requis à l'école primaire du village. Mais il y en aura de moins en moins car à 14 ans, dans les années 20, bien d'autres emplois plus rémunérateurs s'offrent à eux dans l'industrie.

b) des ouvriers d'usine ou des travailleurs agricoles momentanément sans travail

Pas d'assurance chômage. C'était donc pour eux une chance que de trouver rapidement de l'embauche au canal en attendant... !

c) des errants solitaires

tel cet ancien colonel de la Légion Etrangère, port altier, moustache roulée, pour lequel on avait aménagé une chambrette dans l'écurie (le grade oblige !). Il paraît même que les gendarmes le saluaient militairement.

d) de pauvres hères

malheureux, venant d'on ne sait où, rejetés par leur famille, malades, endettés ou buveurs.

Fin des années 20, l'un d'entre eux accompagné d'un petit garçon de 9 ans (fréquentant l'école du village) dormait avec son fils dans l'écurie sur une paillasse dans une stalle inoccupée. Il avalait par poignées du bicarbonate de soude.

D'autres, pour oublier leur misère étaient grands consommateurs de genièvre. Lorsque la loi de 1921 interdit de servir de l'alcool dans les débits de boisson, on les vit se faufiler dans des cuisines accueillantes (1 fr la petite goutte !).

C. LE *« CHEVAL ELECTRIQUE SUR BERGE »*, EN INTERMEDE !

La « Seconde Révolution Industrielle » nous amena l'électricité et les Centrales Electriques : Bruxelles (1885) et Oisquercq (1889), première Centrale Régionale du pays.

Le 24 novembre 1898 est fondée la « Compagnie générale de Traction Electrique sur les Voies Navigables ». De Bruxelles à Seneffe s'étire un réseau de fils auxquels les tracteurs électriques peuvent s'alimenter. Cette technologie de pointe par trop coûteuse et trop peu souple dans son fonctionnement ne fut expérimentée que durant quelques années.

Au moins eut-elle le mérite :

— de familiariser nos villageois méfiants à la « fée électricité »;
— de permettre le rattachement des entreprises au réseau;
— et de promouvoir l'éclairage public auprès des administrations communales



Quiétude, douceur et poésie règnent sur un canal bordé d'arbres qui bruissent doucement au vent. A gauche, l'« Usine d'Electricité », ancêtre de l'Unerg.

voisines (Ecaussinnes, 1899).

Un fameux coup de pub en somme !

N.B. Lire à ce sujet « Entre Senne et Soignes » n° XV-1973 et XXXII-1979, articles de Norbert Poulaint et Jacques Mussche.

LES RIVERAINS ONT PEUR DE L'EAU

A. Aujourd'hui, la grande peur des parents est de voir leur enfant renversé par une voiture. Hier, c'était de le voir tomber dans l'eau. Pour prévenir l'accident, ils disposaient d'un stock de **recettes éprouvées.**

