

Seneffe au fil de l'eau



Brochure réalisée dans le cadre des Journées du Patrimoine 2017

« Voies d'eau, de terre et de fer »



Table des matières

<u>LE CANAL À 70 T.</u>	<u>4</u>
LE TUNNEL DE LA BÊTE REFAITE	6
LES EMBRANCHEMENTS	8
LE CANAL À 70 T EN QUELQUES CHIFFRES	8
<u>LE CANAL À 300 T.</u>	<u>9</u>
LE CANAL ENTRE CHARLEROI ET SENEFFE	10
LES EMBRANCHEMENTS DU CENTRE.....	13
LE CANAL DU CENTRE	13
LA MISE À 300 T ENTRE SENEFFE ET BRUXELLES.....	14
UN PROFIL À 600 T EN AVAL DE CLABECQ	14
LE CANAL À 300 T EN QUELQUES CHIFFRES	14
<u>LE CANAL À 1350 T.....</u>	<u>16</u>
L'AMÉNAGEMENT DU CANAL ENTRE SENEFFE ET RONQUIÈRES.....	17
LE CANAL À 1 350 T EN CHIFFRES.....	20
<u>QUELQUES OUVRAGES D'ART DANS L'ENTITÉ DE SENEFFE</u>	<u>21</u>
LA MAISON PONTIÈRE OU ÉCLUSIÈRE.....	21
LE CENTRE DE L'EAU	22
PONT-TOURNANT ET PASSERELLE DE SENEFFE ET ARQUENNES	23
LE VIADUC D'ARQUENNES	24
LE PONT DE L'ORIGINE À SENEFFE	25
<u>LE CANAL PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE.....</u>	<u>26</u>
COMBATS DU CANAL DE CHARLEROI À ARQUENNES (MAI 40)	26
DYNAMITAGE DU SIPHON DU CANAL 10/11/43.....	27
SABOTAGE DU PONT-RAIL DE SOUDROMONT (28 AOÛT 1944)	27
<u>QUELQUES ANECDOTES</u>	<u>29</u>
<u>CHRONOLOGIE</u>	<u>30</u>
<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	<u>31</u>

Introduction

Durant la première moitié du XIX^{ème} siècle, la Révolution industrielle va complètement modifier le paysage belge. De nouvelles voies de communication doivent être construites : chemins de fer, routes, canaux. Le commerce s'internationalise rendant l'accès à la mer indispensable.

Des bateaux, des camions, des trains sont inventés et améliorés afin d'acheminer toutes les marchandises vers les ports et à travers tout le pays.

Toutes ces voies de communication complémentaires participent à l'essor économique de nos régions. En Hainaut, les voies navigables favorisent l'installation de nouvelles entreprises, la création d'un port autonome. Actuellement, le tourisme se développe le long de ces anciennes voies d'eau offrant un cadre bucolique chargé d'histoire. Le canal Charleroi-Bruxelles est un bel exemple d'ouvrage qui a su évoluer au fil du temps.

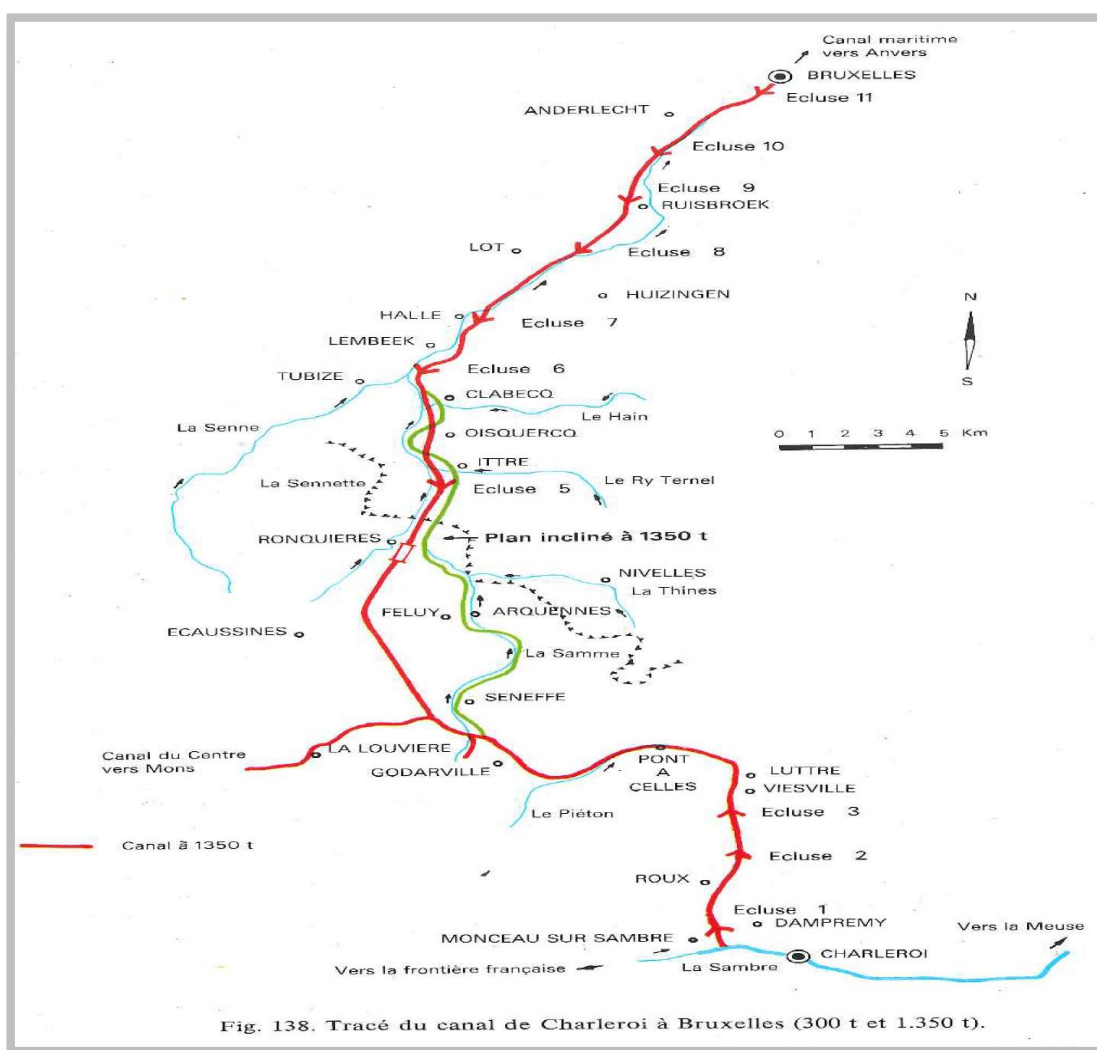


Fig. 138. Tracé du canal de Charleroi à Bruxelles (300 t et 1.350 t).

Le canal à 70 T.

Dès le 16^{ème} siècle, la nécessité de creuser un canal pour relier le bassin de la Meuse et de l'Escaut se fait sentir. La demande sans cesse croissante des villes en pleine expansion exige un accès à la capitale et à la mer pour les marchandises diverses produites dans la région de Charleroi : les pierres, la chaux, le fer, le bois, le marbre et surtout le charbon. Les routes sont peu sûres, en mauvais état et surtout soumises à de nombreux péages.

En deux siècles, 7 projets seront proposés et rejetés les uns après les autres ; on vit une période mouvementée au niveau politique.

Ce n'est donc qu'en 1823 que Jean-Baptiste Vifquain se voit confier la tâche de réaliser un canal pour relier Bruxelles à Charleroi et, dans un deuxième temps, à la région du Centre.



Jean -Baptiste VIFQUAIN (1789-1854)

Jean-Baptiste Vifquain (parfois écrit Vifquin) est né à Tournai le 24 juin 1789 et mort à Ivry-sur-Seine le 31 août 1854.

Il sera officier militaire, architecte, urbaniste et ingénieur-inspecteur en chef honoraire des Ponts et Chaussées.

D'origine modeste, il étudie pourtant le dessin à l'Académie de Tournai.

En 1808, il s'enrôle dans l'armée napoléonienne. Grâce au financement de son oncle, riche négociant en houblons, il peut poursuivre des études d'ingénieur à l'Ecole polytechnique. Sous le régime hollandais, il obtient le poste d'inspecteur de l'Octroi à Tournai (1814-1815). Puis, il est engagé au ministère de l'eau pour la province de Brabant.

