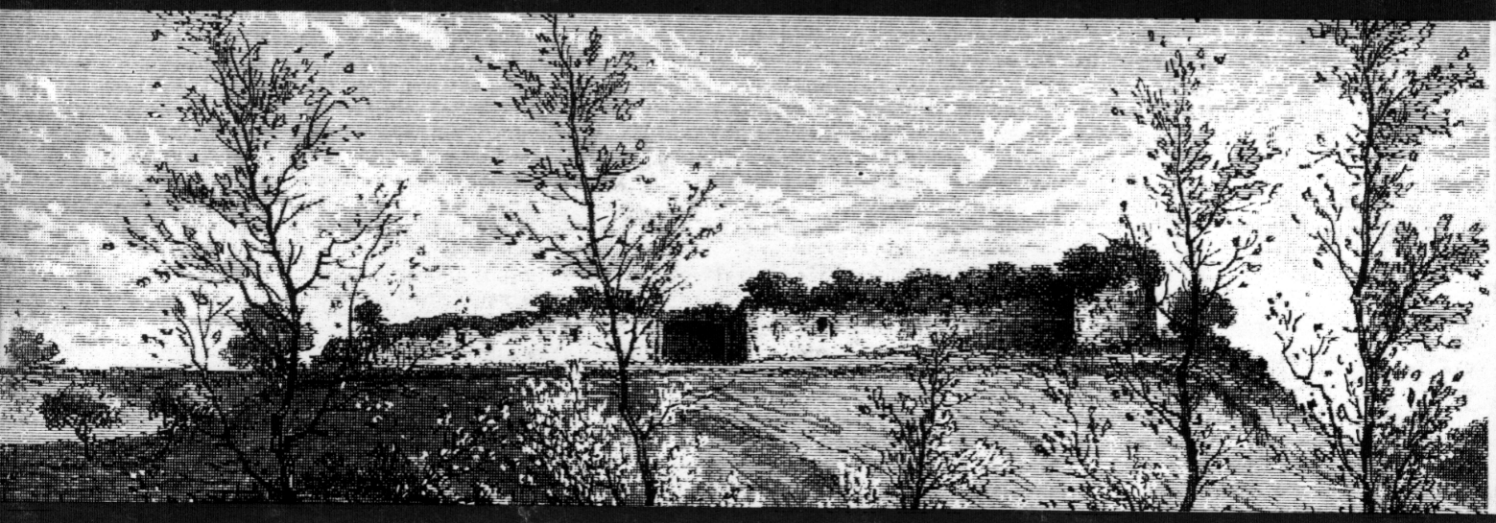
ENTRE SENNE ET SOIGNES

59

Trimestriel LIX-1988 20e année







entre senne et soignes

Art — Histoire — Folklore — Tourisme

Revue trimestrielle publiée par la

SOCIETE D'HISTOIRE ET DE FOLKLORE D'ITTRE ET ENVIRONS

Alsemberg - Beersel - Bois-Seigneur-Isaac - Bornival - Braine-l'Alleud - Braine-le-Château - Braine-le-Comte - Clabecq - Ecaussinnes - Fauquez - Hal - Haut-Ittre - Ittre - Nivelles - Oisquercq - Ronquières - Tubize - Virginal - Waterloo - Wauthier-Braine

Rédacteur en chef : Jean-Paul CAYPHAS
« La Brasserie »
rue Basse, 14, 1460 Ittre
Tél. : 067/64.68.32

Comité de rédaction : Alphonse BOUSSE, Marquis de TRAZEGNIES d'ITTRE, Georges GILMANT, Pierre HOUART, Gaston NEUKERMANS.

Présentation : Catherine CAYPHAS.

ABONNEMENTS : Pour 1988 (3 n^{os} imprimés)

		Pour chaque année :	
Abonnement Ordinaire :	200 F	1975 à 1977 :	140 F
Abonnement de Soutien :	350 F	1978 :	220 F
Abonnement d'Honneur :	600 F	1979 à 1987 :	180 F

La collection des numéros disponibles (du n° 8 - 1971 au n° 58 - 1987) coûte 1.900 F (de préférence à retirer à Ittre, rue Basse, 14)

à verser au C.C.P. 000-0935386-15 de M. Jean-Paul CAYPHAS, à 1460 Ittre.

La reproduction des textes et illustrations est interdite sauf autorisation.

MEMBRES D'HONNEUR (première liste)

Mademoiselle Christine AUTHOM, Virginal
Monsieur et Madame Gustave BARBIER, Ittre
Monsieur Léon BARBIER, Ittre
Monsieur et Madame Pierre BARBIER, Ittre
Monsieur et Madame Robert BAVAY, Haut-Ittre
Monsieur et Madame Robert BERTOUX, Ittre
Monsieur Hubert BEUTELS, Ronquières
Mademoiselle Lucienne BOMAL, Bruxelles
Monsieur Louis CARLIER, Ittre
Le Notaire et Madame Baudouin CASSART, Houdeng-Aimeries
Monsieur Jean-Baptiste CUYPERS, Bruxelles
Monsieur Edouard de BIVORT de la SAUDEE, Ittre
Monsieur et Madame Philippe de BOUNAM de RYCKHOLT, Ittre
Monsieur et Madame Louis DEHASPE, Bruxelles
Madame André DE LAEY, Anvers
Monsieur Emile de LALIEUX, Nivelles

Monsieur Raoul DELMOTTE, Virginal
Monsieur et Madame Walther DERNY, Virginal
Monsieur Auguste DESMEDT, Tubize
Le Marquis de TRAZEGNIES d'ITTRE, Corroy-le-Château
Monsieur et Madame Fernand DUBOIS, Braine-le-Comte
Monsieur et Madame Didier DUBRAY, Virginal
Madame Odile DUJARDIN, Ittre
Le Docteur et Madame Jean-Paul FIEVET, Bruxelles
Monsieur Roger FIVEZ, Céroux-Mousty
Madame Roger FRAUD, Ittre
Madame Jean GILLIS, Bruxelles
Monsieur et Madame Pierre GILLIS, Nivelles
Monsieur Jacques GIVRON, Virginal
Monsieur et Madame Michel GOLDBERG, Oisquercq
Monsieur et Madame Louis GOOSSENS, Tubize
Le Vicomte et la Vicomtesse JOLLY, Ittre
Monsieur Hector LACROIX, Virginal
Monsieur Claude LECLERCQ, Braine-l'Alleud
Le Docteur et Madame Jacques LOUSSE, Knokke-Heist
Monsieur Willy MAELSTAF, Coxyde
Monsieur Armand MORLAND, Waterloo
Monsieur et Madame Jean-Claude PAUWELS, Washington, U.S.A.
Monsieur et Madame Paul PIERSON, Virginal
Monsieur l'Abbé Henri TEMPERMAN, Hoves

MEMBRES DE SOUTIEN (première liste)

Madame Georgette BAR, Bruxelles
Monsieur Jean BAUDELET, Ittre
Monsieur Raoul BAUDUIN, Haut-Ittre
Monsieur Robert BERNIER, Villers-la-Ville
Monsieur et Madame Yvon BETTE, Ittre
Monsieur et Madame Maurice BLANCKE, Ittre
Monsieur et Madame Alphonse BOUSSE, Ittre
Monsieur Armand BRANCART, Tubize
Monsieur et Madame Lucien BRANCART, Ittre
Monsieur Roger BRANCART, Bruxelles
Monsieur et Madame Gaston BUELINCKX, Tubize
Monsieur et Madame André CAMBY, Tubize
Mademoiselle Rina CAPORALI, Bruxelles
Monsieur et Madame Jules CHAINNIAUX, Ittre
Monsieur Daniel COLIN, Ittre
Monsieur Marcel CORTENBOSCH, Hal
Monsieur Jules COUTURIAUX, Tubize
Monsieur et Madame Guy DANDOY, Ittre
Monsieur Zénon DARQUENNE, Braine-le-Château
Monsieur et Madame Christian DE BRABANTER, Tubize
Monsieur et Madame Raoul DEBREMAKER, Ittre
Le Docteur et Madame Pierre DECAMPS, Braine-le-Comte
Monsieur et Madame André DECHIEF, Virginal
Monsieur et Madame Alfred DECOSTER, Ittre
Monsieur et Madame Robert DEJEAN, Ittre
Le Vicomte de JONGHE d'ARDOYE, Bruxelles
Monsieur Yves DELANNOY, Petit-Enghien
Monsieur et Madame Victor DELESTIENNE, Ittre
Monsieur Albert DELHOUX, Braine-le-Comte
Monsieur Raoul DEMOULIN, Ittre
Monsieur Louis DENIS, Nivelles
Monsieur et Madame Victor DERNY, Virginal
Monsieur et Madame Claude DETRY, Ittre
Monsieur Roger DEVLEMINCKX, Tubize
Monsieur et Madame Robert DEVREUX, Haut-Ittre
Madame Théodore DOEHAERD, Mons
Madame Joseph DOUMONT, Haut-Ittre

Suite en page 32

LES RIVERAINS ET LEUR SECOND CANAL A 300 TONNES

par Gaston NEUKERMANS

Note de la Rédaction

Dans le premier numéro de sa 20e année de parution, Entre Senne et Soignes a le plaisir de publier la dernière partie de la vaste fresque consacrée au canal de Bruxelles-Charleroi écrite de la plume amusante et sûre de son excellent collaborateur, M. Gaston Neukermans.

Le second canal, avec ses presque 60 années d'existence (± 1910-1968), est peint, décrit et analysé en profondeur dans cet article avec ses travaux de construction qui n'en finissent pas, ses « lodgeus » et leurs cambuses, sa nouvelle péniche : le « Waal » (bateau Wallon), ses écluses, ses lieux de chargement, ses épiceries de la marine, ses loisirs et les dernières heures glorieuses de ses « Longs Djous » et de ses « Tchfalis ».

Nous remercions ici l'auteur qui n'a pas ménagé sa peine dans la réalisation d'un travail techniquement fouillé, riche par l'étude des sources et surtout par la tradition orale si essentielle pour conserver, façonner et aménager les éléments qui constitueront l'histoire de notre terroir.

Laissons-nous donc aller au charme de cet article de Gaston Neukermans, au fil de cette eau de chez nous, en l'écoutant parler du temps des « godets » (jonquilles), des « plantureuses cariatides en tablier de coton », des « bateaux fantômes conduits par des ombres encapuchonnées », de la corne du batelier « dernier olifant de ce paladin des eaux », des plaisirs de la pêche et du canotage, de la plage Robinson et de Bornival-les-Bains pour enfin arriver... au paradis perdu.

Jean-Paul Cayphas

AU PAYS DES PHILOSOPHES

LA FERME DU PHILOSOPHE - VIRGINAL-SAMME
LA CAVERNE DES PHILOSOPHES - RONQUIERES

L'aube du 20e siècle découvre des Riverains inquiets. Les travaux d'élargissement décidés par la loi du 4 août 1879 et commencés sur le versant Samme se rapprochent inexorablement.

Ceux des nôtres qui ont fait le voyage jusqu'à Seneffe ont déjà vu la nouvelle voie d'eau à grande section deux fois plus large qu'avant (25 m) sortant d'un tunnel de Godarville tout neuf (8 m d'ouverture). Ils en sont revenus fortement impressionnés. D'autant plus qu'on n'avait pas lésiné sur la pierre bleue de Feluy - Arquennes ou d'Ecaussinnes.

Tout cela était-il vraiment nécessaire ? Sans aucun doute. Notre premier canal (1832) constituait un goulot d'étranglement entre la Sambre et le canal de Willebroeck déjà modernisés. Et l'Etat-Patron avait dû plusieurs fois réduire ses droits de péage (— 40 % en 1860) pour permettre aux petits baquets de Charleroi de rester compétitifs. Ajoutez à cela que les travaux allaient favoriser l'embauche et stimuler le commerce et vous comprendrez pourquoi - malgré les emprises et les expropriations inévitables - notre Second Canal fut favorablement accueilli par les Riverains. Satisfaction prudemment contenue comme à l'accoutumée : « *Quand on est content, vaut mieux pas l'moustrer* ! » affirment nos philosophes instruits par des siècles d'expérience.

