

Le vieux canal d'Asquimpont.

Introduction

La construction durant les années 1950 et 1960 du nouveau canal entre Bruxelles et Charleroi ne fut surement pas une opération de chirurgie esthétique. On ne fit pas dans la retouche ou le rectificatif ! Ici, on éventra un plateau pour y faire passer le canal au fond d'une tranchée¹, là on arracha une colline pour y poser la cunette du nouveau canal², ou bien encore on construisit un ouvrage invraisemblable pour permettre aux bateaux de gravir une colline³ !

Des premiers canaux il ne subsiste que peu. Soit, ils ont été réutilisés (entre Asquimpont et Ronquières), soit ils ont été remblayés (Oisquercq), soit ils ont été abandonnés (entre Ronquières et Seneffe).

Le long bras de canal entre Ronquières et Seneffe est probablement celui qui est le plus connu et le plus apprécié des promeneurs et des pêcheurs. La portion entre Asquimpont et l'écluse 5F d'Ittre ne manquait pas de charmes non plus. Mais, à son propos, nous devons malheureusement parler au passé. Lors des fortes pluies de novembre 2010 une brèche s'est ouverte dans la digue, provoquant une vidange subite de ce bout de canal et un petit tsunami dans la vallée de la Sennette.

Autrefois...

Les deux premiers canaux, d'abord à 70 tonnes, ensuite à 300 tonnes contournaient ici la colline du Masy dans un long méandre dont les deux extrémités étaient barrées par une écluse. Ces deux ouvrages d'art sont aujourd'hui démantelés et enfuit sous une épaisse couche de remblais.