En 1817, collaborateur de l'architecte Ghislain-Joseph Henry, il participe aux transformations du château de Laeken et du palais royal de Bruxelles.

Suite à l'appel à projet du roi Guillaume I^{er}, Jean-Baptiste propose 3 projets de monument commémoratif de la bataille de Waterloo (2 pyramides et un obélisque supporté par des colonnes). Ces projets sont refusés mais cela lui permet d'acquérir une certaine notoriété.

Il s'installe à Bruxelles où il réalise de nombreux travaux d'embellissement comme le dessin des boulevards de petite ceinture de Bruxelles et des travaux de génie civil comme le canal de Charleroi-Bruxelles, divers travaux pour les chemins de fer ainsi que le premier pont métallique de Belgique. Les principales artères bruxelloises sont équipées d'éclairage au gaz par ses soins.

En 1833, Vifquain constitue une « Société de la rue des Palais » afin de réunir des fonds pour percer une artère reliant le château de Laeken au palais royal de Bruxelles. C'est une excellente affaire financière.

Ayant perdu la raison et ses droits légaux fondamentaux, il meurt dans une maison de soin pour malades mentaux en 1854.

Une rue de Schaerbeek porte son nom.

Les contraintes budgétaires l'obligent à créer un canal d'exploitation de moyenne ou petite section. Le tracé, la profondeur, l'alimentation en eau, ... , sont étudiés tour à tour afin de diminuer les coûts d'exécution, d'alimentation, d'entretien et d'exploitation.

En 1823, Jean-Baptiste Vifquain crée donc un nouveau type de bateau spécialement pour le gabarit réduit du canal de Charleroi-Bruxelles : les célèbres « baquets de Charleroi » ou « sabots ». Il en construit plus de 400 dès le départ et en 1900, on en dénombre plus de 1500.



Les « baquets de Charleroi » ou « sabots »

Ils sont inspirés des modèles anglais, les « narrowboats ». De forme presque parallélépipédique, il n'existe pas de cabine en saillie sur le pont. Les premiers baquets sont construits en bois, puis le métal est employé à partir de 1874. On utilisera même du béton lors de la pénurie de métal en temps de guerre.

La taille réduite de cette embarcation permet de conserver un tracé plus sinueux, profitant du relief le plus avantageux. Le tirant d'eau est de 0,35m à vide et 1,8m en pleine charge ; un creusement de 2m de profondeur est donc suffisant. D'une largeur de 2,6m, les ponts, écluses et tunnels sont également réduits.

D'une longueur de 19 m et large de 2,6 m, ces baquets servent principalement au transport de la houille mais aussi du minerai de fer, de la fonte, des marbres et des briques ainsi que des pierres, pavés et de la chaux provenant des carrières d'Arquennes, de Feluy et de Quenast. Ils peuvent transporter jusque 70 tonnes.

Peu de ces bateaux existent encore. A Seneffe, deux d'entre eux ont été rénovés en partie et exposés le long du canal : Le St Expedit et Le Joséphine. L'idée de les transformer, l'un en un espace muséal et l'autre en classe de contes, en est resté au stade de projet par manque de moyens financiers.

L'alimentation en eau du canal est assurée par les rivières avoisinantes et par la construction de réservoirs d'une capacité totale de 2 340 000m³ d'eau.

Tout au long du parcours de plus de 74 km, 55 écluses sont installées, de nombreux ponts sont construits dont 2 ponts-canaux, un à Hal et l'autre à Molenbeek-St-Jean. Cette nouvelle voie de communication permet de diminuer le coût du transport du charbon de 40 %.

L'inauguration du canal se fait le 22 septembre 1832 par le Ministre de l'Intérieur, de Theux de Meylandt. Le premier baquet part de Charleroi pour atteindre Bruxelles trois jours plus tard.



Médaille de l'inauguration.

Le tunnel de la Bête Refaite



Le problème majeur rencontré lors du creusement du canal est le franchissement de la crête de partage entre les bassins de la Meuse et de l'Escaut¹. Après une étude topographique très poussée, le site de la « Bête Refaite² », à la limite des communes de Gouy-lez-Piéton et Seneffe est préconisé.

Le 2 avril 1827 débutent, au point de partage, les travaux de terrassement. La première opération consiste au creusement et à l'aménagement de puits d'aération. Ceux-ci, outre le fait d'alimenter les ouvriers en air, permettent d'entamer le creusement de la galerie souterraine par plusieurs points à la fois, d'évacuer les déblais, d'amener les matériaux de construction mais encore de remonter les eaux d'infiltration.

Le 1^{er} août 1827, les travaux de creusement proprement dits débutent officiellement. Le souterrain est creusé simultanément de son centre vers les extrémités et vice versa.

Dès les premiers coups de pioche, de sérieux problèmes dus à la nature du sol sont rencontrés. En effet, celui-ci est composé de couches de sable boulant³ gorgé d'eau. Le travail de percement devient pénible, les dangers d'éboulements sont incessants. Tout au long du creusement, le même scénario se produit : l'eau se fraie un passage à travers le toit de la galerie entraînant le sable, de sorte que le déblaiement n'avance pas. Les risques d'effondrement, le terrain se crevassant et se dérochant sans cesse, détruisent les maçonneries et mettent la vie des hommes en péril.

Devant tant d'aléas, le mode d'exécution initialement prévu doit être abandonné.

D'autres techniques sont alors utilisées sans plus de succès.

¹ Crête de partage des eaux : élévation du sol entre 2 bassins fluviaux. De chaque côté de cette crête s'écoulent les eaux dans des directions différentes. A Seneffe, les eaux alimentent d'un côté le cours de la Samme vers l'Escaut et de l'autre côté de la crête, à Gouy-lez-Piéton, le cours du Piéton vers la Meuse.

² Pourquoi ce nom de « Bête Refaite » allez-vous me dire ? A l'époque, les diligences qui reliaient Courcelles à Nivelles, franchissaient la crête de partage à cet endroit. Une fois arrivés au sommet, les chevaux, éreintés, y prenaient un temps de repos bien mérité. Le cocher et les voyageurs également, une auberge et un relais malle-poste y étant installés.

³ Se dit d'un sable qui s'effondre dès qu'on le creuse.

Finalement les ingénieurs mettent au point une nouvelle technique de creusement appliquée pour la première fois, appelée « méthode du bouclier perdu⁴ ». Cette technique consiste à progresser mètre par mètre sur trois chantiers se suivant à l'abri d'un chapeau - ou bouclier – installé entre deux cintres distants d'un mètre.

A l'origine, la voûte devait avoir une épaisseur uniforme de trois briques, soit 70 cm. Se tassant considérablement par endroits sous le poids des remblais dont on la chargeait, on lui donna dans ces sections 5 briques d'épaisseur soit 1,16 m environ. Les deux autres chantiers suivaient ce rythme. L'un permettait de creuser puis de maçonner la partie supérieure du pied droit et, l'autre, de réaliser la partie inférieure, le radier⁵ et le chemin de halage. Cette technique, bien que très coûteuse, réussit parfaitement. Au fur et à mesure du creusement, un petit chemin de fer permettant l'évacuation des déblais par wagonnets, est installé dans la galerie (comme dans les mines de charbon).

En 1831, après 4 années de combat contre un terrain insoumis, la réalisation du tunnel est enfin terminée. Des festivités ont lieu dans les villages avoisinants. Le premier chargement de charbon ayant transité par le souterrain est distribué gratuitement aux pauvres de Seneffe et Gouylez-Piéton.

D'une longueur de 1 267 m sur une largeur de 3 m, sa hauteur sous clé est de 3,20m. Un chemin de halage d'une largeur d'1,30 m le borde d'un côté. Son étroitesse interdit l'utilisation de la traction chevaline. Les baquets doivent donc y être halés à bras d'homme.

De cet ouvrage monumental, officiellement mis en service en septembre 1832, il ne subsiste de nos jours qu'un petit tronçon car la majeure partie du tunnel a été détruite lors du creusement du canal actuel⁶.



⁴ « Le canal de Charleroi à Bruxelles » - André Sterling et Michel Dambrain – Editions du MET, La Renaissance du Livre – 2001.

⁵ Radier : fond d'un ouvrage – écluse ou barrage – en béton ou en maçonnerie.

⁶ La sortie du tunnel côté Gouy sert de site protégé pour la nidification de deux colonies de chauves-souris. Les vespertillons à moustaches et les vespertillons de Brandt. On en retrouve aussi dans le tunnel de Godarville.