DES TRAVAUX QUI S'ETERNISENT

Le premier canal fut construit en 5 ans. Il en faudra plus de 50 pour achever le second bien que son tracé soit pratiquement le même. En cause :

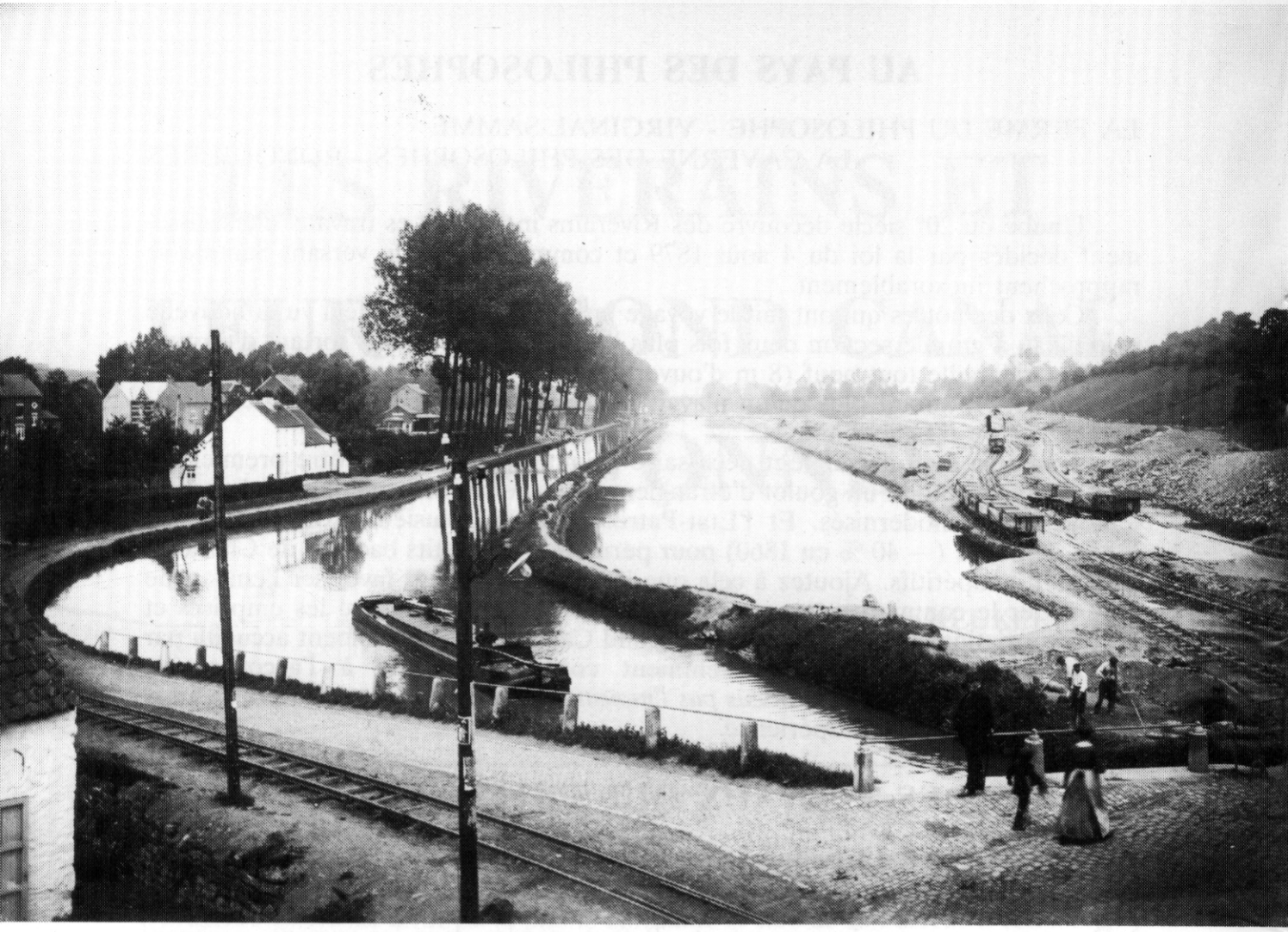
1. Des terrassements plus importants. Il faut mordre dans les versants rocheux, élargir les courbes, consolider les berges, creuser plus profond afin de retrouver l'horizontalité perdue par la suppression d'écluses...
2. Des ouvrages d'art plus imposants et plus élaborés : écluses, ponts, quais...
3. Le coût élevé de l'entreprise à charge des deniers publics parcimonieusement alloués.
4. Le ralentissement des travaux durant la Guerre 1914-1918.
5. Les hésitations ministérielles sur le gabarit à adopter pour la dernière section Clabecq-Bruxelles.
6. ... et toujours dans la coulisse, un « Chemin de Fer » concurrent en pleine expansion qui freine, freine !

Paradoxalement, les **moyens techniques nouveaux** utilisés auraient dû accélérer les choses : wagonnets verseurs tirés par une petite locomotive à vapeur, fils électriques sur les berges, marteaux piqueurs à air comprimé, dynamite... sans oublier le Chemin de fer de la Sennette (1884) et le Premier Canal (1832) toujours en service parallèlement au nouveau, pour acheminer les matériaux.

ESSAI DE DATATION

Particulièrement malaisé, les travaux s'étendant en même temps sur de nombreux kilomètres.

— 1903 et 1904 : Plan des emprises approuvé de Ronquières à Clabecq.



Le second canal en construction à Ronquières vers 1910. On remarquera que l'ancien (à gauche) est toujours en service.

— 1905 à 1914 : Neuf entreprises en chantier de Ronquières à Clabecq.
— 1910 : Gros œuvre de l'écluse d'Hasquempont achevé.
— 1912 : Canal sous eau à Ronquières.
— 1914-1918 : Travaux en voie d'achèvement entre Samme et Oisquercq.
— 1920 : Canal sous eau jusqu'au Hameau du 45 (Clabecq).
— 1930 à 1933 : Tronçon Clabecq-Bruxelles au gabarit de 600 T mais avec écluses déjà conçues pour les 1350 T (un troisième canal en perspective !).

CAMBUSIERS ET « *LODGEUS* » (logeurs)

A. LES TERRASSIERS engagés à bon salaire pour la durée des travaux sont en grande partie flamands ou hollandais. Originaires de régions déshéritées et réputés durs à la besogne, ils comptent bien ramener chez eux un petit pécule à la fin de leur contrat. Ils sont hébergés dans des baraquements-dortoirs ou dans des

cambuses, habitations provisoires en bois tenues par des ménages de cambusiers-terrassiers qui sous-louent une pièce ou une soupente à leurs compagnons de travail. Ces constructions sont installées le long du canal, dans les méandres de la rivière, parfois reliées entre elles par une planche au-dessus de l'eau.

L'ensemble des cambuses fait penser à s'y méprendre à un camp de trappeurs ou de chercheurs d'or pour futurs westerns. Les cambusières lavent le linge, préparent les repas, remplissent les flacons de café chaud et les musettes de gros briquets pour la journée.

Les travaux terminés, les cambuses déménagent.

B. UNE AUTRE PARTIE DU PERSONNEL ITINERANT, plus exigeante ou mieux payée (hommes de métier, employés, cadres...) préfère loger dans les auberges locales ou chez l'habitant.

De petites équipes familiales engagées en bloc sous la direction du père louent la *« place de d'vant »* dans des maisons villageoises.

Des isolés de nature casanière cherchent un foyer de substitution et s'établissent chez des femmes seules. Certains ne quitteront jamais plus nos cieux hospitaliers !

D'autres encore prennent pension dans des ménages qui mettent une chambre à leur disposition. S'il faut en croire François LORIAUX, chansonnier carolorégien, ces lodgeus-là sont tellement bien choyés par leur hôtesse que les maris jaloux s'en plaignent amèrement :

Toutes les bonnes carbonnades
Les p'tits plats, les douceu(rs)
C'est pou l'lodgeu.

*
**

Les bonnes tartines au bûr'
A deux doigts d'espaisseu(r)
C'est pou l'lodgeu.

*
**

Les restants... tout ersetchis (desséchés)
Ça c'est pour mi !

(extraits légèrement francisés pour en faciliter la compréhension).

TANT QU'IL Y AURA DES HOMMES !

Un tel afflux de main-d'œuvre masculine étrangère suscite fatalement :

1. **La multiplication des débits de boissons.** L'un d'eux s'ouvre à l'enseigne « **Au Tonneklinker** » (écl. 39). Ce qui trahit bien l'origine de la clientèle (Tonneklinker = secoueur de tonneaux. Sorte de clochard qui suit les camions de brasserie afin de pouvoir lamper les fonds de « tonne »).
L'estaminet en question s'équipe illico d'un piano automatique. Un vrai saloon ! Le genièvre étant en vente libre...
2. **La fréquence multipliée des disputes, rixes et bagarres.** Parfois avec mort d'homme. En mai 1913, à Oisquercq, un terrassier et ses deux neveux défoncent

le crâne d'un compagnon de travail. Tué sur le coup ! Un autre, blessé à la tête, est transporté à l'hôpital. Arrestations...

3. **La naissance de belles (ou moins belles) histoires d'amour** :

« Em'fille nè mariera jamais in Flamin ! » disait Elise, la patronne de la « Belle Hôtesse » à Théo Robijn d'Ostende, son futur gendre, qui deviendra en 1931 le dynamique patron de cet établissement.

POUR LA REVUE DES NOUVELLES ECLUSES, SUIVEZ LE GUIDE !

Plus que 38 écluses au lieu de 55. Dans la région, 9 au lieu de 12.

Longueur utile : 40,8 m, largeur : 5,2 m, chute : ±4,25 m. Les dimensions ont doublé, il faudra donc 8 fois plus d'eau.

A. **ECLUSES TOUJOURS VISIBLES actuellement mais** transformées **EN CHUTES D'EAU** :

N° 24 (ex-35) limite de Bornival - 2 bassins d'épargne permettent d'économiser les 9/20 de l'eau d'éclusage.

N° 25 (entre les ex-36 et 37) Ronquières - 2 bassins d'épargne.

N° 26 (ex-38) - grandes vannes métalliques sur la Samme délimitant une immense réserve d'eau.

B. **UNE SEULE ECLUSE ENCORE EN ETAT DE FONCTIONNER** :

N° 27 (ex-39) à la sortie du pont de Ronquières vers Nivelles (A voir).

A Pied'eau, l'ex-écluse **40** a disparu, reste la maison éclusière (1er canal).

C. **ECLUSES DISPARUES lors du dernier élargissement (1968) :**

N° 28 (ex-41) Ittre, rue des Rabots, 200 m plus près de Fauquez.

N° 29 (ex-42) Hasquempont, surplombant de sa masse la rue de Halage. Restent une rampe de halage avec garde-corps et un petit escalier.

N° 30 (ex-43) Samme : plus de trace apparente à l'extrémité du « Vieux Canal ».

N° 31 (ex-44) A la limite de Oisquercq. Descendre le chemin du Sart, prendre à droite un ancien bras du 2e canal (P.P.T.P. = Propriété privée Travaux Publics). A l'extrémité de ce bras : maison éclusière du N° 31, abri sur écluse, pierres du sas enfouies (A voir).

N° 32 (ex-45) Clabecq : reste la maison éclusière (1er canal).

Réservoir d'eau alimenté par le Hain.

L'ex-46 et son bureau de perception, en aval du village, disparaissent.