1. Des histoires édifiantes qu'ils inventent et transforment à leur gré

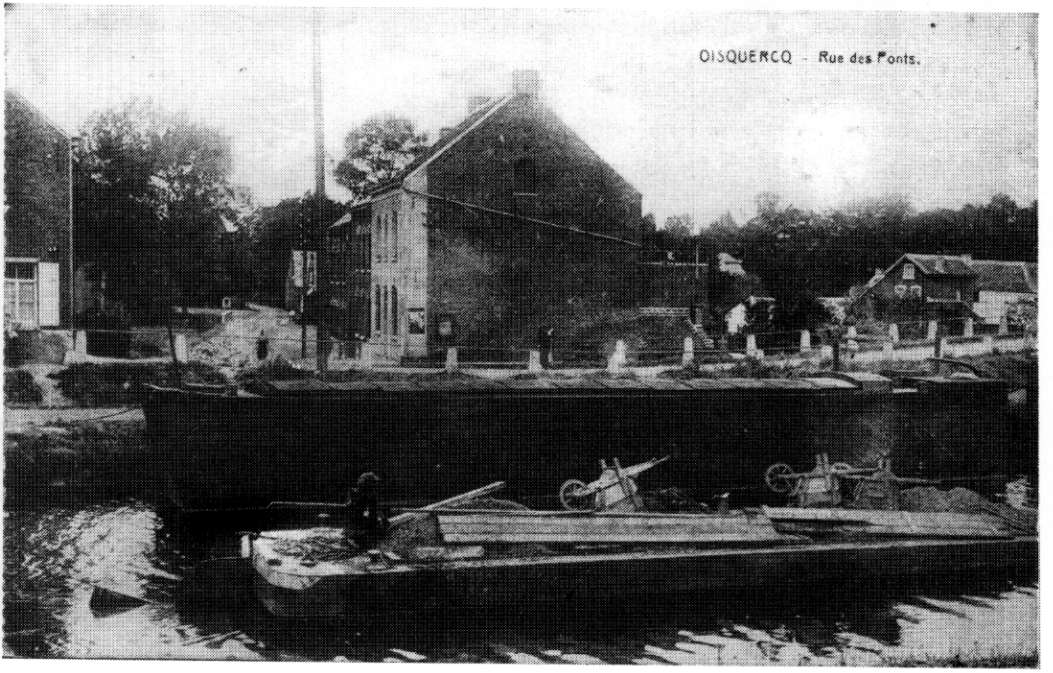
— L'enfant sait à peine parler qu'il balbutie déjà l'histoire de la petite fille qui s'approche trop près du bord et glisse dans l'eau, royaume aquatique d'un grand chien méchant qui la dévore à belles dents. Une « fille » c'est plus émouvant et le « chien » bien plus redoutable que l'eau paisible du canal ! Astucieux nos Vieux !

— Pour d'autres, c'est un « pépère » à crochettes qui agrippe les enfants désobéissants et les attire dans les abysses... !
— Ad libitum...

2. Des chansons dramatiques qu'on chantonne en chœur dans le noir autour du poêle à charbon

— **« La Légende des Flots Bleus »** de Christiné et Dalbret (1914).
Ils sont partis sur la barque légère
Les trois petits gars
Ils sont partis se disant que leur mère
Ne l'saura pas...
...le vent se lève et la barque chavire.
Les flots berceurs font pleurer bien des yeux
Petits enfants, prenez garde aux flots bleus !
...et perlent aux yeux les grosses larmes !
— **« L'Etoile du Marin »** de Dumont et Benech (1921) avec en filigrane l'allusion au « Titanic » (1912).
Dans le salon doré du grand transatlantique
La fête bat son plein, le bal est magnifique...
...puis c'est l'inévitable naufrage !

A Oisquercq, face à la rue des (trois) ponts (Sennette, canal et chemin de fer), une barge transporte du matériel destiné à l'entretien du canal.



3. L'événement dramatique qu'on exploite

Le 19 avril 1906, le premier navire école belge fait naufrage dans le golfe de Gascogne. Parmi les victimes, un cadet de marine de 18 ans, Raoul Charlemain, résidant à Ronquières. Son père est cadre supérieur à la Verrerie de Fauquez.

Tous les ans, la presse rappelle l'événement (Encore RTL l'an dernier). Le jour de la Toussaint au cimetière, les familles recueillies s'arrêtent devant la plaque de marbre dédiée à la jeune victime. Dans un médaillon, son portrait en uniforme...

4. La crainte qu'on inocule aux enfants de tout ce qui porte képi et gravite autour du canal

L'éclusier, au demeurant très brave homme, est dépeint comme un cerbère gardant jalousement son écluse.

Les gardes du canal, les conducteurs et surveillants des travaux, sans oublier le garde-pêche, le garde-champêtre et les gendarmes, autant d'épouvantails susceptibles de vous gronder, de vous empoigner, de vous mettre en prison... ! ...Et croyez-moi « l'intox » était payante.

Bien avant le plan incliné, les baquets défilaient doucement au cœur du village de Ronquières.



Entre 1920 et 1940, je n'ai souvenance d'aucun natif du bord de l'eau qui se soit noyé dans le canal !

Malheureusement, il y a les autres !