Les embranchements

Suite aux réclamations des charbonniers du Centre, des embranchements sont réalisés pour relier les charbonnages au canal Charleroi-Bruxelles. Celui qui passe à Seneffe est appelé embranchement de l'ouest : son point de départ se situe à 50 m de la 13^e écluse et est nommé l'«Origine». Cet embranchement se subdivise à son tour en deux branches : l'une vers La Croyère (La Louvière), l'autre vers Houdeng.

L'embranchement de l'est se dirige vers Mariemont. Il se divise à son tour en deux.



Tous ces embranchements permettent d'atteindre la presque totalité des sièges d'extraction. Des péages sont établis, calculés par tonneau de 1.000 kg de chargement, quelle que soit la direction et la distance à parcourir.

La longueur totale de l'ensemble des embranchements est de plus de 14km. Leur coût total, y compris les voies ferrées qui en forment le prolongement, est de 2.200.000 francs.

L'inauguration officielle a lieu en présence de S.M. le roi Léopold I^{er} le 5 août 1839.

Le canal à 70 T en quelques chiffres

Longueur : 74, 271 km

Origine et embouchure : Dampremy – canal de Willebroek

Gabarit de la voie d'eau :

- Largeur du plan d'eau : 15 m (en moyenne)
- Largeur de la cunette : 6 m au plafond (en moyenne)
- Profondeur minimum : 2 m (tirant d'eau autorisé 1,80 m)
- Hauteur libre sous les ponts (fixes) : 2,65 m à 3 m

Profil en long : 55 écluses : 19 m de longueur utile – 21,40 m entre les portes – 2,70 m de large ; chute moyenne de 2,30 m

Franchissement de la crête de partage : tunnel à voie simple de Bête Refaite : 1 267 m de long et 3,20 m de large ; longueur du bief de partage : 10 742 m

Coût total : 10.300.000 francs

Frais d'entretien et d'exploitation : 122.751 francs par an.

Le canal à 300 T.



Les industriels du district de Charleroi, plus particulièrement ceux installés le long du Piéton, réclament la mise en grande section du canal afin de réunir directement les centres houillers de la vallée du Piéton à la région parisienne via la Sambre.

Jean-Baptiste Vifquain est à nouveau sollicité pour l'étude d'un projet. Les huit premiers biefs sur le versant de la Sambre sont élargis de 1854 à 1857 pour un montant de 1 950 000 francs belges.

En 1879⁷, on décide la mise à grande section de tout le canal et sa jonction avec le canal de Mons à Condé par la construction du canal du Centre.

Tous ces travaux sont exécutés sans interrompre la navigation. Les sabots continuent donc à naviguer mais vu leur remplacement prévu par des péniches à 300 tonnes, il y a de moins en moins de trafic et l'économie en souffre.

Cet agrandissement permet la navigation de péniches de 40,80 m de long, 5 m de large et d'un enfoncement d'1,80 m.

Ce n'est qu'en 1936 que les bateaux peuvent utiliser l'entièreté du canal.

Les travaux s'effectuent donc en plusieurs étapes.

⁷ Selon la loi du 4 août 1879 : programme dit des canaux houillers.

Le canal entre Charleroi et Seneffe



1. Biefs⁸ n°1 à n°8 :

La jonction du canal avec la Sambre se fait désormais à Marchienne et non plus à Dampremy. Déjà transformés en 1857, ces biefs sont à nouveau transformés. On décide d'exhausser et d'allonger les écluses et les digues pour permettre aux bateaux plus grands de passer. Ces modifications sont indispensables vu l'affaissement de grande ampleur causé par les galeries souterraines des charbonnages avoisinants.

2. Biefs n°9 et n°10 :

Du côté de Luttre, ces biefs sont élargis de 1882 à 1883 sur une longueur de 2,7 km pour une dépense de 910 000 francs.

3. Bief de partage

Près de 800 000 m³ de déblais, 4 ponts métalliques, un aqueduc-siphon⁹ sont nécessaires pour élargir écluses et biefs. Des glissements de terrain autour du pont de La Fléchère à Gouy exigent l'apport de 100 000 m³ de remblais ainsi que l'érection d'un mur de 3 m de large sur 600 m¹⁰.

⁸ Section de voie navigable entre deux écluses.

⁹ Conduite permettant l'écoulement d'un cours d'eau, sous le canal, au croisement de celui-ci.

¹⁰ Pour absorber l'eau, on y pose des sacs de riz (technique chinoise) en attendant le durcissement du mortier hydraulique.

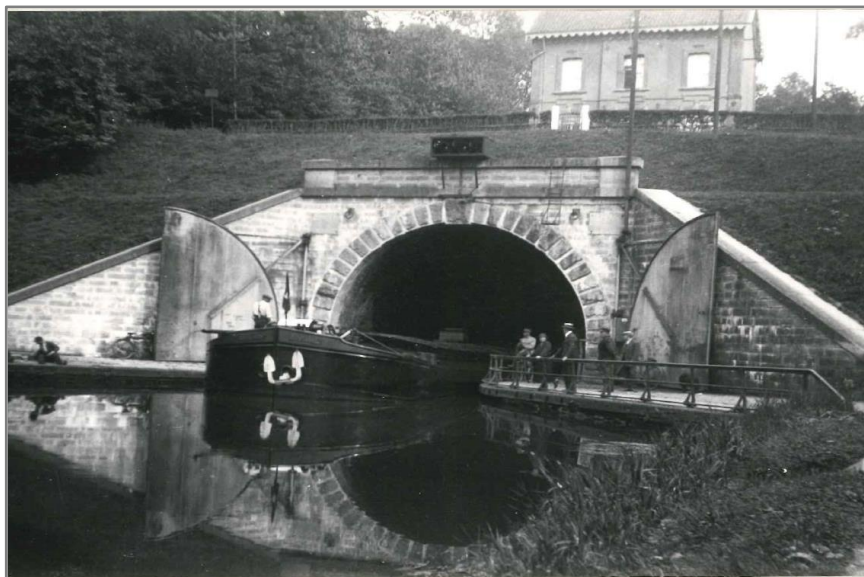
4. Tunnel de Godarville

La mise à 300 T du canal entre Charleroi et Seneffe impose le remplacement du tunnel de la Bête Refaite devenu trop exigü. L'adjudication des travaux dans la crête de partage est lancée le 5 décembre 1879. Une commission présidée par Monsieur Maus, directeur général des Ponts et Chaussées est chargée d'examiner les différents projets présentés.

La pénibilité, la dangerosité et le coût très élevé de la construction du premier tunnel sont encore dans toutes les mémoires.

Diverses formules sont ainsi étudiées pour le franchissement de la crête de partage.

Une firme anglaise propose de construire des ascenseurs, technique expérimentée avec succès Outre-Manche. Il est aussi question de la construction d'un plan incliné. En définitive, l'Administration, forte de l'expérience acquise lors de la construction du premier tunnel, opte pour le percement d'un nouveau souterrain.



Le 15 mars 1882, une convention est signée entre le Ministre des Travaux Publics et l'entreprise Debaere d'Anvers, déclarée adjudicataire des travaux.

Bien que la géologie des lieux soit connue, l'entreprise anversoise se heurte rapidement à la nature difficile du terrain et est incapable de poursuivre son but. Moins d'une semaine après le début du chantier, elle fait appel à Jean-Baptiste Daudergnies qui reprend les travaux secondé de l'ingénieur Tabary.

Devant la nature aquifère des terrains traversés, ils font creuser sur toute la longueur du tunnel, au niveau du radier, une galerie d'assèchement d'1,80 m de haut et 1 m de large. On construit cinq puits, dont deux établis à l'aplomb de l'ouvrage seront maintenus pour l'aération¹¹.

Pour l'exécution proprement dite du tunnel, l'ingénieur applique pour la première fois une technique consistant à percer le souterrain de haut en bas, en progressant de la voûte vers le radier. Ce procédé, nouveau pour l'époque, est depuis appelé « la méthode belge ».

Terminé en 1885, long de 1 049 m, l'ouvrage présente une section intérieure de 8 m de large et de 9 m de hauteur sous clef. A titre de comparaison, celui de la Bête Refaite mesurait 1267 m de long, 3 m de large, pour une hauteur sous clef de 3,20 m.

¹¹ La cheminée d'au moins l'un d'entre eux est encore visible à Seneffe. Une plaque commémorative scellée dans la maçonnerie porte l'inscription « Dauderni 1885 ».