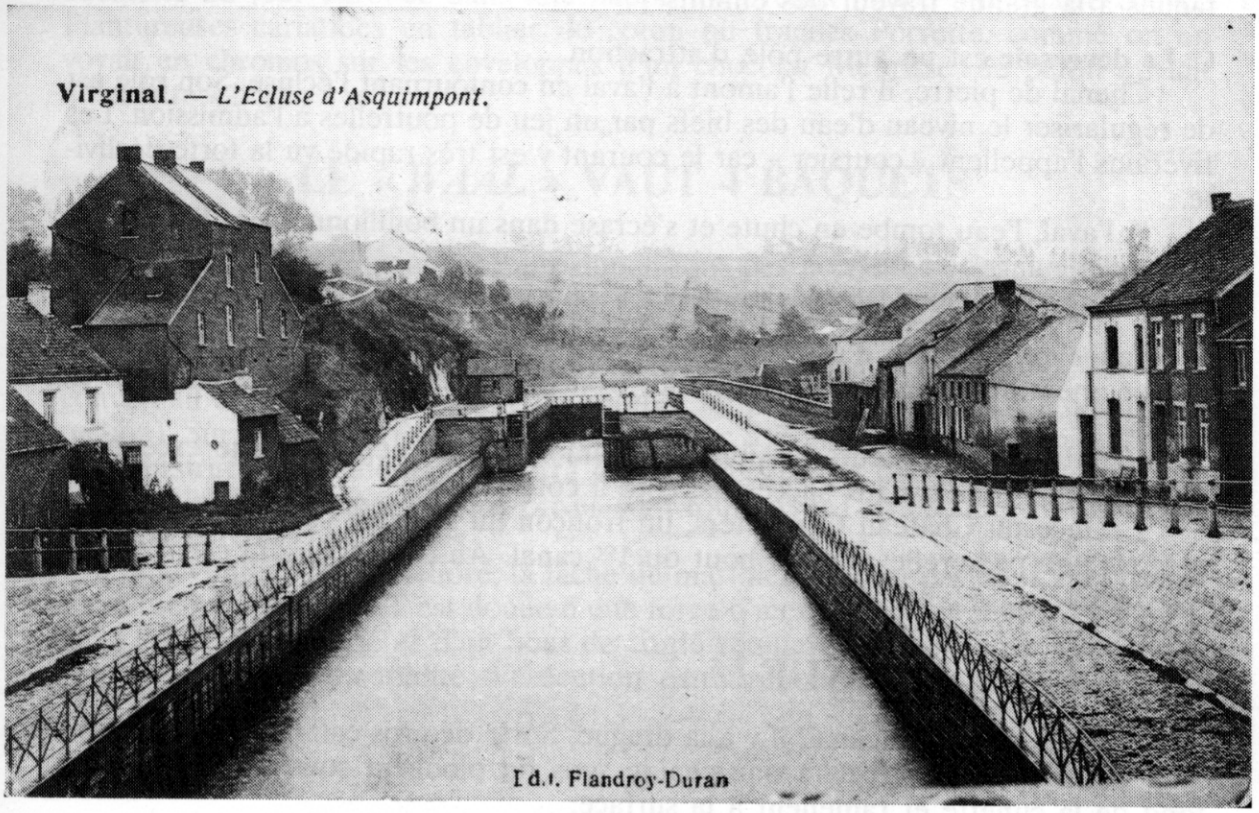
QUAND ON SE PROMENE AU BORD DE L'EAU

Musique de Maurice Yvain.

A. Au cours des années qui ont suivi la Première Guerre Mondiale, le canal devient le **rendez-vous des promeneurs du dimanche** :

— familles joliment endimanchées, enfants devant, parents derrière.
— couples de « *fréquenteux* » (fiancés) se tenant par le bras.
— joyeuses bandes de filles flanquées de leur éternel petit frère ou petite sœur.

Tous empruntent le chemin de halage ou de contre-halage, traversent au pro-



chain pont et reviennent par l'autre rive, heureux comme s'ils venaient de faire le tour du plus admirable des lacs :

Ô temps suspends ton vol !

Et pourtant les jolies perspectives de hauts peupliers qui faisaient le charme du Premier Canal ont été sacrifiées à l'élargissement. A part quelques jeunes marronniers ou tilleuls récemment plantés, notre nouvelle voie d'eau a l'air aussi nue que les moutons tondus qui paissent sur la berge étroitement enchaînés à leur pieu. Le regard en quête de pittoresque se porte alors vers les versants de la vallée :

— falaises de rochers abrupts mis à nu, une petite Suisse à notre échelle.
— bosquets ancestraux ou plantations récentes (châtaigniers, noisetiers) pour stabiliser les pentes escarpées.

N.B. Les peupliers géants (danger potentiel) qu'on est en train d'abattre actuellement, n'ont été plantés qu'en 1935. Deux mille arbres de Feluy à Virginal !

B. **Le passage d'un bateau dans l'écluse** est un spectacle dont on ne se lasse jamais. Il exerce un tel magnétisme que les jeunes « Marius » en puissance, selon Pagnol, rêvent déjà d'îles Sous-le-Vent.

Mais l'écluse a aussi son mystère. C'est un labyrinthe de couloirs souterrains et de mécanismes secrets dissimulés sous des taques de fonte. Le temps n'est plus où l'on fermait les portes à la main, et où les vannes n'étaient que de minables panneaux coulissants. Aujourd'hui, des rouages invisibles procèdent aux rites de l'éclusage. A la surface du sol, rien que quelques bornes métalliques à tête d'E.T. munies de solides manivelles. Une borne à chaque angle pour la manœuvre des portes, quatre autres bornes joufflues plus au centre pour la commande des van-

nes. L'eau s'y engouffre en flots furieux et grondements sourds qui font vibrer les taques à la grande frayeur des enfants.

C. **Le déversoir** est un autre pôle d'attraction.

Chenal de pierre, il relie l'amont à l'aval en contournant l'écluse. Son rôle est de régulariser le niveau d'eau des biefs par un jeu de poutrelles à l'admission. Les riverains l'appellent « coursier » car le courant y est très rapide vu la forte déclivité.

A l'aval, l'eau tombe en chute et s'écrase dans un bouillonnement liquide qui libère des nuages de buée...

Bon endroit pour fins pêcheurs !

D. **Tenues ou Retenues d'eau.** Ce sont d'anciens bras morts de la rivière nés d'un recoupement de méandres. Ou alors des tronçons du Premier Canal aménagés en étangs.

Paradis pour pêcheurs paisibles ! En amont d'Hasquempont, vue exceptionnelle sur nos trois canaux successifs, côte à côte.

En face du Château Coppieters, un tronçon du 2^{e} canal communiquant pardessous une passerelle avec un bout du 1er canal. Au-delà, le grand canal actuel. (A voir).

DROLE DE DRAGUE !

Pour le curage du canal, il y a la drague. Sorte de gros cafard métallique sale et puant. Des godets fixés à une chaîne sans fin plongent sous l'eau, raclent le fond de la cunette et ramènent à la surface,
— dans un bruit d'enfer et des gémissements de machine à vapeur,
— une boue noire, écœurante dont se nourrit une méchante barge qui ira bientôt recracher le tout sur quelque décharge au diable vauvert.

La drague a beau faire la toilette du canal, personne ne lui en sait gré ! On ne l'aime pas !

... kafkaïen sans le savoir !

MAIS IL REVIENDRA LE TEMPS DES *« GODETS »* !

L'hiver au bord de l'eau est plus pénible qu'ailleurs : brume et brouillard, froid humide, friselis d'eau glacée, nuées de corbeaux dans les peupliers nus, bâteaux fantômes conduits par des ombres encapuchonnées qui se calfeutrent. C'est la désolation et le silence. Un pauvre théâtre abandonné sans acteur, ni public.

Mais quand le printemps revient et que les bosquets du rivage se remplissent de fleurs sauvages, la joie éclate dans les cœurs et les enfants en ribambelles s'en vont cueillir les premiers bouquets de l'année. D'abord, les jonquilles (godets) d'un jaune éclatant, du soleil tout neuf jaillissant du terreau. Puis, les jacinthes (clés de bois) aux grappes bleues plus difficiles à assembler en bouquets. Enfin, les timides anémones blanches qui n'intéressent déjà plus personne.

C'est à la saison des godets que débarquent à la gare de modestes fleuristes de la Capitale, sans doute marchandes à la sauvette, venues s'approvisionner gracieusement à la source. Elles empruntent le sentier du canal et disparaissent au loin, là où les jonquilles prolifèrent en liberté à l'abri des jeunes riverains préda-

teurs. On les voit revenir l'après-midi, portant en équilibre SUR LA TETE, leur cueillette du jour enrobée dans une nappe à carreaux nouée aux quatre coins... Plantureuses cariatides en tablier de coton ou fragiles Perrette, comme on en voyait en chromos sur les enveloppes d'un chocolat Meurisse : le bâton au lait « Perrette » !

LE « *WAAL* » VAUT 4 BAQUETS

Le bateau le mieux adapté aux dimensions des nouvelles écluses est la **péniche** ou **bateau wallon** (le Waal) de 300 T. Longueur : 38 m, largeur : 5 m, enfoncement : 1,9 m.

Il est muni d'une ancre à l'avant et traîne un bachot derrière. La barre du gouvernail et son lamenteau amovible feront un jour place au volant (roue de direction). Sur le pont arrière, un coupe-vent avec toiton pour abriter le pilote. Cette superstructure élémentaire pourra donner naissance à une petite salle de jour bien éclairée. Les appartements privés sont toujours à l'arrière dans la cale mais plus spacieux et confortables.

Si le confort s'est amélioré, la tâche du marinier n'en est pas pour autant allégée. Une masse de 300 T est douée d'une force d'inertie peu commune. La maîtriser à l'aide d'une gaffe et d'un bout de corde requiert une puissance musculaire, une adresse et une rapidité d'exécution extraordinaires. Pour faciliter l'entrée

L'écluse 27 à Ronquières avec sa grosse maison éclusière. Dans le sas, un «Waal» qui «fait» quatre baquets d'autrefois et qui jauge 300 t. A l'avant-plan, un brise-glace entièrement métallique (vers 1950).



dans le sas, on utilisera par la suite des treuils électriques et on construira après la guerre des estacades sur pilotis en amont de certaines écluses.

Au cours des années apparaissent, solidement accrochés sur les couvertures de la péniche, des objets les plus insolites : vélos, motos, antennes radio, petites voitures même. Les Riverains en sont tout estomaqués. A force de voir passer les bateaux, ils avaient fini par croire qu'ils faisaient partie du paysage, figés pour l'éternité comme sur une toile de maître paysagiste. Ils en viennent alors à regretter le bon vieux temps et évoquent avec nostalgie :

— **la vieille casquette de *« bat'li »***, noire, en gros drap, ornée d'une ancre marine.

— **le petit chien de bat'li**, noir aussi, crinière épaisse, queue coupée, toujours en éveil (le schipperke).

— **et la trompette de bat'li**, corne d'appel en métal dans laquelle il soufflait modulant les sons à sa fantaisie. Dernier olifant de ce paladin des eaux. Romantisme et romanesque seraient-ils en train de mourir ?

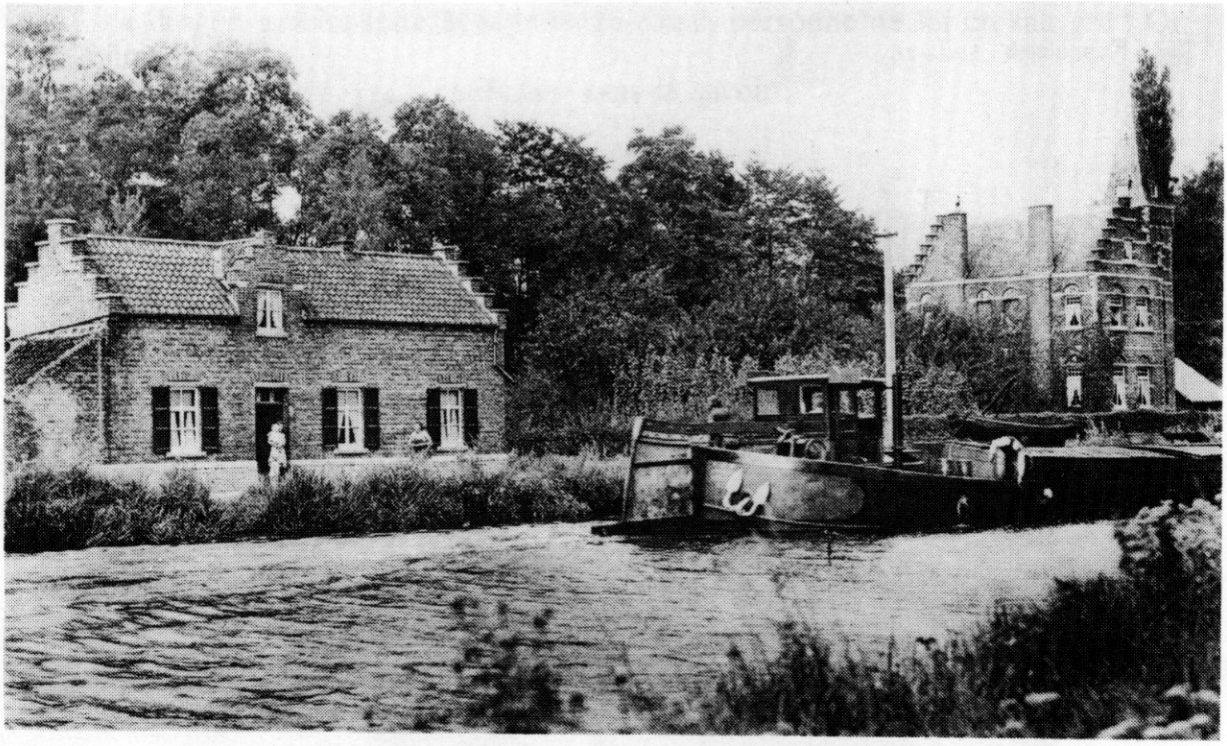
« Sûr et certain ! » entonnent en chœur nos philosophes. Peut-on d'ailleurs rêver encore et s'émouvoir aux beuglements enroués d'un klaxon à air comprimé ?

