

Voies fluviales en Wallonie... quelques grandes étapes

Sous les régimes français et hollandais, la mise en valeur économique des terres wallonnes les plus industrielles – comme le Hainaut et le pays de Liège – a conduit à l'ouverture des premiers canaux, tels ceux qui reliaient Mons à Condé, Pommerœul à Antoing, puis Liège à Maastricht. Tantôt freinés, tantôt menés avec dynamisme, le développement et la modernisation du réseau des voies navigables wallonnes ont été poursuivis durant toute la seconde moitié du 19^e siècle et durant le siècle suivant.⁰¹

Soutenir le développement industriel

À partir de 1830, l'État belge reprend, petit à petit, la gestion des voies navigables qui, jusque-là, étaient l'apanage des Provinces, des Communes ou de concessionnaires privés. Ce qui permet, pour la première fois, d'avoir une vue stratégique globale et cohérente d'un réseau à développer et à construire.⁰²

Urgence à Liège Une Liaison Liège-Anvers

Ulric-Nicolas Kümmer, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, rédige en 1846 un projet d'amélioration de la Meuse, il décrit la complexité de la navigation et les dangers auxquels s'exposent les bateliers dans la traversée de la Cité ardente. En 1850, de nouvelles inondations désolent la Cité ardente et d'autres entités de la vallée de la Meuse. Enjoint d'endiguer tout risque d'inondation, le Gouvernement vote, dès 1851, la loi autorisant la canalisation et la dérivation de la Meuse (45 à 60 m de largeur), conformément aux plans établis par Kümmer.

En aval, les Travaux publics procèdent aussi à des opérations de redressement et d'amélioration du lit de la Meuse afin de limiter encore les risques d'inondations.

Ces derniers travaux de rectification sont indissociables de l'ouverture, dès 1850, d'un canal latéral à la Meuse entre Liège (Coronmeuse) et Maastricht. En 1859 — soit neuf ans après l'ouverture du canal Liège-Maastricht — les Travaux publics achèvent enfin le fameux canal « nord » de liaison Meuse-Escaut, dont la réalisation était envisagée depuis des siècles.

La Meuse canalisée

La Meuse belge est entièrement canalisée (au gabarit de 600 tonnes) en septembre 1880. Entamé 27 ans plus tôt, ce programme de canalisation a nécessité l'implantation de 24 barrages éclusés, dont ceux d'Hermalle-sous-Argenteau et de Visé, en 1863-1864. Il permet de répondre au développement de plusieurs charbonnages situés en aval de Liège. Cette section du fleuve est, d'ailleurs, mise en communication avec le canal Liège-Maastricht, grâce à un petit canal de 800 m de long, reliant Visé à Haccourt.

L'Escaut enfin amélioré

À partir de 1860, les Travaux publics s'attaquent à l'amélioration du cours de l'Escaut. Ce programme se concrétise, notamment, par la rectification de nombreux méandres du fleuve et par la construction d'écluses à sas à Antoing (1865), à Kain (1870) et à Espierre (1881), au niveau du canal du même nom, achevé 20 ans plus tôt.

Ce canal de l'Espierre développe 8,4 km et s'ouvre sur le canal de Roubaix, puis sur la Deule canalisée, en direction de Lille.

Par ailleurs, sur la rive droite de l'Escaut, le canal Pommerœul-Antoing s'est vu greffer le canal Blaton-Ath, qui permet au bassin de Mons de communiquer directement avec la Dendre. À Ath, les bateaux rejoignent la Dendre canalisée,

01
De 1815 à 1830, le règne de Guillaume I^{er} marque une avancée certaine sur le plan du transport fluvial. Le souverain orangiste fait notamment creuser le canal Pommerœul-Antoing, qui rejoint l'Escaut en évitant le passage en territoire français. Il approuve également la canalisation de la Sambre et l'ouverture du canal Charleroi-Bruxelles.

02
L'industrialisation de la Belgique impose, dans la seconde moitié du 19^e siècle, la modernisation des voies d'eau naturelles du pays. C'est ainsi que l'Escaut bénéficie de notables améliorations, que la Dendre – prolongée par le canal Blaton-Ath – est canalisée et que la Meuse est régularisée sur tout son cours belge. En aval de Liège, un système de canaux, peu efficace, relie enfin la Cité ardente à Anvers. Les crédits manquent et ces travaux urgents sont menés avec peu de vigueur.

entre 1859 et 1868, grâce à la construction de 12 écluses (42 m sur 5,20 m).

Un canal pour le Centre

La construction du canal du Centre est entérinée par la loi du 4 août 1879. Le futur tracé doit suivre les vallées du Thiriau et de la Haine, en partant de Gœgnies – au point de bifurcation des embranchements du canal de Charleroi – pour rejoindre le canal Mons-Condé. Soit 21 km pour une voie d'eau accusant un dénivelé total de près de 90 m. Les travaux débutent réellement en 1882. En 1884, les terrassiers s'attaquent à la mise à gabarit (300 tonnes) des embranchements du canal Charleroi-Bruxelles. L'année suivante, ils mettent en chantier l'ascenseur hydraulique de Houdeng-Gœgnies, la première des quatre merveilles techniques qui vont permettre de franchir le gouffre de 66 m enregistré dans la vallée du Thiriau. En 7 km seulement !