Ce nouveau tunnel permet le passage de bateaux de 5 m de large et d'un tirant d'eau de 2,10 m. Le chemin de halage à l'intérieur du tunnel, toujours d'une largeur d'1,30 m. Une rambarde en fer court sur toute la longueur pour éviter la chute dans l'eau.

Trois caponnières sont aménagées dans les parois pour pouvoir, en cas de besoin, faire exécuter un demi-tour au cheval sans aller au bout du tunnel.



Une porte, fermée par grands froids afin de protéger au mieux les maçonneries de revêtement de l'ouvrage du gel et empêcher le canal de geler, est ajoutée à chaque entrée.

En outre, un double jeu de poutrelles permet de barrer le tunnel à chacune de ses extrémités de façon à pouvoir assurer sa vidange sans devoir mettre à sec le restant du bief de partage.

Le tunnel de Godarville coûta 2 694 000 francs belges de l'époque, soit 2 566 francs le mètre.

Il est classé depuis 1978.

Jean-Baptiste DAUDERGNIES (1827-1886)



Antoine Daudergnies¹² et Marie Aldegonde Buffe accueillent leur premier enfant ce 11 janvier 1827. Ils le prénomment Jean-Baptiste. Modeste famille ouvrière, le petit garçon n'aura pas la chance d'aller à l'école bien longtemps. A 12 ans, il entre en apprentissage auprès de son père à la carrière de chaux de Basècles.

A l'époque, de nombreux ouvriers font leur « *Tour de France* » pour apprendre un métier. Jean-Baptiste tente l'expérience. Il reçoit de son employeur une quinzaine d'avance en reconnaissance de multiples services rendus. Il a 25 ans.

Travailleur incomparable et doté d'une intelligence hors du commun, il dirige rapidement une entreprise de lignes de chemin de fer.

En 1854, il épouse Amélie Passérieux, fille d'un magistrat de Narbonne. Deux fils naissent de cette union : Ferdinand, en 1857 et César en 1859.

Il entreprend de nombreux chantiers en Roumanie, en Andalousie, au Portugal (où il participe à la construction du port de Porto), en Belgique.

Il s'installe en 1881 à Solher (France) où il a fait construire un magnifique château.

En 1883, il dirige des travaux en Belgique, et notamment à Godarville où il construit le tunnel sur le canal.

En 1885, il inaugure le château de Basècles qu'il a érigé à l'emplacement de la maison paternelle.

A 58 ans, fortune faite, Jean-Baptiste peut se retirer des affaires. Mais, en février 1886, Ferdinand de Lesseps¹³ vient à Godarville lui demander de poursuivre les travaux du canal de Panama. Refusant dans un premier temps, « J'ai pu dangé d'iards » dit-il, l'offre plus qu'alléchante et l'aventure le décident d'accepter : un million de francs-or et la Légion d'Honneur.

En 1886, il fait ses adieux à ses parents et amis. Arrivé le 15 avril aux Amériques, il est atteint de troubles bizarres. Trois jours durant il agonise dans d'horribles souffrances. Fièvre jaune ? Insolation ? Empoisonnement ? Le mystère reste entier.

Une rue de Basècles porte aujourd'hui son nom.

¹² Parfois orthographié Dauderni.

¹³ Ferdinand de Lesseps (1805-1894), diplomate français et instigateur du canal de Suez.

Les embranchements du Centre

La Société des Embranchements du Centre est rachetée par l'Etat en 1869. La décroissance des recettes due à la concurrence des chemins de fer et surtout aux réductions de tarif imposées par le gouvernement en 1866, obligent les actionnaires à cette cession.

Les travaux d'élargissement (1884-1888) ne se font pas sans mal : les digues surélevées et la qualité médiocre des terres pour leur construction sont des obstacles qu'il faut solutionner. On compacte les couches de terre successives tout en leur ajoutant du lait de chaux ; l'étanchéité est ainsi assurée.

Le Canal du Centre



Ce canal doit permettre aux exploitants de Mons et du Centre de s'ouvrir aux marchés des bassins de l'Aisne, de l'Oise et de la Seine via la liaison Sambre-Oise (1838). Les Carolorégiens éprouvent le besoin d'une communication vers Tournai et les Flandres.

Trois projets de canaux et un de chemin de fer sont mis à l'étude. C'est finalement Alexandre Vifquain, frère de Jean-Baptiste, qui est désigné.

La construction du canal du Thiriau , ou canal du Centre, commence en 1885. Plusieurs ascenseurs sont disposés sur le parcours. La guerre de 1914 éclate. L'envahisseur, conscient de l'utilité de cette voie de communication tant pour l'industrie que pour la stratégie militaire, poursuit la réalisation des ascenseurs pendant les premières années du conflit.

En août 1917, les premiers bateaux de 300 tonnes transitent du canal de Charleroi au canal de Mons à Condé. La liaison Sambre-Escaut est enfin devenue réalité.

La mise à 300 T entre Seneffe et Bruxelles

Les travaux débutent en 1892 pour s'achever en 1933. A Bruxelles, plus précisément à Molenbeek-Saint-Jean, ce sont les écluses 54 et 55 qui sont mises à grande section. Le chantier est difficile : les espaces restreints en pleine agglomération ainsi que la proximité de la voie d'eau en activité vont obliger les ingénieurs à s'adapter.

Sur le versant de la Senne, entre Seneffe et Arquennes¹⁴, soit sur une longueur de plus de 6 km, le nombre d'écluses est réduit de 10 à 5. Le tracé du canal suit celui du canal à 70 T.

D'importants travaux de consolidation sont entrepris afin de pallier aux fluctuations du niveau des eaux dues aux éclusages ; mais aussi aux coups de gaffes des bateliers et les dégradations provoquées par les dégels.

Afin d'assurer l'alimentation en eau, on accole à chaque écluse deux bassins d'épargne à ciel ouvert¹⁵.

Pour la durée des travaux, un canal de dérivation est mis en place.

Entre Arquennes et Ittre¹⁶, l'élargissement s'effectue entre 1903 et 1915, en conformité à la loi de 1879, des écluses sont également réalisées à cette époque.

Un profil à 600 T en aval de Clabecq

Afin de favoriser le développement économique de la capitale, on envisage d'adopter des normes plus grandes pour permettre aux bateaux de tonnage supérieur à 300 tonnes d'atteindre Clabecq. Différents projets sont envisagés. En 1919, décision est prise de mettre ce tronçon de canal à 600 tonnes.

Le canal à 300 T en quelques chiffres

Longueur : 72, 723 km

Origine et embouchure : Marchienne-au-Pont et canal de Willebroek

Gabarit de la voie d'eau :

- Largeur du plan d'eau : 22 à 29 m
- Largeur de la cunette : en amont de Clabecq, 10,50 m ; en aval de Clabecq, de 18 à 26 m au plafond
- Profondeur minimum : :
 - En amont de Clabecq : 2,20 à 2,40 m ; tirant d'eau autorisé : 2,10 m
 - En aval de Clabecq : 3 m ; tirant d'eau autorisé : 2,30 m
- Hauteur libre sous les ponts (fixes) : 4 m (minimum)

Profil en long : 38 écluses (32 en amont de Clabecq – 40,80 x 5,20 m- et 6 en aval – 81,60 x 10,50 m)

Franchissement de la crête de partage : tunnel à voie simple de Godarville : 1 049 m de long ; longueur du bief de partage : 11 211 m

¹⁴ Écluses 12 à 23.

¹⁵ L'écluse n°12 de Seneffe n'en possède pas.

¹⁶ Écluses 23 à 41.

Le halage

Dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, les mariniers utilisent la voile qui facilite le halage exercé par des ânes, des chevaux et même des êtres humains.