JE VOUS EMMENERAI SUR MON JOLI BATEAU

(L'Auberge du Cheval Blanc)

Les premiers 300 T qu'on voit régulièrement descendre à plein appartiennent à la Centrale Electrique au charbon de Oisquercq (Electra 1, 2, 3...). Après dé-

Couvert d'un îlot de feuillage, entre la maison du « Spirite » et le « Château Coppieters » un canal de verdure entre Hasquempont et Pied'eau (vers 1950).



Ittre Le canal à Asquimpont

chargement, ils font demi-tour au large au-delà du pont et remontent à vide vers Charleroi. Quant à nos bons vieux baquets (70 T), ils naviguent par deux à la queue leu leu et passent ensemble dans les écluses. A partir de Clabecq, ils reprennent leur voyage en solitaire par le tout vieux canal jusqu'à Bruxelles. Lorsqu'en 1933, les péniches 300 T pourront atteindre la Capitale, on verra défiler toutes sortes d'autres bateaux : les pointus ou spits, avec appartements à mi-hauteur (le rouf).

Les produits transportés restent pratiquement inchangés :
— pour les avalants : charbon, ciment, sable...
— pour les montants : grain, maïs, bois, paille, pétrole...

Les pétroliers peints de rouge et de blanc exhibent leur tuyauterie prête à pomper le naphte et l'essence.

— *Pas op ! Attention ! Danger explosion !*

Sur le plan touristique, notons aussi les petits « **canots** » **de plaisance** que des retraités amarrent à nos berges l'espace d'un été ainsi que quelques **yachts de luxe** (voile et moteur), en transit, avec leurs marins d'opérette : chaussures et pantalons blancs, pseudo-casquettes d'officier chamarrées d'or.Et leurs troublantes compagnes : cols bleus et bérêts à pompon ou alors maillots « bain de soleil » pour le bronzage.

Un rêve qui passe ! La Riviera à portée du regard ! Et dans l'oreille, la voix de Jean Murat, un séducteur d'alors, qui susurre :

« Une nuit à Monte-Carlo,
Une nuit sous ce divin firmament ! »

du film « Le Capitaine Craddock », 1931

...quant à la Côte d'Azur, nous la découvrirons en voiture « Vingt Ans après » comme de braves mousquetaires à la Dumas.

POINTS DE RAVITAILLEMENT POUR BATELIERS

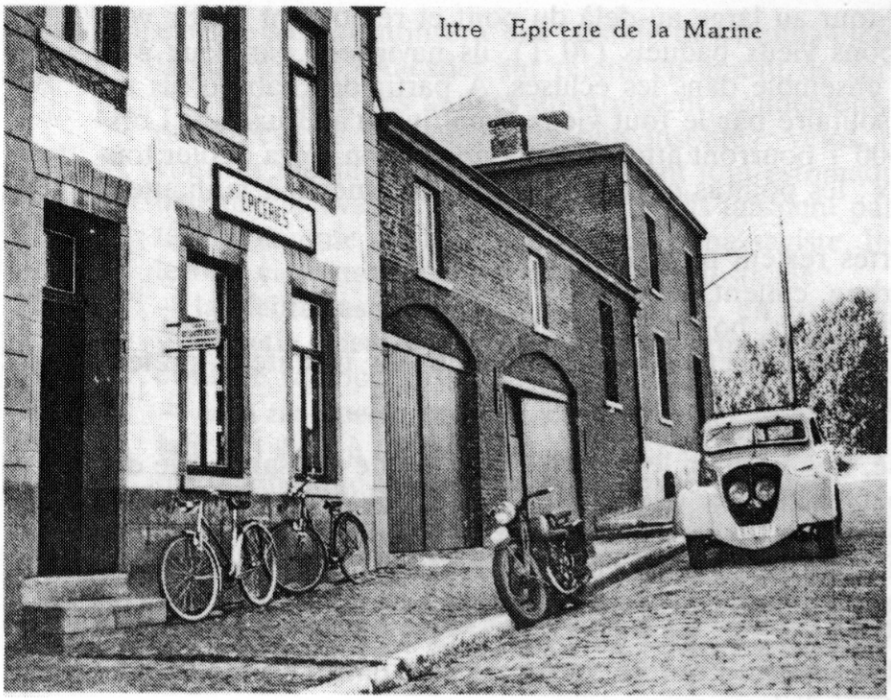
Avant le départ, ils font leurs provisions dans des magasins de la marine (Anvers, Bruxelles, Charleroi...). En cours de route, ils trouvent des fruits et des légumes frais auprès des éclusiers complaisants, excellents jardiniers par surcroît. (La chose est tolérée, là où il n'y a pas de commerce spécialisé). Comment pourrait-on faire autrement ? Frigos et surgélateurs domestiques ne sont encore que vue de l'esprit. Quant aux produits laitiers, pain, œufs, viande, denrées coloniales, pétrole pour lampe ou réchaud..., ils sont achetés dans les « boutiques » jouxtant certaines écluses (Bornival, Clabecq).

Toutefois, dans l'Entre-Deux-Guerres, les bateliers descendent de préférence à Hasquempont (écl. 29) et à Ronquières (écl. 27) idéalement situés à mi-route entre Bruxelles et le Pays Noir.

A Hasquempont (rue de Halage), j'ai relevé deux magasins, une boucherie et 3 cafés (pas nécessairement en même temps).

A Ronquières (rue de Nivelles), 3 magasins, un boucher, 3 cafés, un garagiste parfois appelé pour réparer les moteurs des bateaux, et un boulanger-pâtissier (après la guerre 40-45).

N.B. J'ai dénombré les cafés. Mais n'allez surtout pas croire que les bateliers en étaient des clients assidus. Très regardants à la dépense, ils descendaient rarement à terre. Ce n'est pas chez nous qu'on sifflait la goutte à chaque écluse comme on l'a parfois imprudemment avancé en se référant à Georges Simenon.



L'épicerie de la Marine à Hasquempont, rue du Halage, où nombre de batelières allèrent « au Boutique » (vers 1950).

« D'ailleurs, il y avait bien trop d'écluses ! »
me murmure à l'oreille un très vieux tchfali plein de bon sens.

QUAND LA BATELIERE VA *« AU BOUTIQUE »*

Dès que son bateau touche l'écluse, la batelière saute sur les pierres et trottine clap-clap de ses sabots vernis vers le magasin tout proche. Elle entame une course contre la montre car elle devra reprendre le bateau à la sortie du sas et cela ne lui laisse que six ou sept minutes au plus. Signalons cependant qu'un éclusier obligeant sait faire traîner la manœuvre.

La batelière est une cliente modèle. Elle sait ce qu'elle veut, paie comptant et se retire aussitôt. Si la boutiquière est en même temps couturière, peut-être lui commandera-t-elle un tablier de satin noir ou un pantalon pour son mari, en toile ou en velours côtelé. Les pièces de tissu attendent dans les rayons, il n'y a qu'à choisir. Et pour les mesures ? Ecoutez plutôt :
— *Comment il est votre mari ?*
— *Grand comme ça, large comme ça !*
— *Ca sera prêt pour quand vous repasserez.*
... Un large bord aux jambes, une boucle et une patte dans le dos permettront toujours d'ajuster le vêtement à la taille. Jamais de réclamations !

Dans les années 30, les choses évoluent rapidement. Nos batelières commencent à porter de jolies pantoufles de fantaisie et des tabliers à fleurs. Et comme les bateaux plus rapides ont tendance à former des files d'attente aux écluses, elles disposent d'un plus long temps pour faire leurs courses et en profitent pour se confier davantage. Pas toujours facile car la plupart sont d'expression flamande ! Mais on trouve aisément les mots quand on parle des enfants.

EN PARLANT UN PEU DES ENFANTS !

La marinière raconte qu'elle voit très peu ses gosses. Entre 10 et 14 ans, ils sont placés dans des homes pour bateliers. Quatre années est le minimum de scolarité obligatoire. L'Etat participe aux frais d'hébergement. Beaucoup les y envoient déjà à 6 ou 8 ans, à leurs frais, afin qu'ils ne soient pas handicapés par rapport aux « terriens ». Les cours sont mixtes. Mais, pour les filles, on a reconstitué à l'école une cuisine de la grandeur d'une cabine de bateau afin de leur apprendre l'économie domestique in situ. La mère va embrasser ses enfants quand la péniche passe à proximité du pensionnat (Saint-Ghislain, Mont-sur-Marchienne, Bruxelles, Anvers...). Si elle navigue à l'étranger, elle n'est même pas sûre de pouvoir les reprendre durant les vacances. Elle compte beaucoup sur ses parents établis à terre. C'est pourquoi on voit de moins en moins d'enfants sur les bateaux. Elle va aussi à l'occasion consulter les « Œuvres » pour bateliers en difficulté (Aujourd'hui, à Marchienne-au-Pont, une A.S.B.L. dispose d'un bateau-église).

L'enfant du *« boutique »* caché sous le comptoir enregistre tout ce qu'elle dit. Il le ressortira 60 ans plus tard.

Mais voilà que la batelière s'aperçoit tout à coup qu'elle a parlé d'elle fort longtemps. Et se voulant gentille, demande à la femme du « boutique » :

— *Et ton gamin ? I'pousse ?*

— *Oui, mais... lui faudrait comme un fortifiant !*

— *Donne-lui boire du « Phoscao » ! Mes enfants en ont chaque matin au home. C'est du « phosphore » dans du cacao ! Je te rapporterai une boîte à mon prochain passage !*

... Et voilà comment un jeune riverain peut durant des mois si pas des années, avaler son petit déjeuner avec une tasse de Phoscao venant d'Anvers,

par bateau,

pour le faire pousser !

PROPULSION DES BATEAUX 300 T

Entre 1930 et 1940, le halage humain disparaît et la traction chevaline s'étiole alors que se développent la traction automobile et la propulsion par moteur individuel. Les uns et les autres en cohabitation plus ou moins prolongée.

A. LES DERNIERES BELLES ANNEES DU CHEVAL

Deux chevaux marchant côte à côte sont nécessaires pour tirer une péniche de 300 T. La Société de Halage compte alors 96 chevaux. Elle est représentée dans la région par M. Van Lier de Hal qui épousera une Ittroise et s'installera rue des Rabots (écluse 28). Il y fera construire une écurie pour 16 chevaux afin de pouvoir la louer à la Société de Halage.

Circulent encore quelques *« Longs Djous »* (Longs Jours). Ce sont des *« tchfalis »* indépendants qui, pour une somme forfaitaire, prennent le bateau en charge dès le départ et le ramènent à son port d'attache après déchargement. Ils circulent le plus tard possible, partent au plus tôt le matin, empiètent sur les pauses repas et jouent un peu des coudes dans les biefs et aux écluses. La nuit, ils dorment avec leurs chevaux chez des particuliers. Pour certains fermiers ou charretiers, c'était une façon de rentabiliser leurs chevaux souvent inoccupés à la morte saison.