¹ Tranchée de Godarville

² Tranché de Virginal

³ Plan incliné de Ronquières

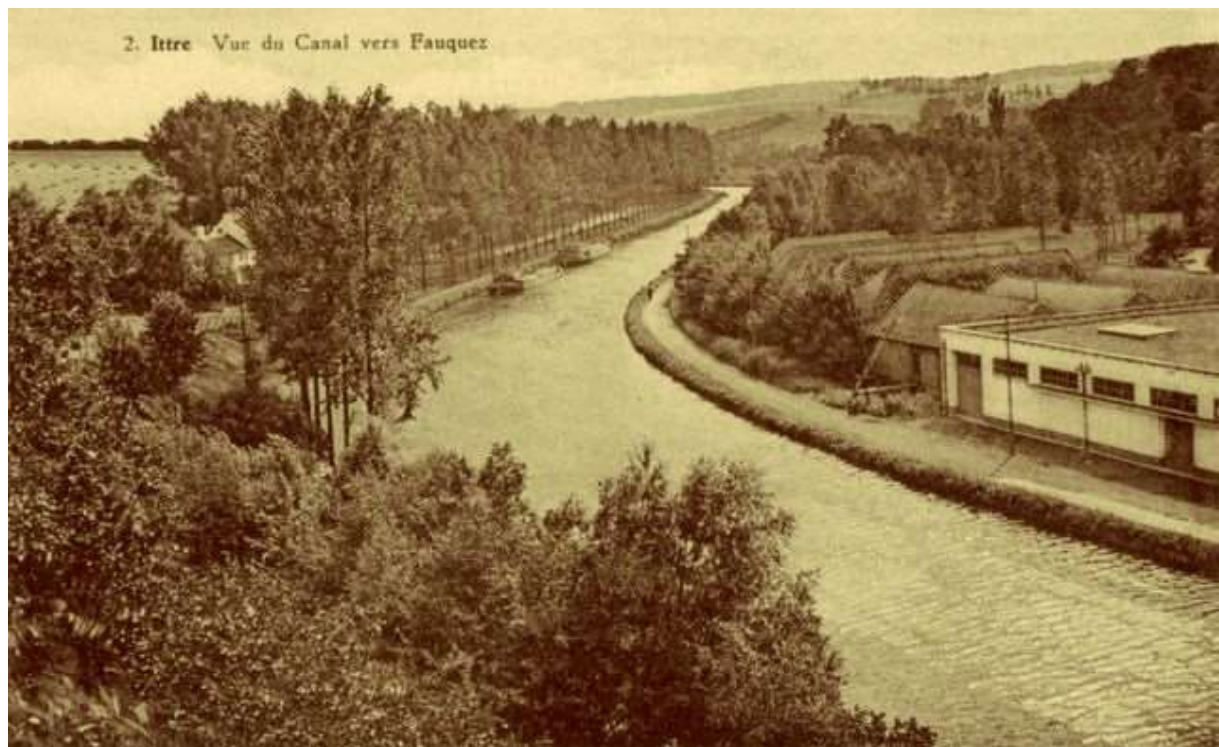


Figure 1 : Depuis la colline d'Asquimpont, une vue du canal à 300 tonnes en direction de Fauquez et Ronquières



Figure 2 : Le canal en direction de Bruxelles vu depuis le pont routier qui l'enjambait. C'est cette partie du canal qui, laissée à l'abandon, disparut à l'automne 2010.



Figure 3 : le bras d'Asquimpont lorsqu'il était encore parcouru par des baquets de Charleroi.



Figure 4 : Dans le virage avant l'écluse d'Asquimpont, une péniche à l'amarre attend son tour. Cet endroit est aujourd'hui recouvert d'un imposant remblai qui sert d'assise à la route qui franchit le « nouveau » pont sur le canal.



Figure 5 : Avant la Seconde Guerre Mondiale, le canal, la Sennette et le chemin de fer se partageait un espace relativement réduit.



Figure 6 : Autrefois, les bateaux étaient tirés par des chevaux voire par la femme et les enfants du marinier. Ces temps-là sont heureusement révolus.

1960-1965

A Virginal – Ittre, comme partout ailleurs dans la vallée, le chantier de construction du nouveau canal Charleroi-Bruxelles fut pharaonique.

L'ouvrage le plus remarquable qui fut implanté ici est sans conteste l'écluse 5F ou écluse d'Ittre.

L'écluse d'Ittre est la plus haute du canal Charleroi - Bruxelles. Elle rachète une dénivellation de 13,30 mètres. Mais ce n'est pas sa seule particularité.

Elle fut construite hors-sol, c'est à dire à la façon d'un immeuble. On a d'abord construit des fondations sur lesquelles on a posé l'écluse avant de terminer le barrage que l'on connaît de nos jours et de laisser venir l'eau.

Pour l'anecdote, signalons que le radier en béton de l'écluse fut coulé le 22 novembre 1963. Les ouvriers apprirent la nouvelle de l'assassinat de John F. Kennedy en rentrant le soir à leur baraquement.

Enfin, c'est la seule écluse ayant une porte submersible, la porte aval. Celle-ci est donc sous eau lorsque le sas est rempli d'eau.

Mais le but des promoteurs et ingénieurs était de construire un canal le plus linéaire possible, quelles que puissent être les difficultés. C'est donc aux explosifs que l'on arracha la pierre à la colline pour établir la tranchée de Virginal.

Les photos illustrant ce chapitre ont été réalisées à l'époque par Mr Gustave Gervy, pharmacien à Ittre.⁴

⁴ Les photos ont été données par le petit fils du pharmacien Mr Emmanuel Gervy à l'auteur de l'article qui les a scannées.



Figure 7 : Les engins attaquent la colline en face des « Papeteries de Virginal »