Il existe 3 types de halage :

- à la bricole : le marinier et sa famille s'attachent à la corde de traction par un harnais appelé « bricole » ;
- la traction animale : chevaux, ânes, mulets, bœufs ;
- la traction mécanique : locotracteurs électriques sur rail ou sur pneus, tracteurs diesel

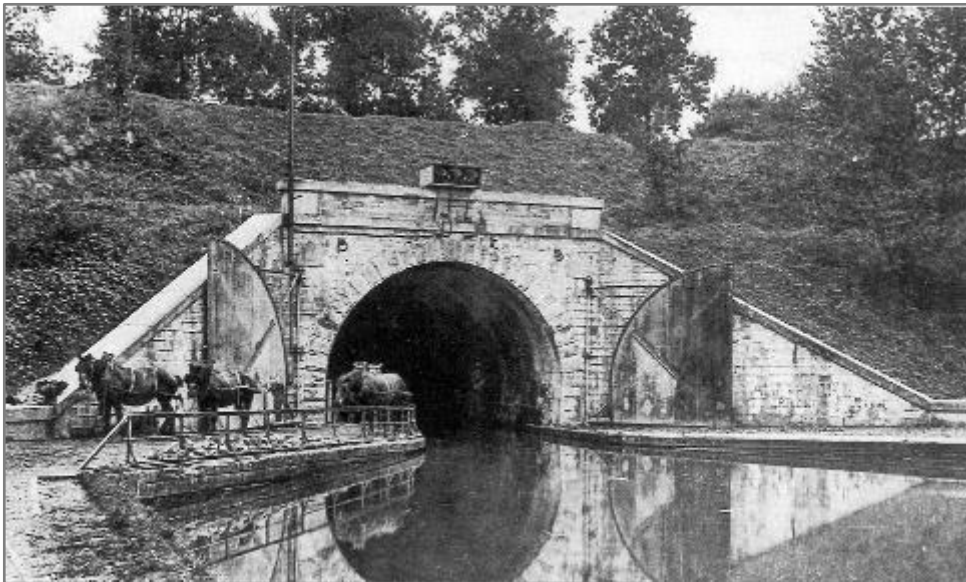
D'autres modes de déplacement sont employés tels que le remorquage, le touage, le poussage, l'écluse, ...

La traction chevaline, service payant, est exploitée lors de la mise à 300 T du canal. Des écuries avec dortoir pour les conducteurs d'attelage sont installées le long de la voie d'eau. On trouve aussi des bateaux-écuries.

Le remorqueur à vapeur est employé dès 1850.

Vers 1935, les chevaux sont remplacés par des tracteurs.

Entre les deux guerres, la motorisation des bateaux entraîne la disparition des compagnies de halage.



Le canal à 1350 T.



La crise économique mondiale de 1929 n'épargne pas l'industrie lourde en Hainaut. La sidérurgie en souffre moins grâce à la proximité des minerais français. Les entreprises hennuyères délocalisent pour s'approcher des grandes voies navigables telles que l'Escaut et le canal de Bruxelles au Rupel. De plus, le canal Albert mis au gabarit de 2 000 T favorise le bassin liégeois. Le bassin de Charleroi ne bénéficie pas d'une liaison bon marché avec Anvers et d'autres ports belges d'importation de minerais d'outre-mer.

L'amélioration des voies de transport est indispensable pour permettre la réduction des frais d'importation et d'exportation des marchandises et matières premières.

Le chemin de fer n'est pas assez concurrentiel : trop de wagons et de locomotives seraient nécessaires pour absorber l'afflux de grands navires.

Le nouveau canal s'impose pour sauver l'industrie du Hainaut.

La deuxième guerre mondiale bloque complètement le projet. En effet, les troupes alliées ont été obligées de faire sauter les ponts et passerelles pour freiner l'avancée allemande. L'autorité occupante fait reconstruire dès 1941 les voies de communication. A la fin du conflit, tous les ouvrages reconstruits ont pu être sauvegardés.

Dès 1947, le Directeur Général des Voies Hydrauliques, Monsieur G. Willems, dresse un programme de modernisation et d'homogénéisation du réseau belge des voies navigables.

Comme la section entre Clabecq et Bruxelles est déjà aménagée pour recevoir les péniches de 1 350 T, il reste la section entre Charleroi et Clabecq à mettre aux normes.

Le tracé général du canal, à part entre Seneffe et Ronquières, se prête bien à la modernisation : biefs longs, nombre réduit d'écluses et courbes à grands rayons.

L'aménagement du canal entre Seneffe et Ronquières.

La vallée resserrée, sinueuse et à forte pente de la Samme entre ces deux villages ne permet pas la réalisation de longs biefs. La recherche d'un nouveau tracé est conditionnée par le relief particulier de la région.

Depuis Seneffe et sur 4 km, le tracé retenu est horizontal. Puis sur 2 km, il descend brusquement jusqu'à Ronquières. La différence de niveau entre les deux biefs est de 68 m : c'est ce qu'on appelle désormais « le rachat de la chute de Ronquières ».

Vu les conditions géologiques du terrain, il est décidé de continuer le plus loin possible le bief de partage et de combler le dénivelé par un ou plusieurs ouvrages de navigation.

En 1957, est créée une commission « étude du rachat de la chute de Ronquières », présidée par Monsieur Willems.

1. Débouché de la Sambre



D'autre part, des travaux au débouché de la Sambre sont commencés. A Marchienne-au-pont, l'écluse 1F est exécutée pour relier le canal à la Sambre. Les écluses de Gosselies (2F) et de Viesville (3F) sont réalisées ensuite et l'aménagement des tronçons de liaison jusqu'à Luttre se poursuit.

Les travaux durent de 1953 à 1961.

A chacune des trois écluses est accolée une station de pompage pour alimenter le bief de partage. Le port de Dampremy est édifié : il fait à ce jour partie du Port Autonome de Charleroi, créé en 1971.



2. Bief de partage

- La tranchée de La Fléchère :

À cet endroit, une profonde tranchée doit être creusée vu la configuration du terrain. De nombreux glissements de terre se produisent entre 1959 et 1964. D'importants travaux sont engagés : des aplatissements des talus, avec un système d'écoulement des eaux et la construction d'un drain parallèle au canal. Ce drain large de 2 m a une profondeur de 10 à 12 m. Des stations d'exhaure¹⁷, situées aux points bas, maintiennent la hauteur d'eau dans le drain à un niveau inférieur à celui de flottaison du canal.

- La tranchée de Godarville :

Creusée dans la crête de partage, elle a une largeur de 320 m pour une profondeur de 45 m. Elle permet la suppression du tunnel à simple voie de Godarville. Le tunnel de la Bête Refaite, dont le tracé est perpendiculaire au nouveau canal, est en partie détruit par sa construction.



- L'embranchement de Seneffe :

Allant de Seneffe vers La Louvière – Houdeng, il est doté de plusieurs murs de quais.

- La darse « Boël » :

Elle se greffe sur l'embranchement de Seneffe. Pour desservir l'usine sidérurgique Boël, des quais y sont construits.

¹⁷ Exhaure : évacuation des eaux d'infiltration hors d'une mine ou d'une carrière, par canalisation et pompage.

3. Le rachat de la chute de Ronquières.



Encore une fois, diverses solutions sont étudiées : écluses, ascenseurs hydrauliques, ascenseurs à flotteurs et funiculaires, plans inclinés. C'est cette dernière proposition qui est retenue.

Les travaux commencèrent le 15 mars 1962 pour se terminer 6 ans plus tard.

Deux bacs métalliques¹⁸ se déplacent dans le sens de leur longueur sur quatre rails de 1 431 m de long avec une pente de 5%. A leurs extrémités, des portes mobiles s'ouvrent lorsqu'ils viennent se placer à la porte du bief. Fonctionnant indépendamment l'un de l'autre, ils se déplacent à une vitesse d'1,20 m par seconde.

Une écluse à grande chute est construite à Ittre, à 5 km de Ronquières.



En 1832, il a fallu 3 jours au premier bateau pour parcourir le canal à 70 tonnes. De nos jours, le même trajet s'effectue dans la journée avec un bateau de 1 350 tonnes.

¹⁸ 91 m de longueur, 12 m de large, profondeur intérieure entre 3 m et 3,70 m, 4 500 à 5 200 tonnes.

Le canal à 1 350 T en chiffres

Longueur : 68,2 km

Origine et embouchure : Dampremy et canal de Willebroek

Gabarit de la voie d'eau :

- Largeur du plan d'eau : 50 m
- Largeur de la cunette : 28 m au plafond
- Profondeur minimum : 3 m ; tirant d'eau autorisé : 2,50 m (2,20 m en certains endroits)
- Tirant d'air autorisé sous les ponts : 5,15 m

Profil en long : 10 écluses et un plan incliné :

- 3 sur le versant de la Sambre (85 x 11,50 m ; 7 m de chute en moyenne)
- Le plan incliné de Ronquières (2 bacs : 91 x 12 m ; 67,73 m de chute)
- 1 écluse sur le versant de la Senne en région wallonne, à Ittre (90 x 12 m ; 13,50 m de chute)
- 4 écluses en région flamande (81,60 x 10,50 m)
- 2 écluses en région bruxelloise (81,60 x 10,50 m)

Franchissement de la crête de partage : grande tranchée de Godarville ; longueur du bief de partage : 28 000 m (sans les embranchements)



Quelques ouvrages d'art dans l'entité de Seneffe

La maison pontière ou éclusière.