Sur le site de la nouvelle écluse 32 à Clabecq, on distingue le tunnel d'où sort le Hain pour se jeter dans la Sennette, un tracteur S.T.O.N., l'écluse avec son abri en dur et à l'arrière-plan l'ancienne maison éclusière (vers 1955).

Quand on commence à tester les tracteurs, à recruter des chauffeurs-mécaniciens et à louer des garages les *« tchfalis »* savent que leur époque est révolue. Mais les chevaux resteront encore indispensables durant des années :
— pour le passage aux écluses où ils sont d'une meilleure maniabilité que les tracteurs.
— pour servir d'appoint aux tracteurs en panne. (Encore durant la guerre 40-45).

Lorsque les chevaux disparurent, ce sont les moineaux du rivage qui furent le plus attrapés !

B. LES TRACTEURS AUTOMOBILES SUR BERGE

La S.A.B.E.A.C. (Société Anonyme Belge d'Exploitation d'Autochenilles) utilise d'abord des tracteurs Citroën (roues pleines à l'avant, chenilles à l'arrière) à l'image de ceux qui réalisèrent la fameuse « Croisière Jaune », Paris-Pékin (1931-32) à travers l'Asie (le rouleau frontal en moins). - le R.P. Teilhard de Chardin y participait en tant que géologue spécialiste. - Carburant utilisé : l'essence puis le gasoil. Ils furent garés selon les circonstances :
— dans l'ancienne papeterie de Samme qui flambera durant la guerre.
— dans les écuries Van Lier : Ecluse 28 à Ittre.
— face à l'Ecluse 27 à Ronquières (annexe de l'actuelle boulangerie).

Désormais le câble d'acier remplacera la corde de chanvre.

Les tracteurs furent réquisitionnés en 1939 pour aller placer des barrières anti-chars entre Hal et Enghien. Bon nombre y cassèrent leurs chenilles. Les Ci-

troën furent remplacés par de nouveaux « Herboch » au mazout plus résistants, quatre roues, échappement vers le haut.

Durant l'Occupation, la batellerie est réquisitionnée par les Allemands qui assignent à chaque société de tracteurs un secteur bien défini. La S.A.B.E.A.C. et ses « Herboch » partent assurer leur service entre Charleroi et Péronnes-lez-Antoing. Le S.T.O.N. (Service de Traction de l'Office de Navigation) nouvellement créé dessert notre région.

Les tracteurs finiront par être rassemblés dans l'ancienne usine Jacquet à Hasquempont.

La vitesse moyenne des bateaux avait doublé.

En 1948 :

— 4 km heure sur les 26,5 km de Seneffe à Clabecq.
— 5 à 6 km heure sur les 22 km de Clabecq à Bruxelles.

C. PROPULSION PAR MOTEUR INDIVIDUEL (bateau à hélice)

Le carburant utilisé dès après la guerre 1914-1918 est le naphte ou le pétrole. Les moteurs, à consommation élevée, sont par exemple des semi-diesels à tête chaude. La mise en marche le matin est laborieuse. Il faut chauffer la tête du moteur avec une lampe à souder. D'autres utilisent pour démarrer un petit moteur d'appoint 175 Gillet.

Les tracteurs S.T.O.N. à quatre roues ont succédé aux anciens tracteurs à chenilles.



Suivront les diesels plus pratiques et économiques transformant progressivement notre batelier traditionnel en chauffeur de poids lourd « flottant » !

La vitesse dans les biefs atteint chez nous 7 km heure mais les attentes aux écluses peuvent être longues.

Le bateau à moteur moins encombrant (plus de traction, ni de câble) et plus apte à la manœuvre (accélération, freinage, marche arrière) supplantera définitivement la traction automobile qui en somme n'aura duré qu'une trentaine d'années.

Les pêcheurs furent les seuls à se plaindre de cette évolution. Les remous en surface, provoqués par l'hélice des bateaux à vide, détruisaient les œufs de poisson accrochés aux herbes du bord (1934).

CHARGEMENTS OU DECHARGEMENTS (1920-1960)

Selon les produits ou l'époque, les opérations se font à dos d'homme, brouette, grue, wagonnet verseur, tapis roulant, toboggan, suceur-souffleur, etc...

1. **Forges de Clabecq** : toujours les grues, rive gauche, au-delà du pont.
2. **Centrale Electrique de Oisquercq** : rive droite, charbon déchargé jusqu'aux environs de 1950.
3. **Papeteries d'Hasquempont** : déchargement rive gauche.

a. **quai de pierre aval écluse 29** (rue de Halage) : charbon venant du « Nord Charleroi » à Roux déchargé sur des brouettes robustes et profondes (plus ou moins 200 kg).

b. **en amont du 29** : pâte à papier venant des pays nordiques, grandes feuilles roulées en ballots, déchargées par une grue et transportées à l'intérieur du magasin sur de grands diables.

4. **Sablière d'Huleux** : rive droite. Le sable des hauteurs descend le versant dans des wagonnets accrochés à un câble.

Arrivés sur une plate-forme à la verticale du bateau, ils basculent puis remontent la pente à vide entraînés par les wagonnets pleins qui descendent.

5. **Verreries de Fauquez** : rive gauche.

a. **départements** marbrite (Pied'eau), verres imprimés (Céramique), gobeleterie (face au Château fort) : déchargements de sable, soude, charbon...

N.B. En 1940, un bateau de soude est en panne près de l'Ecluse 27. Des hommes partent le décharger avec un chariot. Durant le travail, un des chevaux piétine l'herbe et fait exploser une mine oubliée. Un des ouvriers est tué. (R. Delmotte).

b. **scierie - caisserie d'Halvaux :** sur la berge, grue sur rail pour le transbordement des grumes. C'est là qu'abordent les « flottes » de troncs d'arbres attachés les uns aux autres et dirigés à la gaffe par des hommes mal en équilibre sur les écorces glissantes. Les troncs de peupliers amenés par la route sont véhiculés sur des triquebales.

6. **Les Etablissements Bosschaert** - Ronquières, amont écluse 27 rive droite
— charbon, engrais, ciment, grain...
— en 1946 : une grue sur roue
— Aujourd'hui, souffleur toujours en service.

PHILOSOPHES MAIS PRAGMATIQUES

Aux promeneurs et pêcheurs des annnées 20 s'ajoutent les nageurs, campeurs, vacanciers et touristes des années 30.

« Tiens voilà justement que passe le club cyclo-touriste bruxellois « Pégase » ! Plus de cent vélos, à la file indienne sur le sentier du canal. Piste cyclable par excellence ! Pittoresque, cendrée et horizontale.

L'animation estivale ainsi créée - que d'avisés promoteurs s'ingénient à canaliser ou sponsoriser - ravit d'aise nos riverains paisiblement assis sur la devanture de leur maison ou à l'ombre des marronniers en pleine croissance.

Personnellement, ils n'étaient pas tellement passionnés de nage, pêche, camping ou cyclo-tourisme. Mais, puisque le spectacle leur était offert autant valait en profiter. Les véritables fans venaient des villes par train, tram, vélo, tandem, moto, side-car, autobus, voiture... ou à pied. Des marches d'une heure et demie parfois pour des familles entières ! Encore dans l'immédiat après-guerre.

Quand on interrogeait nos philosophes sur les motivations profondes de ces migrations dominicales, ils répondaient compatissants : *« C'est parce qu'ils n'ont pas, comme nous, la chance d'avoir chez eux, à la fois la Montagne et la Mer !*

... et chiche qu'on en était fier !

AH ! QU'IL EST DOUX LE PLAISIR DE LA PECHE

Musique de Vincent Scotto (1936)

A. DES L'OUVERTURE DE LA PECHE les « chevaliers de la gaule » conver-



Une paisible quiétude, un silence qui effleure la surface de l'eau, une attention soutenue vers le miroitement du canal, c'est vrai qu'il est doux le plaisir de la pêche ! (1936).



Après Hasquempont dans la direction de Samme, un chaland glisse vers une large courbe du canal que guident deux superbes rangées de peupliers (vers 1950).

gent vers leur cher canal que l'Administration des « Eaux et Forêts » et les Fédérations de Pêcheurs repeuplent régulièrement de roches (gardons), carpes, tanches, brèmes... La pêche est ouverte à la mi-juin et exceptionnellement durant deux jours à la Pentecôte.

Au fil des ans, les Sociétés de Pêche se multiplient, se dotent d'un local et d'une étiquette significative :

— les Astiqueurs (1910) (d'après Asticot)
— le Fish-Club Bruxellois (1922)
— la Gaule Brainoise (1931)
— la Nivelloise
— la Carpe Ronquiéroise (1932)
— la Tanche du même nom (1938)
— les Pêcheurs de Quenast
— les Pêcheurs Réunis

... et les 28 PECHEURS DE PERLES (allusion à la bière spéciale Caulier, la Perle 28, servie dans des chopes et que vante une immense enseigne lumineuse animée, au Boulevard Lemonnier à Bruxelles).

B. MAIS VOICI QU'ARRIVENT LES BRUXELLOIS (rarement accompagnés de leur épouse) par le premier train du dimanche matin ou du samedi après-midi lorsque la semaine anglaise sera d'application courante.

« Bottés, housés, comme pêcheurs d'oistres », ils ploient sous la charge d'un attirail très sophistiqué. On n'a plus affaire à des amateurs mais à des spécialistes, lecteurs assidus de revues piscicoles.

S'ils descendent à Virginal, ils passeront la nuit chez « Lebrun » ou au « Petit Bruxelles ». Certains pousseront même au-delà de l'Ecluse de Samme jusqu'à la Flache, aujourd'hui disparue (Port de la 5 F).

Ceux de Ronquières s'égailleront dans les hôtels ou les guinguettes du bord de l'eau, direction amont vers Bornival.

On en verra qui, par prudence, camperont sur la berge afin de mieux défendre leur « place » et être les premiers le lendemain matin à jeter leur ligne, une demi-heure avant le lever du soleil (dixit le règlement qu'un garde-pêche débonnaire est sensé faire respecter).

C. QUANT AUX PECHEURS DE LA REGION, ils ont aussi leur point de chute : un café pas loin de leur place favorite où ils entreposent le gros de leur matériel et garent leur véhicule.

Les mieux équipés utilisent en général une seconde ligne pour les grosses pièces. Capturer une carpe ou un brochet de plusieurs kilos - ou alors des anguilles - est un événement relaté dans la presse régionale et donnant droit à la photo traditionnelle.

Pour entretenir la flamme, on multiplie les concours et les prix. Et pour assurer la relève, on autorise les enfants de moins de 15 ans à pêcher avec leur père sans permis (1951).

A Ronquières, en 1914, le canal nouvellement creusé vers Pied'eau et Hasquempont. L'horizontalité est due au gain d'une écluse. A gauche, les peupliers qui bordaient le premier canal. A droite, un petit remorqueur à pétrole, le « Pin-Pon... ».



D. ECOLOGISTES SANS LE SAVOIR, nos pêcheurs se plaignent de la pollution des eaux suite aux déversements industriels (déjà en 1909).

Pour leur commodité, ils demandent aussi de suspendre la navigation du dimanche à certaines heures (1937). Il faut avoir beaucoup pêché soi-même pour les bien comprendre. Ce sont des sages, paisibles et solitaires, aimant goûter la liberté et le repos de l'âme loin des tracas quotidiens et de l'agitation des villes. Le poisson, unique objet de leur pensée - mais non de leur ressentiment - est en somme un fidèle et intelligent adversaire, à la rigueur un alibi sérieux ! Ils le capturent sans haine, à la loyale. Pêcher à la grenade comme les Allemands en 1914-18 n'a aucun sens, si ce n'est en temps de disette.

Le pêcheur revient chez lui le soir, exhibant fièrement ses trophées. Mais il n'est pas prouvé qu'il aime le « poisson frit ». Et si son épouse lui prépare la friture, c'est peut-être pour se venger... !

ON EST HEUREUX COMME DES POISSONS DANS L'EAU !

Film « Trois de la Marine » 1934

Rys, rivières, canal, étangs ! Que d'eau, que d'eau ! Comment ne pas souhaiter pouvoir s'y baigner un jour et par là même exorciser la peur de la noyade.