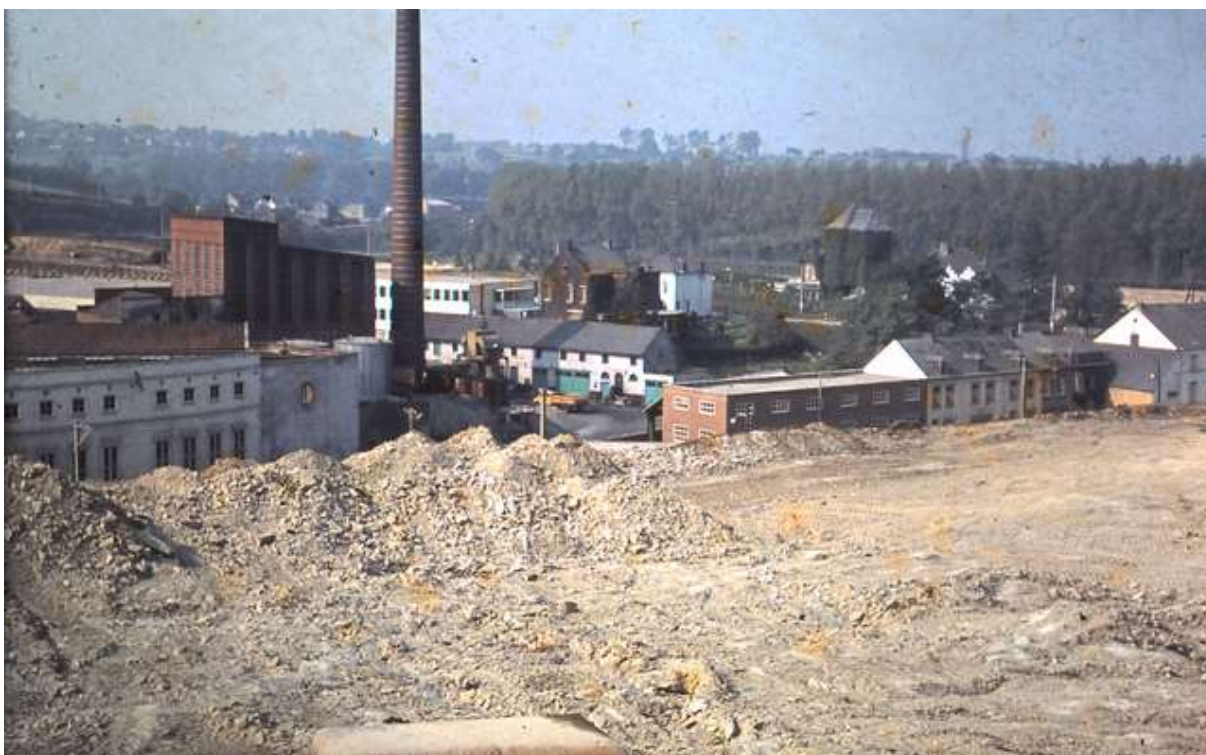


Figure 8 : La colline masque encore une partie du site des « Papeteries de Virginal ». La colline a été enlevé et remplacée par le canal.



Figure 9 : La colline d'Asquimpont avant qu'elle ne soit enlevée. Ce cliché nous éclaire aussi sur la méthode d'excavation utilisée que certains appellent en épluchure d'oignons : la tranchée fut creusée, comme à Ronquières en plusieurs couches successives qui permirent de déplacer finalement près de 3.5 millions de mètres cubes de roches diverses.



Figure 10 : Dans le fonds de l'image, la tranchée d'Ittre a été creusée en 5 couches successives.



Figure 11 : le pont sur l'ancien canal



Figure 12 : Le début des terrassements de la colline en face des « Papeteries de Virginal »



Figure 13 : La présence de ce chantier pharaonique n'a aucunement affecté le trafic sur l'ancien canal comme en témoigne cette péniche qui passe sous l'ancien pont d'Asquimpont.

1965-2010

A la mise sous eau de la nouvelle écluse d'Ittre et de la Grande Tranchée, les deux écluses 29 et 30 qui fermaient chacune une extrémité du bief furent démantelées et recouvertes d'un épais remblai.

Ce bief commença alors une longue carrière de réserve de pêche, de lieu de détente, de rendez-vous pour amoureux.