B. LE CANAL TRAGIQUE

Voir au petit matin sur des barques silencieuses des hommes fermés fouillant de leurs longues perches le fond de l'eau qui refuse de leur livrer une pauvre dépouille, est bien le spectacle le plus sinistre que j'aie jamais vu. Et pourtant, chaque année apporte son lot d'imprévus dramatiques. J'en ai retenu quelques-uns :

1. Des accidents de travail

— La corde d'un bateau retenue par un obstacle se détend brusquement quand l'obstacle cède et emporte dans sa course le jeune tchfali qui ne sait pas nager.
— Sur l'écluse, des chevaux, les pattes emmêlées dans la corde, prennent peur. Ils reculent et tombent du haut du sas sur la couverture de leur bateau à l'aval. Un cheval blessé devra être abattu.

2. Des accidents de circulation sur le sentier du canal

— Un Ittrois ouvrier aux Verreries part en vélo à son travail en suivant le canal. La cendrée étant détrempée par la pluie, il roule sur la partie pavée, dérape, tombe et se noie.
— Un matin d'hiver, un cycliste employé à la gare de Virginal est déséquilibré par les rails de la grue d'Halvaux. Il glisse sur le verglas et chute dans le canal gelé. La glace résiste. Il est sauvé.

3. Accidents dus à des erreurs de direction frappant des étrangers ou des riverains de fraîche date

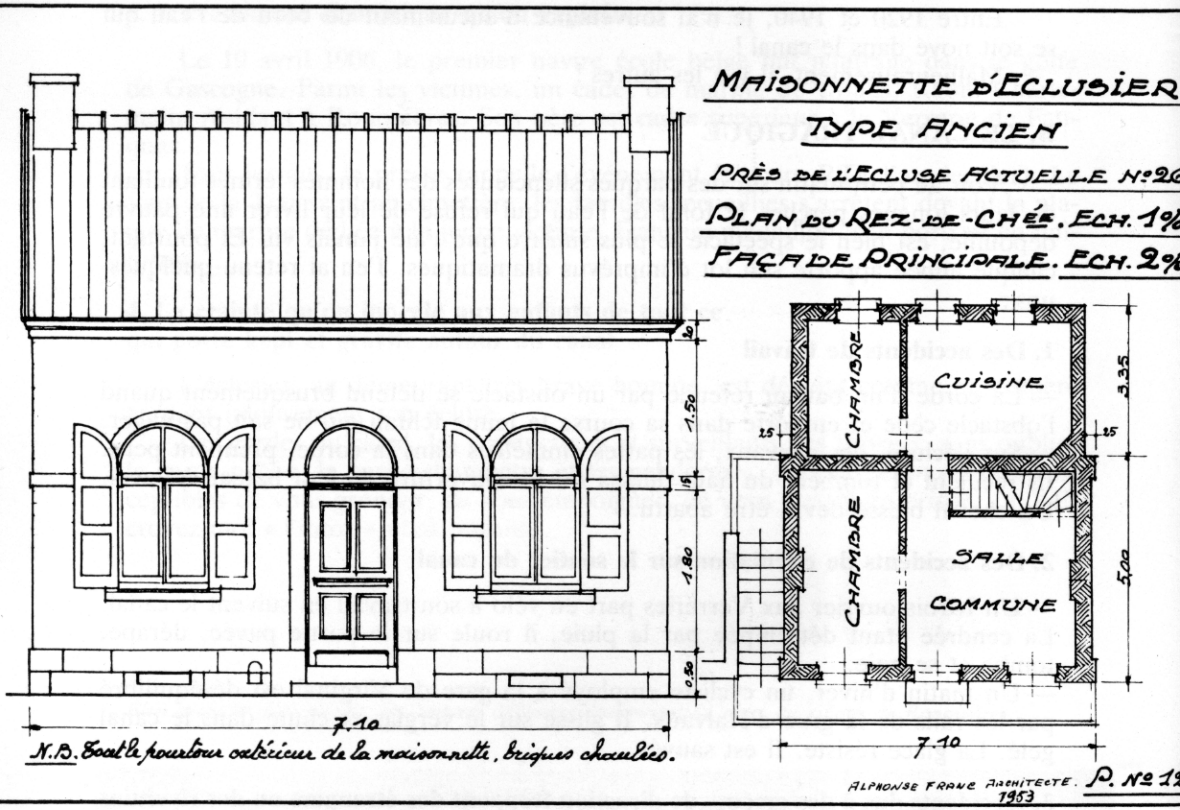
Ponts et écluses ne sont pas éclairés la nuit. Obscurité, brouillard épais, distraction, sens émoussés par la fatigue ou la boisson, on se croit dans la bonne direction et on se dirige en droite ligne vers le canal ou le sas de l'écluse au-delà des garde-corps protecteurs. Les habitués se souviennent bien que certaines nuits il fallait tâtonner du pied ou de la main pour être sûr de bien se trouver sur le pavé du chemin.