L'apprentissage se fait dans les bassins d'épargne que des éclusiers compréhensifs remplissent d'eau à hauteur voulue. La « baraque » de l'écluse sert de cabine de bain.

D'autres débutants par contre s'essayent tout de suite au canal, liés à une corde attachée à une perche qu'un parent tient solidement de la berge. A moins qu'on ait recours à un pneu d'auto, de moto ou de vélo ! On ne sait pas si on fait de la brasse, du coupé ou du crawl ! On cherche simplement à se maintenir à la surface même si pour cela il faut nager à « patte de chien » ! Par la suite, on se perfectionne en imitant les Nivellois habitués du bassin de l'Ecole Normale, les Brainois qui s'entraînent au Lido de Mons ou dans la Capitale. Au « Saint-Sauveur » par exemple où ils rencontrent des Tubiziens. Ceux-ci, pour se rendre au Canal, empruntent dans le bas de leur ville une ruelle qui traverse la soierie et aboutit au « large » où une guinguette les y accueillera plus tard.

Ailleurs, on préfère l'amont des écluses. Peut-être pas très sain car les épaves flottantes viennent s'y accumuler et le nageur peut tout à coup se trouver nez à nez avec un rat crevé à la dérive. Mais une petite « bassinée » et tout passe en aval ! L'amont est idéal pour les plongeurs. Ils profitent des pierres de l'écluse pour prendre leur élan et piquer de la tête à grande profondeur. A moins qu'ils ne se laissent tomber verticalement dans l'eau comme des chandelles. Quant aux plus téméraires, ils plongent du haut des ponts. On les admire mais on se garde bien de les imiter.

Si les noyades sont rares, c'est parce que les sauveteurs bénévoles sont nombreux. Un éclusier, un batelier qui tend une perche ou lance une bouée ! Un nageur ou un passant courageux qui se jette à l'eau ! La médaille du « Carnegie Hero Fund » (1911) viendra les en récompenser. Mais beaucoup par modestie ne se feront même pas connaître... ! On est comme ça chez nous !

Un nouveau Succès des Auteurs de "**Au Pays du Soleil**"

2.

SUR LE PLANCHER DES VACHES

Valse-Musette chantée par ALIBERT

Chanson du Film

3 de la Marine

Opérette-revue en 2 actes et 12 tableaux

LIVRET DE
H. ALIBERT
LYRICS DE
R. SARVIL

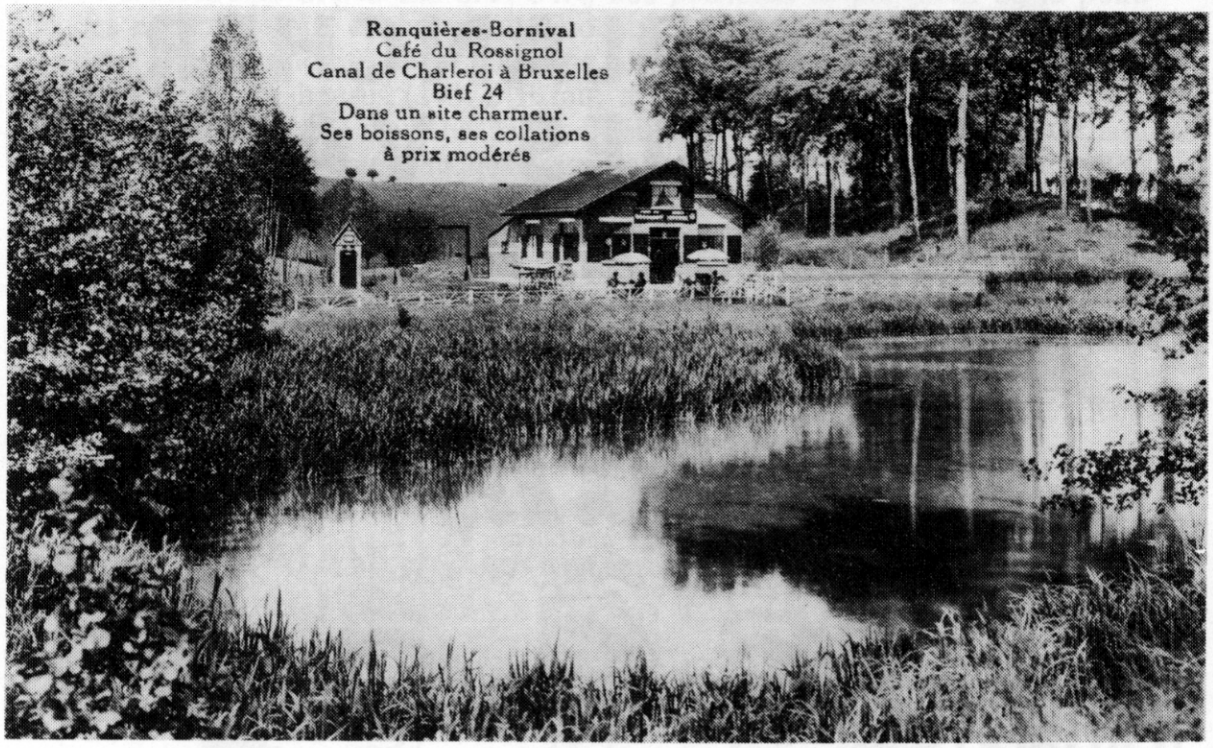
MUSIQUE
DE
VINCENT SCOTTO



Superproduction
METROPA-FILM

1 - **A TOULON,** Marche 6/8 chantée par ALIBERT.
2. - **SUR LE PLANCHER DES VACHES,** Valse-Musette chantée par ALIBERT.
3. - **L'AMOUR EST UNE ÉTOILE,** Tango chanté par ALIBERT et GABY SIMS.
4. - **DEPUIS... J'AI PEUR DE TOUT** Slow-Fox chanté par ALIBERT.
5. - **JE NE SAIS PAS CE QUI M'ATTIRE,** Slow-Fox chanté par ALIBERT.
6. - **VIENS DANS MA KASBAH,** Chanson Arabe
7. - **DE L'EAU... DU SAVON... DU SOLEIL...** Fox-Trot chanté

ÉDITIONS SALABERT - PARIS



Bornival-les-Bains, son étang, sa guinguette toute neuve « Le Rossignol », son site charmeur et... ses prix modérés. (vers 1935).



Les 26 mai 1912, les participants du goûter matrimonial de Ronquières partent en barque vers une nouvelle île grecque, non plus au temple d'Aphrodite à Cythère mais à la chapelle des amoureux et à la caverne des Philosophes.

BORNIVAL-LES-BAINS

Loin des villages, **l'écluse de Bornival** avec ses deux bassins d'épargne, son déversoir et la Thisnes qui passe sous le canal est le type même du coin d'eau et de verdure qui n'a besoin d'aucun promoteur pour assurer son succès. Pour les enfants et les parents, c'étaient de vraies vacances. Gratuites. Dans un décor paradisiaque.

On y connut une des plus fortes concentrations de pêcheurs, de nageurs, de familles avec leur panier pique-nique et l'indispensable couverture pour s'asseoir dans l'herbe. L'endroit continuera à être très fréquenté après la guerre 40-45. Il l'est encore aujourd'hui. S'y rencontraient un grand nombre de Nivellois arrivant par la vallée de la Thisnes (chemin actuellement en voie de restauration), des Brainois, Ecaussinnois et Riverains remontant le canal à bicyclette. Les automobilistes empruntaient un chemin d'accès pavé. Tout près, un étang (tenue d'eau), une guinguette toute neuve « Le Rossignol » (1935) et l'inévitable café du « Blanc Féto » pour le ravitaillement en limonades et en bonnes tartines au « stofé » (fromage blanc).

Tout se déroulait dans la plus parfaite harmonie car comme l'a écrit Rabelais : *« Gens honnêtes, libères... ont par nature un instinct et aiguillon qui toujours les pousse à faits vertueux et retire de vice »*. Aucune réglementation, aucun chapardage ! Le nageur pouvait aller se baigner tranquille tout en abandonnant ses vêtements sur la rive.

Les éclusiers furent les bons génies de cette communauté angélique. L'un d'eux louait même des maillots de bain et prêtait aimablement une pièce de sa maison éclusière pour les rhabillages, opérations acrobatiques et éminemment périlleuses quand elles se pratiquent en plein air et en public, comme chacun peut se l'imaginer !

LE CANAL EN LIESSE

« Amusez-vous » chanté par Henri Garat (1933)

Pour organiser des réjouissances populaires, nos aînés disposaient de peu de moyens financiers et techniques. Mais ils avaient l'art de tirer le maximum de ce qu'ils possédaient. Le Canal leur était donné, il servirait donc lui aussi à la Fête. Sociétés locales, commerçants dynamiques, groupes d'amis dévoués et imaginatifs, riverains bénévoles s'y employèrent de leur mieux.

Voyez plutôt !

1. **Embarquement pour Cythère.** Le Goûter Matrimonial de Ronquières (1907) pour affirmer son originalité vis-à-vis de son aîné d'Ecaussinnes-Lalaing (1902) s'invente en 1909 une promenade en barque (par la suite remorqueur ou yacht) depuis l'écluse 27 jusqu'à l'aval du 26 avec visite de la Caverne des Philosophes.

Au fil de l'eau point de serment
Ce n'est que sur terre qu'on ment
(Le Chaland qui passe)

2. **C'est la barque du rêve** (Léo Marjane 1936). Le canotage familial à prix modique, initiative de quelques cafetiers riverains est pratiqué sur le canal avant de l'être sur les étangs des guinguettes. Il reste encore aujourd'hui un embarcadère en amont de l'écluse 26 avec ponton d'accès. Location au Pavillon tout proche.

3. **Des canots automobiles** sont déjà signalés en juin 1916 pilotés par des étrangers

en vacances à Virginal (« Entre Senne et Soignes » XXXIX-1981 page 11). Aujourd'hui (3e Canal) : hors-bords, ski nautique ou voile au départ d'Hasquempont ainsi que promenade en bateau-mouche : Ronquières-Ittre (retour).

4. **Des fêtes nautiques ou navales**

a. Dès 1919 avec le bienveillant concours du Royal Yacht Club de Bruxelles.

b. Une fête de natation en 1931 avec la participation d'un cercle de natation de Bruxelles au profit des orphelins de la guerre 14-18.

c. Une autre en 1932 avec le concours de la Société Royale « La nage de Saint-Gilles ». Deux barges amarrées perpendiculairement aux rives délimitent un grand bassin. Au programme : compétitions pour amateurs locaux ; puis exhibitions par les Saint-Gillois : courses individuelles ou par équipes, mouvements d'ensemble, intermèdes comiques. Et pour terminer, du jamais vu, un match de water-polo. Le tout accompagné des flonflons de la fanfare locale.

d. En 1949, un spectacle grandiose sur un ponton de 260 m^2 posé sur l'eau, face au café des Touristes (amont écluse 27).

e. Du 9 au 12 septembre 1979 (Canal actuel) **Fête Navale** à l'occasion du 25e anniversaire de la Libération. Participation de divers Yacht clubs et de 2 vedettes de la Force Navale Belge (visite des bâtiments et promenade entre Ronquières et Hasquempont).

5. **La Perche à savon horizontale** (amont du 27) en porte à faux au-dessus du canal (1932 à 1934). Il s'agit de marcher pieds nus sur le mât glissant et d'essayer d'atteindre le bout sans faire le plongeon. Les « Vieux Loups de Mer », groupe d'amis, animent la fête en accomplissant maintes pirouettes. Des patrons de cafés se déguisent en vieilles dames respectables avec ombrelle. Ils attaquent la perche savonneuse avant de sombrer dans l'eau à la grande joie des spectateurs. Le même jeu se pratiquait à Molenbeek (Lire : Jef Kazak de J. Dreve).

Peut-être ne rirait-on plus aujourd'hui de ces *« charlottades »*. Mais il faut savoir que dans ces sortes de distractions populaires, ce sont les organisateurs et les exécutants qui ont le plus de plaisir. Le plaisir d'amuser les autres et de retrouver durant quelques heures une âme d'enfant. La fête à peine terminée, on pense déjà à la suivante qui sera totalement différente et plus amusante encore. Les jeux comme les équipes se font, se défont, se transforment... Jamais à court d'inspiration !