La maison pontière ou éclusière est la résidence du responsable d'un pont ou d'une écluse. Cette personne est chargée de faire respecter la réglementation relative à la circulation des bateaux. Son rôle consiste à actionner manuellement la manivelle du pont tournant pour le faire pivoter de 90° et laisser passer les bateaux de part et d'autre de l'axe central.

Ces maisons sont toutes construites suivant un même plan type dressé par l'ingénieur Genard fin 1889. Il s'agit d'un bâtiment rectangulaire hors mitoyenneté. La brique est presque exclusivement employée. La façade est ornée de reliefs aux couleurs contrastées ; la corniche est ornée d'un lambrequin¹⁹ de bois. Sur les pignons de la maison, on trouve quatre œils-de-bœuf.

Une annexe avec un four à pain, des toilettes et un petit atelier jouxte la résidence.

Elles sont toutes installées en bordure de la voie d'eau pour assurer une surveillance constante des ouvrages d'art.

Plus d'une fois, elles ont servi de guinguette, le responsable de l'ouvrage arrondissant ses fins de mois. Au XIX^{ème} siècle, pontier et éclusier ne sont pas tous employés par l'administration. Ils reçoivent le logement en échange de la surveillance et du fonctionnement de l'écluse ou du pont. Ils sont appelés à faire du commerce avec les bateliers.

¹⁹Lambrequin : Plaque allongée, souvent découpée de façon décorative, utilisée, au XIX^e s. surtout, pour dissimuler les gouttières autour d'un toit, le rouleau d'un store en haut d'une fenêtre.

Le Centre de l'Eau

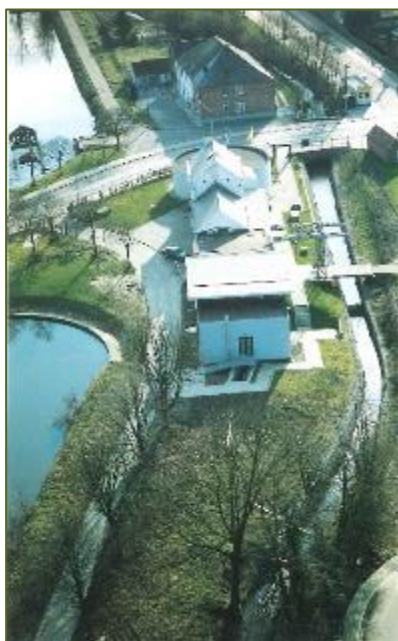


En 1991, le Centre de l'Eau est inauguré. Il est conçu autour de la maison pontière. Le MET²⁰ crée une a.s.b.l. dont l'objectif principal est de sauver, gérer et valoriser le patrimoine hydraulique de la Région Wallonne : le Centre didactique des techniques de l'eau est né.

Une dizaine d'années après, l'administration communale récupère les bâtiments pour y installer ses services : en 2002, Senneffe l'Interactive (espaces numériques), puis le Service du Temps Choisi et l'Office du Tourisme.

En 2010, la bibliothèque publique de Senneffe remplace tous ces services.

L'Observatoire didactique des canaux déménage alors au Plan incliné de Ronquières.



²⁰ MET : Ministère de l'Équipement et des Transports.

Pont-tournant et passerelle de Seneffe et Arquennes

Construit dans les premières années 1900, les deux principaux pontiers sont :

- Georges Goda de 1920 à 1939 ;
- Henri Roberty de 1948 à 1968 (dernière manœuvre).

Les habitants du village ont renommé le pont « Pont Goda » du nom de son premier responsable.

En mai 1940, les alliés français font sauter les ponts afin de ralentir l'avancée allemande. Des passeurs officient dès lors pour garder le contact entre les deux rives du canal. Sur ordre de l'autorité allemande, un pont identique est amené le 29 septembre 1941.



Désaffectés suite à l'ouverture du canal à 1 350 T, la passerelle et le pont sont abandonnés aux mains des ferrailleurs en 1976.



En général, tous les ponts enjambant le canal ont été construits sur le même plan à l'usine John Cockerill à Seraing.

La passerelle pour piétons était accessible par quatre passages latéraux et un pour les chevaux de halage. L'estacade en bois était destinée à protéger le pont de tout choc avec une embarcation mal dirigée.

Construit entre 1888 et 1890, le pont tournant d'Arquennes est le plus ancien pont tournant wallon. Il est classé depuis 1989.



La passerelle a été rénovée en 2007-2008 et le pont, en 2013.

Depuis 1968, il est employé de manière fixe.

Le viaduc d'Arquennes



Commencé en 1853, le viaduc d'Arquennes est inauguré en août 1854 en même temps que la ligne de chemin de fer reliant Manage à Wavre.

300 tonnes de fer et 200 de fonte sont nécessaires pour l'ériger. Construit à 25 m au-dessus du canal, il se compose de 7 travées de 26 m de portée chacune, le tout posé sur des culées et piles de 9 à 15 m de haut.

Long de près de 200 m, il a été reconnu comme le plus grand ouvrage d'art européen de l'époque. Mais d'importantes modifications y sont apportées dès le début des années 1870 : 5 travées sont enlevées réduisant à 50 m ce viaduc.

En mai 1940, les alliés français en déroute, font sauter tous les ponts entre les 20^e et 35^e écluses afin de ralentir l'ennemi. Le viaduc est reconstruit dès la fin du mois de juin par les Allemands. Pendant toute la durée de l'Occupation, il est gardé jour et nuit. Après la guerre, il est réparé par les Ateliers de Seneffe sous la direction d'Hector Cotyle.

La Société des Chemins de Fers Belges est amenée à prendre des mesures défavorables pour les lignes rurales après le conflit. Le développement d'autres moyens de communication et le déclin de l'industrie, provoquent l'arrêt et le démantèlement de la ligne 141 Manage – Wavre.

Le pont de l'Origine à Seneffe



Construit consécutivement au canal à 300T (1888-1890).

Il s'agit de l'endroit où l'embranchement ouest du canal Charleroi-Bruxelles prend son origine. C'était à partir de ce point que l'on calculait la taxe à payer, correspondant à la distance à parcourir par le bateau. Cette taxe porte le nom de « droit de navigation » et est calculée en tonnes / kilomètre.

Ce pont est de type pont-levis, c'est-à-dire qu'il pivote en se relevant autour d'un axe situé à hauteur du tablier. La structure du pont, dite en treillis, offre une passe navigable de 6 m. Son balancement est équilibré par un contrepoids situé sur la partie supérieure de la construction.



Un autre pont de type pont-levis est installé au-dessus de la Samme. Celui-ci est en réfection totale. Le tablier en bois et métal est entièrement refait ainsi que les culées en béton. Le système de levage est sablé et remis en peinture ; les chaînes sont enlevées afin de les traiter séparément.

Le pont-levis ne pourra plus fonctionner. Néanmoins, témoin du début du XX^{ème} siècle, il servira encore pour accéder à la bibliothèque.

Le canal pendant la Seconde Guerre mondiale

Combats du canal de Charleroi à Arquennes (mai 40)

Le 17 mai 1940, les premiers combats pour la défense du canal ont lieu dans la région de Virginal, Ronquières, Arquennes, Feluy, Seneffe. Cette opération, appelée aussi « bataille de La Rocq », fait suite à une autre opération : la bataille de la Dyle.

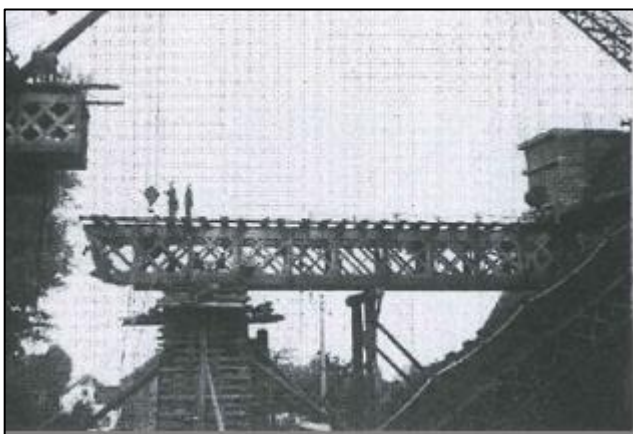
Sur notre territoire, les troupes de la 32^e Division d'Infanterie appartenant à la 1^{ère} Armée Française du Général BLANCHART s'installent. Les restes du Régiment des Tirailleurs Marocains se mêlent aussi au combat. Leur mission est d'interdire le passage du canal de Charleroi, à l'ouest de Nivelles, dans la zone comprise entre Seneffe au sud et Virginal-Samme au nord.