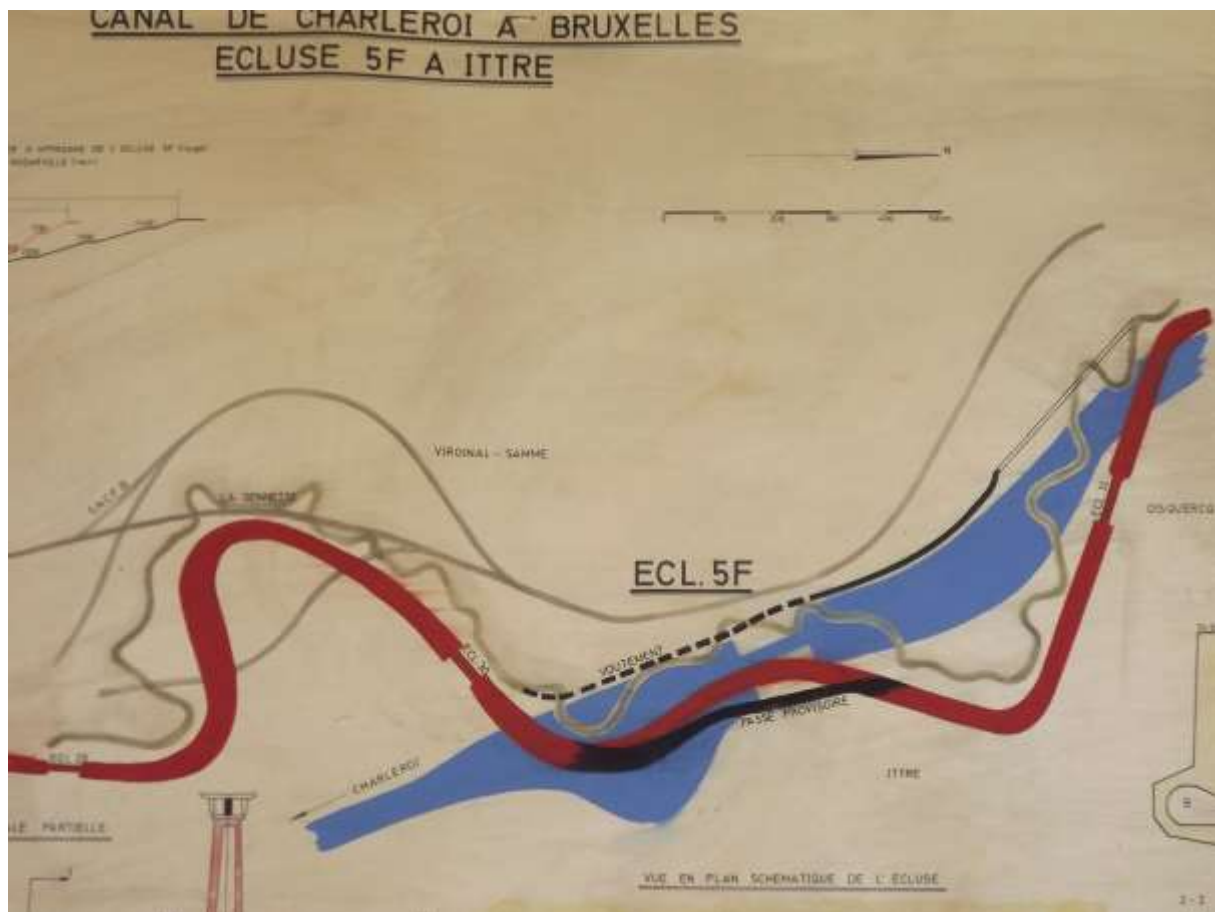


Figure 14 : L'écluse 5F d'Ittre et la boucle du canal abandonnée durant les années 1960 et objet du présent article.



















Maintenant



Figure 15 : la large brèche qui s'est ouverte dans a digue du canal et qui a laissé s'échapper toute l'eau dans la Sennette qui n'en demandait pas tant !



Figure 16 : L'extrémité de l'ancien bief 29 du côté « Charleroi ». Il ne reste plus qu'une modeste flaque d'eau...



Figure 17 : Si la possibilité de reconstruire la digue a bien été évoquée pendant un court moment, à l'heure actuelle l'ancien canal n'est plus qu'un lieu abandonné envahi par les joncs .



Figure 18 : On coupe les arbres, nettoie les berges....







Figure 19 : Et finalement les bites d'amarrage sont devenus des repères pour les randonneurs.