LE PARADIS PERDU

Chanson du film du même nom (1940)

La saison estivale ne dépasse guère les mois de vacances. Et encore faut-il qu'il fasse beau ! Trois jours consécutifs d'un soleil intense sont nécessaires pour que les frileux admettent que l'eau est bonne. Les frileux n'ont pas l'occasion de nager souvent !

Bien peu des nôtres passent des vacances à la mer même après l'instauration des congés payés (1936). Des promoteurs audacieux pensent alors qu'il serait intéressant d'offrir aux vacanciers de la région des établissements de plein air répondant à leurs souhaits et tranchant d'avec l'amateurisme qui règne sur les bords du Canal. Le 3 mars 1936 est inauguré en fanfare le complexe « ARQUENNES-BAINS » (aussi appelé PETIT VENISE) à partir d'un ancien moulin sur la Samme, à hauteur de l'écluse 18 : café, piste de danse, tonnelles, étangs de pêche, canotage et... bassin de natation avec cabines individuelles. Cela a l'heur de plaire

particulièrement aux étudiantes en vacances. Toujours ensemble - par deux ou par trois - à bicyclette le long du canal et traînant dans leur sillage quelques garçons discrètement prévenus de leur passage. Le short féminin vient de faire son apparition sur nos berges mais on n'ose pas encore le porter dans sa ville ou son village.

Après la baignade, tout ce petit monde d'insouciance - seul à bénéficier de si longs congés et d'une si grande liberté - repasse par une guinguette ou un café « in » avec piste de danse, pick-up et discothèque pour s'essayer aux rythmes nouveaux de la « Carioca » ou de la « Cucaracha ».

Le 7 août 1938, un second complexe de plein air semblable à celui du Petit Venise est inauguré à **Wauthier-Braine** sur le Hain. Il draîne désormais une partie de la clientèle du Brabant wallon jusque-là attirée par les Etangs de Sept-Fontaines entourés d'épaisses frondaisons.

A longueur d'antenne, la T.S.F. (radio) ressasse des « Y a d'la Joie, partout y 'a d'la Joie ! » de Charles Trenet. Mais pour combien de temps encore ? En 1940, la chanson prémonitoire d'un film d'Abel Gance sonne comme le glas de toutes les espérances :

Rêve d'un jour
Bonheur trop court
Ô paradis perdu !

... beaucoup n'auront dansé qu'un seul été !

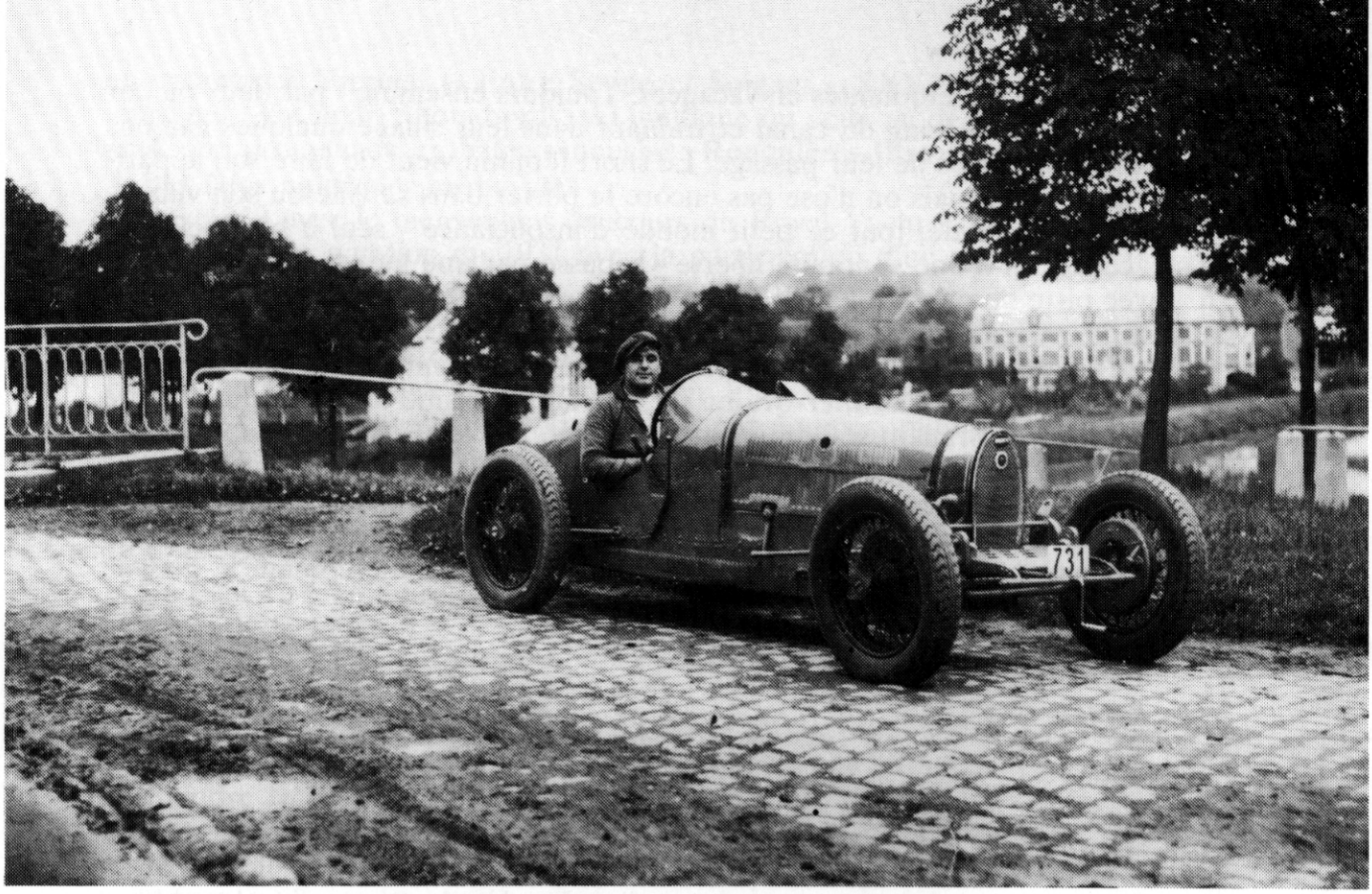
VUE SUR LE PONT

d'après « *Vu du Pont* » d'Arthur Miller

A. **En temps de paix,** habiter près d'un pont est une chance. Tous les chemins y

A Fauquez, le pont métallique à longue portée (30 mètres) construit en 1911. A l'arrière-plan, les ruines en carré du château-fort encore peu recouvertes par la végétation (vers 1920). (Collection C. Heyblom).







Deux utilisateurs... bien différents du pont de Pied'eau. Au-dessus, Jules Lebon « chauffeur de maître » de M. Yvon Brancart conduit la Bugatti de celui-ci. A l'arrière-plan, la « Villa des Eaux » et le département marbrite des Verreries de Fauquez. En-dessous, un paisible riverain ramène sa chèvre des berges et talus du canal. Les abords de la voie d'eau pouvaient en effet être loués à l'année.

convergent et pour peu qu'ils soient fréquentés, c'est un va-et-vient continuel de piétons et de véhicules. Loin du pont, le canal constitue une véritable frontière naturelle, un « channel » entre habitants des deux bords qui ne se croisent jamais. Heureusement, nos ponts sont nombreux et généralement très rapprochés ! Construits à une époque où la circulation automobile était encore embryonnaire, ils sont assez étroits (2,8 m de passage avec trottoirs latéraux de 0,75 m). Impossible donc à 2 véhicules de s'y croiser !

B. **Types de ponts**

a. Les ponts **sur écluses** (± 7 m de portée) sur les n° 26 et 27 (Ronquières) - 28 (Rabots) - 30 (Samme) et 32 (Clabecq, Hameau du 45).

b. Les ponts **métalliques** au-dessus du Canal :

— **A courte portée** (18 m) à Hasquempont et à Clabecq village.

Sous ces ponts, le canal à berges verticales n'a plus que 12 m de largeur ; juste pour le croisement de 2 péniches (+ 6 m pour les 2 sentiers de halage).

— **A longue portée** (± 30 m) enjambant un canal normal les digues et les versants (Pied'eau, Fauquez 1911, Oisquercq)

N.B. Il faut ajouter à cela le pont du chemin de fer vers Braine-le-Château, le pont Moellon (privé) au Nord de Oisquercq, et les passerelles sur les portes de toutes les écluses.

UN PONT TROP PRES

d'après *« Un pont trop loin »* de Richard Attenborough

En temps de guerre, le pont est le passage obligé des troupes, amies ou ennemies. Il est donc susceptible d'être attaqué, défendu, sabordé. Les riverains vont l'apprendre à leurs dépens.

— **16 mai 1940**

L'imminence de la « Bataille du Canal » (les Allemands étant signalés dans les environs de Nivelles) déclenche l'Exode général et précipité, avec un minimum de bagages rassemblés à la hâte.

— **17 mai 1940**

Les ponts sautent, la bataille fait rage. Mais nos riverains sont loin. Parfois très loin !

— **A leur retour**, quelques jours après ou quelques semaines..., ils découvrent leur maison pillée, saccagée, endommagée ou détruite. Ils auront d'énormes difficultés pour réparer les dégâts, reconstruire, reconstituer leur garde-robe, leur mobilier, leurs provisions, leur stock de marchandises..., leur cave particulièrement visitée ! Ou alors pour racheter une bicyclette, un véhicule, un instrument de musique... ! Les bateliers sont dans la même situation avec leur bateau coulé ou donnant de la gîte. De-ci, de-là, des passerelles improvisées pour gagner l'autre rive.

— **1941**

Le canal est dégagé des épaves qui l'obstruent. Les ponts sont reconstruits, parfois élargis. Le tablier est en bois, provisoirement. Le grand pont métallique de Pied'eau disparaît à tout jamais, il avait à peine 30 ans d'existence.

— **Fin août et début septembre 1944 :**

Les troupes ennemies en retraite convergent vers nos ponts pour regagner l'Allemagne au plus vite. Belle cible pour l'aviation alliée ! A chacune de ses attaques, nos compatriotes - qui regardaient goguenards le défilé hétéroclite des

fuyards en déroute - se réfugient dans leur cave solidement étançonnée. Des Résistants Armés sont chargés d'empêcher la destruction des ponts nécessaires au passage tant attendu des Armées Alliées. Des accrochages sanglants ont lieu. Le riverain prend peur et se demande s'il ne serait pas plus sage de quitter une fois encore son maudit pont ! Mais...

— **5 septembre 1944**... Américains et Anglais franchissent notre canal sur des ponts intacts.

C'est le délire !

... Sacrés ponts !

ENFIN J'AI UNE AUTO !

(chanson populaire)

A. La paix retrouvée en 1945, les industries de guerre se reconvertissent dans **l'automobile** et lancent sur le marché toute une gamme de petites voitures, solides comme des tanks, destinées à conquérir une clientèle populaire. En quelques années les « Renault 4 CV », la Coccinelle V.W. et les petites anglaises (Anglia, Morris...) transforment la vie des familles et font de nos touristes et vacanciers des automobilistes de week-end emportant dans leur coffre tout le matériel de pique-nique ou de camping imaginable. Jamais notre canal n'avait été tant courtisé.

B. **L'île de « Robinson » au Sart (Ittre)** connut alors ses plus beaux jours. La guinguette aménagée au milieu des étangs, en amont de l'écluse 31, était accessible par une digue nouvellement aménagée. Le promoteur, un commerçant tubizien, imagina une zone privée de pêche avec camping, canotage, pédalo, petite restauration et bal sous tente le jour de la ducasse. Tubiziens et Bruxellois s'y côtoyaient dans un cadre à la fois agreste, sylvestre et lacustre n'ayant rien à envier à la *« Guinguette Robinson »* des Parisiens :

C'est à Robinson
Que dans les buissons...

« Buissons creux » hélas, pour notre Canal, d'année en année de plus en plus délaissé à la période des Congés Payés. Victime du progrès social ! Nos indispensables et capricieuses voitures préférant la Mer, la Côte d'Azur, l'Italie... !