Quinze kilomètres de front à vol d'oiseau sont à tenir (presque 20 km si on tient compte des méandres du canal) sur une largeur variant entre 4 et 8 km. Le terrain est complexe à observer : végétation abondante, bois et arbres le long de la rive. De plus, de nombreux chemins de ferme, 3 grandes routes et 2 voies ferrées rendent la défense difficile.

Après les bombardements de Nivelles, les habitants de nos villages prennent le chemin de l'exode.

Le Génie Français mine 6 ponts et le grand viaduc du chemin de fer de Manage à Wavre. Plus tard, les écluses 16 à 25 et différents pont d'Arquennes et Feluy subissent le même sort (Pont Tournant, Warchais, pont du 20).

Le pont du Warchais est rapidement remis en état. Les Allemands font appel au matériel et à la main d'œuvre des Ateliers de Seneffe, familiarisés avec toutes les techniques de constructions métalliques. Ils travaillent sous la direction d'Hector Cotyle. Dès le 15 août, un premier train franchit le viaduc, gardé nuit et jour par des sentinelles.



Pont du chemin de fer à Arquennes

Un train de munitions est bombardé par les Allemands près du Bois d'Arpes semant la panique générale de la population qui déserte le village grossissant ainsi la foule de fuyards qui passe inlassablement.

Une unité médicale de campagne française s'installe au château de La Rocq et dans l'école des filles d'Arquennes.

A Seneffe, un détachement d'artificiers du Génie Belge est logé.

L'armement des Français est vétuste et inapproprié aux violents combats qui se préparent. Le moral des troupes est au plus bas.

Les avions allemands, les « Stukas », mitraillent la région. Les bombardements sont plutôt rares : l'ennemi veut garder les installations hydrauliques en état pour s'en servir après la victoire.

Les Allemands sont vainqueurs et achèvent le pillage des maisons de nos villages. Partout, des débris de toute sorte, des vitres brisées, des toitures soufflées, ...

87 soldats français et plus de 60 soldats allemands furent inhumés dans la précipitation par les curés et habitants des villages. A noter que les Allemands emmenèrent avec eux beaucoup de victimes du combat. Dans le cimetière d'Arquennes, on trouve aujourd'hui les tombes de 20 soldats français. D'autres ont été rapatriés ou inhumés à Chastres.

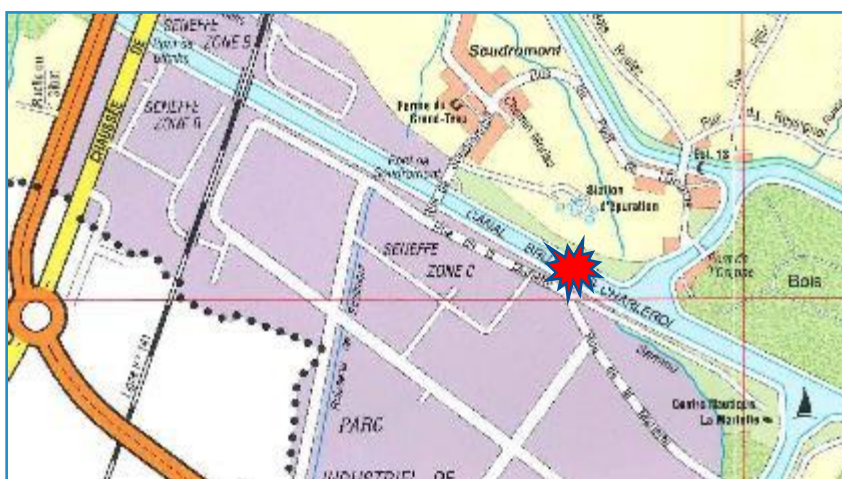
Une dizaine d'habitants partis en exode trouvent la mort sur le chemin.

Pour la description complète des combats, le livre de Mr Jacques De Pooter²¹ est la référence pour nos villages. Je renvoie le lecteur vers la bibliothèque de Seneffe qui possède l'ouvrage et qui propose également une brochure sur Seneffe durant la guerre.

Dynamitage du siphon du canal 10/11/43.

Le 10 novembre 1943 vers 22h une explosion perce la voûte de l'aqueduc qui permet le passage du canal de Charleroi au-dessus de la Samme. La vallée de la Samme est inondée par 600.000 m³ d'eau et le canal est vidé sur 17 km pendant 28h. Les industries sont à l'arrêt par manque d'eau. La circulation des personnes et des marchandises est perturbée.

Les jardins et les caves de certains habitants sont touchés. La navigation fluviale vers la France est stoppée et le trafic ferroviaire est ralenti (machines à vapeur).



Sabotage du pont-rail de Soudromont (28 août 1944)

²¹ **DE POOTER, Jacques** ; Feluy et Arquennes : Les Combats du 17 mai 1940 : Angoisses et Tourments de la population ; Jacques De Pooter Editeur, 2001.

En 1940, le pont-rail de Soudromont a été démoli par les Alliés en retraite et reconstruit rapidement par l'ennemi. Il sera gardé militairement pendant toute la guerre. Ce pont enjambe le canal Charleroi-Bruxelles et permet le passage de la ligne de chemin de fer Haine-Saint-Pierre – Ottignies.

En juin, juillet, août 1944, cette voie ferrée est utilisée par l'armée allemande pour ravitailler en matériel militaire ses troupes. Un corps de garde allemand est installé à la ferme Ponsart.

Le 8 juin 1944, deux jours après le débarquement anglo-américain, la Résistance reçoit l'ordre de passer à l'attaque. A Seneffe, le Groupe B20 agit de toute urgence. A plusieurs reprises, les résistants tentent l'approche du pont de nuit ; ils sont repoussés. Une action diurne est alors programmée. Deux tentatives sont organisées en collaboration avec l'AS de Gouy-lez-Piéton. La première échoue suite aux perquisitions suivies d'arrestations à Gouy tandis que la deuxième est entravée par la rencontre entre une patrouille allemande et les partisans de Gouy.

C'est donc le 28 août 1944 que la Résistance et plus spécialement l'A.S. sabote le pont-rail de Soudromont. Le père Brison de Seneffe et ses hommes se procurent 150 kg de dynamite au charbonnage de Trazegnies et se mettent en route.

Le cantonnier des voies navigables, J. Joris, est chargé de surveiller la sentinelle. La circulation sur le chemin de halage est arrêtée par Victor Carion. A 150 m du pont, René Stallaert et Maxime Lecomte semblent être de paisibles pêcheurs.

Lucien Mercier, Jean Wereldst, Georges Delferire et Marcel Heuchon s'approchent du pont et tuent la sentinelle. La camionnette qui contient les explosifs cachés dans des bonbonnes à oxygène, se gare à proximité du pont. 40 kg d'explosif sont placés entre les piliers de bois. En 7 minutes, les charges sont en place.

Les Allemands, alertés, ouvrent le feu : un rude combat s'engage. Les saboteurs s'enfuient vers le hameau de Longsart. Désarmés, l'ennemi incendie la métairie de Madame Veuve Dauchot.

Un train de la Wehrmacht, bondé de troupes, débouche alors sur le pont et s'arrête au milieu du pont où gît le corps de la sentinelle abattue.

Le pont saute, s'écroule et deux wagons restent suspendus au-dessus du canal. Les saboteurs ont réussi au-delà de leurs espérances cette attaque à haut risque.

Le bilan du combat est de 3 Allemands tués et de nombreux blessés de part et d'autre des deux camps.



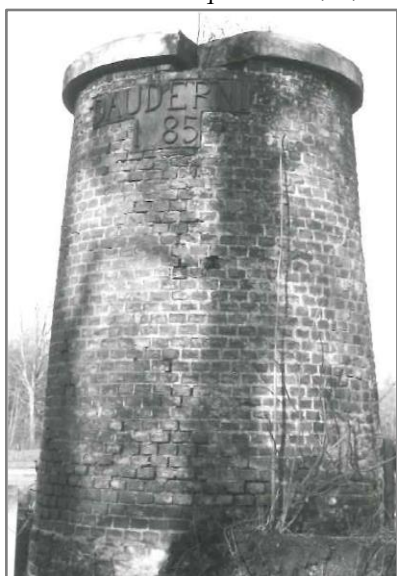
Sabotage du Pont-rail de Soudromont, oeuvre de Stallaert

Quelques Anecdotes

- En 1828, les travaux du canal sont parvenus à Arquennes. En creusant le lit du canal entre la 27^{ème} et 28^{ème} écluse, on trouve le squelette d'un mammouth.
- Les habitants des villages avoisinants ont déblayé les terres à la brouette. A Seneffe, ils logeaient dans des petites maisons près de leur lieu de travail. Certaines sont encore visibles de nos jours de l'autre côté de la bibliothèque.