4. Enfin les suicides...

— 1906 : un militaire marchois ne voulant plus rejoindre sa caserne.
— 1925 : un ouvrier agricole brainois de 54 ans désespéré.
— 1946 : une neurasthénique de Gesves en vacances chez sa sœur.

Et pour terminer les **amours contrariées**

— 1904 : à Oisquercq, deux amoureux de 18 ans se jettent ensemble dans le canal.



Une maison éclusière typique dessinée en 1953 par l'architecte Alphonse Franc.

— Vers 1950, à la limite de Feluy, deux jeunes amoureux liés l'un à l'autre...

Vous voyez
Que chez nous
On peut aussi
Mourir d'amour ! (1)

(légendes des illustrations
par Jean-Paul Cayphas;
plans par Catherine Cayphas).

Gaston Neukermans
Janvier 87

(1) d'après une réplique de l'« Arlésienne ».

En préparation : Les riverains et leur second canal à 300 t

BIBLIOGRAPHIE

— **J.B. Vifquain (1789-1854) :**
Colloque d'Histoire des Sciences IV Louvain-la-Neuve (1982).
Articles de : A. Lederer, J. Verleyen, M. Bruwier, R. Aubert, J.M. Muspratt, A. Sterling, E. Lousberg, N. Ruelens, A. De Vos.

— **J.B. Vifquain : grand patriote et grand ingénieur** par André Lederer.

— **Les Canaux et Chemins de fer charbonniers du Centre** par André Degant et Paul Vanbellingen (Tome I).

— **Ronquières où les bateaux vont sur des roulettes** par A. Gallez.

— **Propos historiques sur le canal de Charleroi à Bruxelles.**
Hainaut Tourisme n° 127 par G. Trouillet.

— **Evolution des modes de propulsion avant 1939** par R. Lievens.

— **Histoire de la Commune de Clabecq** par L. Lauwers.

— **Mémoire d'une région : Le Centre (1830-1914).**
Article de Y. Quairiaux « Présence Flamande dans le Centre ».

— **Journaux régionaux :** Semaine Brainoise, Hainaut-Brabant, Feuille d'Annonces, Sennette...

— **Série complète d'« Entre Senne et Soignes »,** revue d'histoire et de folklore d'Ittre et environs.

— **Tous nos remerciements :**
- au Comte Charles-Albert de Lichtervelde qui nous a permis de consulter les archives de son bisaïeul le Comte de Spangen.
- à Mme Laure De Cooman, MM. Armand Brancart, Michel Dambrain, Victor Ghysels, Henri Heyblom, Camille Lenoir et Lionel Luycx pour leur documentation iconographique.
- ainsi qu'à tous mes anciens compagnons qui ont eu la gentillesse de me confier leurs souvenirs :
  — Omer Brancart : éclusier du 24 et du 26 puis garde principal au canal.
  — Maurice Charlier : fils de garde d'écurie et chauffeur de tracteur sur berge.
  — Alfred Decoster, d'Ittre, natif du 35, Bornival.
  — Maurice Demoulin, d'Hasquempont, natif du 42.
  — M. et Mme Jules Pieret et Augusta Franco de Braine-le-Comte, originaires de Pied'eau et de Fauquez.
  ... et tous les autres auprès de qui je m'excuse de ne pouvoir les citer.

G. N.

LE CHALAND QUI PASSE..



Musique de C.A. BIXIO

PHOTO ARNAL

Paroles de André de BADET

créée par

LYS GAUTY

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ÉDITIONS MUSICALES ROUSSEL
SFEM PARIS

13, 33 Faubourg Poissonnière, PARIS