C. **Années 60 !** Commencent alors les travaux de l'actuel canal à 1.350 T. Les touristes nous abandonnent. Les Riverains, pieds dans la boue, mutilés dans leurs biens, frustrés dans leur mémoire collective sont près du désespoir. Mais le merveilleux avenir qu'on leur promet leur redonne courage et les voilà tout aussitôt repartis confiants pour saisir la nouvelle chance qui leur est offerte. Le Vieux Canal est mort ! Vive le Nouveau ! Le Troisième (1968)... Cependant l'adaptation est difficile. Tout est tellement différent et que d'espoirs déçus !

*
**

Aujourd'hui encore, quand nos philosophes se sentent du vague à l'âme, c'est vers les derniers bras morts de leur bon vieux canal qu'ils portent leurs pas de plus en plus lourds.

Et quand, d'aventure, ils aperçoivent de loin des bateaux de charbon australien, péruvien ou chinois montant vers Charleroi, ils trouvent que, décidément, dans notre pauvre monde,

« TOUT VA A L'ENVERS ! »

Gaston NEUKERMANS
Janvier 88

BIBLIOGRAPHIE

Complément de la bibliographie figurant dans le n° LVI-1987 de « Entre Senne et Soignes ».

— **Le Canal de Charleroi à Bruxelles** par A. Sterling, inspecteur général des Ponts et Chaussées.

— **Annales des Travaux Publics de Belgique n° 5 - 1986.**

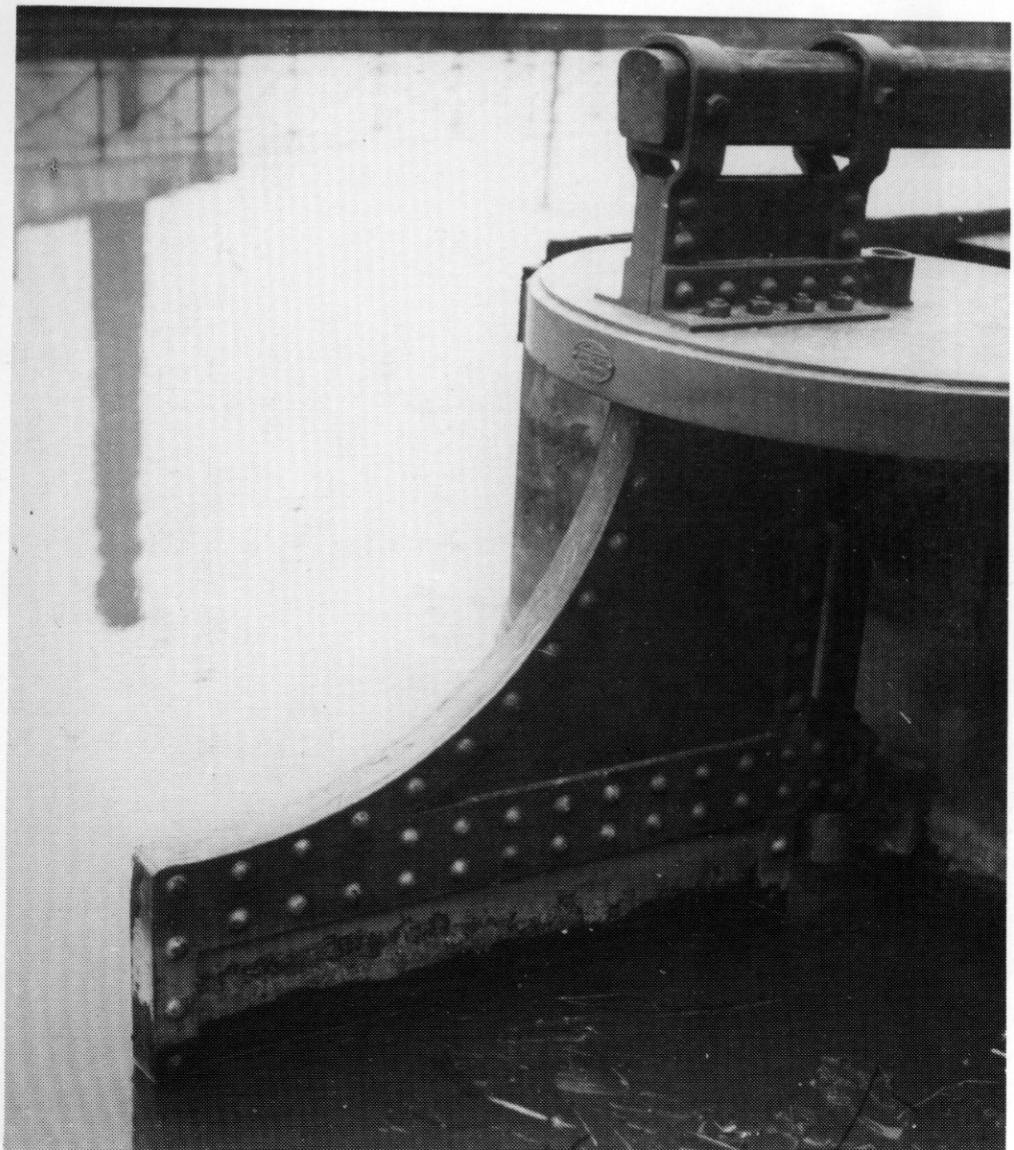
— **Cahiers de la Fonderie n° 1 - 1986.**
Bruxelles - un canal, des usines et des hommes.

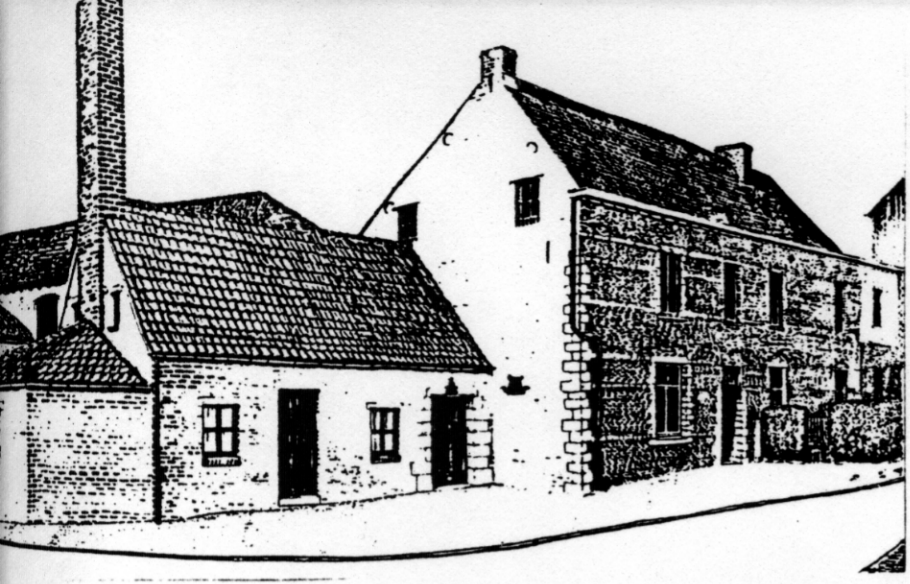
Avec la collaboration de :
M. et Mme Armand Demazy, Madame Andrée Leclercq-Hubert et de MM. Armand Brancart, Roger Delalieux, Raoul Delmotte, Charles Heyblom, Jean-Pierre et Freddy Hiernaux.

Souvenirs de :
M. et Mme Frans Dupuis et M. Joseph Robijn et de MM. Valère Brancart, Boniface Somville. René Vanhuffel et Odon Wautrecht.

... à tous merci.

(Photo N. Poulaint)





Supplément à
"Entre Senne et Soignes"
n° LIX - 1988

Ittre, le 9 mai 1988

Madame, Mademoiselle, Monsieur,
Cher(e) abonné(e) à Entre Senne et Soignes,

Afin de marquer la 20ème année d'existence de votre revue, n
vous convions, le 28 mai prochain, à une rencontre à Ittre pour fê
l'événement et prendre ensemble le verre de l'amitié.

Pour la circonstance, les 8 vitrines centrales du musée du Folkl
illustreront la genèse d'Entre Senne et Soignes, la confection d'un num
et exposeront des clichés, des documents originaux et quelques pièces in
ressantes d'un volumineux courrier de vingt années.

Nous espérons que vous participerez nombreux à cette rencontre c
diale et sans doute originale puisqu'elle touchera l'ensemble des abon
d'une revue, la vôtre, la nôtre (sur base du fichier 1987).

Merci de bien vouloir nous répondre au moyen du talon à décou
ci-dessous.

LA REDACT

Samedi 28 mai 1988
de 14 à 17 h

R.S.V.P. avant le 18 mai
Jean-Paul CAYPHAS

MEMBRES DE SOUTIEN (suite de la page 3)

Le Docteur et Madame Jules DRUET, Tubize
Monsieur André DUBOIS, Rhode-Saint-Genèse
Madame Andrée DUBRAY, Ronquières
Madame Madeleine DUJACQUIER, Virginal
Monsieur et Madame Marcel DUJACQUIER, Virginal
Monsieur Guy DUMASY, Ittre
Monsieur Paul DUMONCEAU, Ecaussinnes-d'Enghien
Monsieur et Madame Lucien FARNIR, Ittre
Monsieur Yvon FOUCART, Ittre
Monsieur et Madame Gustave GERVY, Ittre
Monsieur Lucien GERVY, Loupoigne
Monsieur Victor GHYSELS, Ronquières
Madame Jane GILLIS, Bruxelles
Monsieur et Madame Jean-Marie GILLIS, Wezembeek-Oppem
Monsieur et Madame Gaston GODEAU, Haut-Ittre
Mademoiselle Madeleine GODEAU, Couillet
Monsieur et Madame Maurice GODEAU, Haut-Ittre
Monsieur et Madame Jean GREGOIRE, Ittre
Madame Fernande GUILMOT, Tubize
Monsieur et Madame Joseph HAMELLE, Ittre
Monsieur Richard HANOTTE, Nivelles
Monsieur Oscar HAUTENAUVE, Braine-le-Château
Monsieur Marius HERMAN, Ittre
Monsieur et Madame Emile HEUBRECQ, Court-Saint-Etienne
Monsieur Charles HEYBLOM, Ecaussinnes-d'Enghien
Monsieur Raymond HORBACH, Nivelles
Madame Joseph HUPE, Saint-Amand
Monsieur l'Abbé Emmanuel JACQUES, curé de Virginal
Madame Raoul KESTEMONT, Bruxelles
Madame Paul LAMBEAU, Ittre
Madame A. LANDERCY, Ittre
Monsieur Robert LAPEIRRE, Braine-le-Comte
Monsieur et Madame LEBLOND, Ittre
Madame Michel LEBRUN, Virginal
Monsieur Julien LECLERCQ, Hal
Monsieur et Madame Joseph LOBET, Ittre
Monsieur Jean MALENGREAUX, Tubize
Monsieur Roger MEULEPAS, Bruxelles
Monsieur et Madame Gaston NEUKERMANS, Ecaussinnes-d'Enghien
Monsieur et Madame Christian PARDONCHE, Braine-le-Comte
Monsieur et Madame Jean PELLETIER, Ecaussinnes
Madame Albert PIERART, Bruxelles
Monsieur et Madame André PIERLOT, Virton
Monsieur et Madame Jean-Marie PIERRARD, Bruxelles
Monsieur et Madame Jean PIERRE, Braine-le-Comte
Monsieur et Madame Joseph PLASMAN, Haut-Ittre
Monsieur Remi PONCIN, Braine-le-Château
Madame Berthe QUERTENMONT, Bruxelles
Monsieur Lucien QUERTENMONT, Bruxelles
Monsieur Léon REMY, Virginal
Madame Emilie SEUTIN, Braine-l'Alleud
Le Comte SNOY et d'OPPUERS, Ophain-Bois-Seigneur-Isaac
Monsieur et Madame Pierre TENNSTEDT, Braine-le-Comte
Monsieur Jean VANBENEDEN, Nivelles
Monsieur Arthur VAN HEMELRYCK, Tubize
Monsieur et Madame Armand VANLANDEN, Ittre
Monsieur et Madame Maurice WARGE, Rixensart
Monsieur et Madame Grégoire WARGNY, Waterloo
Madame Renita WAROUX, Braine-le-Château