- A la limite des communes de Gouy et de Godarville, au lieu-dit « baye de Seneffe », les terrassiers mettent à jour de nombreux débris d'urnes belgo-romaines et des poteries grises, très résistantes. Elles sont fort semblables à celles exhumées lors des fouilles de la villa d'Arquennes. Il se peut que ces urnes et poteries soient les restes d'un cimetière belgo-romain.
- Daudergnies a entamé le creusement de la crête de partage par ses deux extrémités. Lorsque les deux chantiers se sont rencontrés, on ne constate qu'un écart de 5 cm.
- La commune de Seneffe s'est opposée au projet des embranchements vers Mariemont et Houdeng afin de protéger les intérêts des propriétaires des rivages du canal.
- L'hiver 1917 fut très froid, on réquisitionne les chômeurs pour briser la glace afin de ménager un passage aux bateaux chargés de céréales destinées aux Etablissements Dambot à La Louvière. Devant l'ampleur du gel, des bateaux immobilisés sont vidés, leurs marchandises sont transférées dans des chariots tirés par des chevaux.
- Lors de la destruction d'une partie du premier tunnel, le corps d'un soldat allemand y est retrouvé.
- Pendant la seconde guerre, la Résistance de Seneffe coule des bateaux dans le tunnel. La première attaque a lieu le 20/7/1944 mais les Allemands renflouent l'épave dès le lendemain. La seconde attaque du 11/8/1944 bloque le tunnel jusqu'à la fin de la guerre.



- Les cheminées construites par Daudergnies ne possédaient pas de grilles. Des jeunes gens, en quête de nids d'oiseaux, y sont tombés. Ils n'ont souffert que de nombreuses fractures.

Chronologie

- 1823 : Reprise du projet de canal par JB Vifquain
- 1827 : Premiers travaux de terrassement et première pierre du souterrain de la Bête Refaite
- 1832 : Inauguration du canal à 70 T
- 1833 : Construction des embranchements
- 1839 : Inauguration des embranchements par Léopold I^{er}
- 1841 : Vifquain étudie le projet d'élargissement à 300 T
- 1854-1857 : Premiers travaux d'élargissement à 300 T (biefs 1-8)
- 1879 : Projet des Canaux Houillers
- 1882-1883 : Elargissement des biefs 9-10
- 1884-1885 : Elargissement du bief de partage
- 1882- 1885 : Réalisation du tunnel de Godarville
- 1884-1888 : Mise à grande section des embranchements
- 1887-1890 : Deuxièmes travaux d'élargissement (biefs 1-8)
- 1882-1917 : Construction du Canal du Centre
- 1892 : Ecluse n° 54 à Molenbeek-Saint-Jean
- 1897 : Ecluse n° 55 à Molenbeek-Saint-Jean
- 1899 : Entre les écluses 12 et 23 (Seneffe – Arquennes)
- 1905-1913 : Entre les écluses 23 et 41 (Arquennes – Ittre)
- 1919 : Elargissement à 600 T en aval de Clabecq
- 1922-1933 : Travaux entre Clabecq et la Place Saintelette à Bruxelles
- 1947 : Programme de modernisation et d'homogénéisation du canal en vue de la mise à 1350 T.
- 1957 : Création de la commission d'étude du rachat de la chute de Ronquières
- 1953-1961 : Travaux d'aménagement du débouché de la Sambre et création du port de Dampremy
- 1959-1964 : La tranchée de La Fléchère est creusée
- 1951-1959 : La tranchée de Godarville
- Années 60 : L'embranchement de Seneffe et la darse de Boël
- 1962-1968 : Plan incliné de Ronquières
- 1969 : Derniers travaux de mise à 1 350 T

Bibliographie

Monographies

- **32^e DIVISION D'INFANTERIE** ; Livre du Souvenir : Guerre 1939-40/1945 ; Secteur Postal 50, numéro spécial juillet 1976.
- **ASSOCIATIONS PATRIOTIQUES DE SENEFFE** ; La Bataille de La Rocq : combats du 17 mai 1940 ; Memini, au nom du devoir de mémoire, 2010.
- **BARTHELEMY, Clément, SHENA, Arcangelo et RENSON, André** ; Les canaux du Centre : une histoire, un style ; Profils n°8 ; Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports, Editions du Perron - 2004
- **COTYLE, Robert** ; Arquennes annales historiques, tome 2 ; éd. La Taille d'Aulne - 1976
- **DAGANT, André et VANBELLINGEN, Paul** ; Les canaux et chemins de fer charbonniers dans le Centre : tome 1 les canaux ; Cercle d'histoire et de folklore Henri Guillemin – 1982
- **DE POOTER, Jacques** ; Feluy et Arquennes : Les Combats du 17 mai 1940 : Angoisses et Tourments de la population ; Jacques De Pooter Editeur, 2001.
- **DIRECTION GENERALE DES SERVICES TECHNIQUES** ; La Wallonie sur le pont des techniques ; Les cahiers du MET n°12 ; Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports – 1994
- **FREZOULS, Maurice (abbé)** ; Les Combats du Canal de Charleroi, région Virginal, Ronquières, Arquennes, Feluy, Seneffe ; 17 mai 1940 ; Imprimerie Gilquin-Decoster, s.d.
- **STERLING, A.** ; Le canal de Charleroi à Bruxelles ; Histoire des voies navigables ; Annales des Travaux Publics de Belgique, n°5 – 1986
- **STERLING, André et DAMBRAIN, Michel** ; Le Canal de Charleroi à Bruxelles : témoin d'une tradition industrielle ; Traces n°4 ; Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports, La Renaissance du Livre – 2001

Articles

Dans les Bulletins de la Société de Recherche Historique et Folklorique de Seneffe :

- Les canaux dans nos contrées ; Graux Alain ; n°2/1979 ; p.17-18
- Canal de Charleroi à Bruxelles : origines et histoire (1) ; Vanbellingén, Paul ; n°4/1982 ; p.13-15
- Le Canal de Charleroi à Bruxelles : où l'on parle déjà d'un plan incliné ; Vanbellingén, Paul ; n°1/1983 ; p.6-10
- A propos d'inondations en 1943 : Seneffe ; Leheut, Léon ; n°1/1983 ; p.15-16
- Le canal de Charleroi à Bruxelles : la retenue d'eau de Clairefontaine déjà prévue en 1824 ; Vanbellingén, Paul ; n°2/1983 ; p.14-17
- Les combats du canal de Charleroi en mai 1940 (Arquennes) ; Leheut, Léon n°1/1986 ; p.10-18
- Le viaduc d'Arquennes ; Bauduin, Germain ; n°2/1995 ; p.20-26
- Canal « à petit gabarit » et les bateaux immatriculés à Feluy 1832-1870 ; Bauduin, Germain ; n°2/1995 ; p.27-29
- Ventes de bateaux, droit de patente et location d'un quai au XIX^e siècle ; Massart, Daniel ; n°2/1995 ; p.30-36.

Cette brochure a été rédigée à partir de documents et d'archives se trouvant dans le Fonds régional de la bibliothèque de Seneffe. Seuls quelques événements marquants de l'entité sont exposés ici.

Envie d'en savoir plus, venez découvrir l'ensemble de la documentation sur l'histoire de l'entité de Seneffe :

**Bibliothèque principale de Seneffe,
Place Penne d'Agenais, 8
7180 Seneffe**



Mardi : 13h à 17h

Mercredi : 9h à 18h

Jeudi : 13h à 17h

Vendredi : 13h à 18h

Samedi : 14h à 18h

Contact : biblio@seneffe.be - **064/52.17.87**

Conditions d'accès :

Pour les plus jeunes (jusqu'à 18 ans inclus) : **GRATUIT**

Pour les adultes : Abonnement annuel de 5 €

Suivez-nous !



twitter.com/BibSeneffe



facebook.com/bibliothequesdeseneffe