Très petits consommateurs d'eau, ces ascenseurs ont été conçus par l'ingénieur britannique Edwin Clarck et fabriqués par la société Cockerill, de Seraing.

Une politique marquée par les inondations

Après l'Armistice, le Gouvernement se hâte de remettre en état le vieux réseau navigable belge. C'est alors que les crues tragiques de 1926 le poussent à réellement moderniser ce réseau et, en particulier, à perfectionner la canalisation de la Sambre et de la Meuse, vecteurs d'inondations chroniques. En 1940, ces travaux sont loin d'être achevés. Par contre, le Canal Albert, creusé de 1930 à 1939, renouvelle radicalement la liaison Liège-Anvers. En 1933, la totalité du canal Charleroi-Bruxelles est réalisée.

Vers un réseau de premier plan

Derniers balbutiements

En 1947, un nouveau programme décidé par le Gouvernement et orchestré par Gustave Willems, directeur général des Ponts et Chaussées, prévoit enfin une modernisation radicale des principales voies d'eau wallonnes (mise au gabarit de 1.350 tonnes des principales voies d'eau wallonnes). Toutefois, il faut attendre 1957 pour que le Gouvernement se décide à hâter réellement ce processus d'une grande importance pour les bassins industriels du Sud du pays. Ainsi, en 1968, le canal Charleroi-Bruxelles est ouvert aux embarcations de 1.350 tonnes.

La loi des 1.350 tonnes

En 1957, afin d'accentuer le développement de grands bassins industriels, la loi dite *des 1.350 tonnes*, donne le coup d'envoi de ce vaste programme de modernisation et d'uniformisation du réseau navigable belge. Doté d'une enveloppe de 11 milliards de francs, le programme confirme donc la mise à 1.350 tonnes de la basse Sambre et du canal Charleroi-Bruxelles. Ce plan en charge

des Travaux publics, prévoit aussi de poursuivre la modernisation de la Meuse et accorde une priorité à la mise en service du canal Nimy-Péronnes (1964), « en vue de sauvegarder des intérêts industriels immédiats du Tournaisis » et de remédier aux inondations chroniques de la Haine.

C'est ainsi qu'une *Commission d'étude du rachat de la chute de Ronquières* voit le jour en 1957. Sa mission : définir la solution technique adéquate pour achever la mise à 1.350 tonnes du canal Charleroi-Bruxelles. En mars 1962, l'administration des Voies hydrauliques entame la construction du plan incliné de Ronquières, préféré à une succession d'écluses ou d'ascenseurs à bateaux en raison des conditions topographiques et géologiques locales.

Achévé en avril 1968, cet ouvrage d'art remarquable – il s'agit du plus grand plan incliné au monde – comporte deux bacs, remplis d'eau, où viennent se loger les bateaux.

Mises à gabarit

L'administration des Voies hydrauliques poursuit la modernisation de la Meuse moyenne (Namur-Liège), pratiquement arrêtée en 1958, après la construction de l'écluse d'Ampsin-Neuville (Amay).

Prouesses technologiques

Dans le Hainaut, l'administration des Voies hydrauliques a poursuivi, au cours des années 1990, la construction de l'immense ascenseur de Strépy-Thieu en vue de l'ouverture complète du canal du Centre aux unités de 1.350 tonnes. Inaugurée en 2002, cette infrastructure de 300.000 tonnes, composée, en fait, de deux ascenseurs indépendants, constitue le plus grand ascenseur à bateaux au monde, avec 118 m de haut, 140 m de long et 85 m de large. Il rattrape une chute de 73,15 m, remplaçant ainsi deux écluses et les quatre ascenseurs séculaires. Les bacs, dans lesquels prennent place les bateaux, affichent une dimension de 112 sur 12 m. À pleine charge, leur poids atteint plus de 10.000 tonnes!⁰³

Les voies navigables en Wallonie au 21^e siècle

Avec quelque 450 km de voies navigables, dont plus de 80 % sont au moins au gabarit international de 1.350 tonnes, la Wallonie possède un réseau fluvial compétitif, au cœur de la zone la plus dense du réseau transeuropéen des voies navigables, en relation avec les grands ports de mer et les centres économiques de l'Europe de l'ouest, et même jusqu'à la Mer Noire via les bassins du Rhin et du Danube.⁰⁴

Le réseau wallon des voies navigables s'articule autour des bassins de la Meuse (à l'est et au centre) et de l'Escaut (à l'ouest), tous deux reliés par un maillage de rivières et canaux. Ce réseau est le fruit d'un long, d'un très long processus historique qui, par sa chronologie et sa complexité, rend compte de l'évolution même des sociétés qui l'ont porté.

03
Vitrine du savoir-faire technologique wallon, le nouveau canal du Centre a également nécessité la construction du pont-canal de Houdeng-Aimeries (La Louvière), un ouvrage de 500 m de long et de 46 m de large, qui franchit la vallée du Thiriau et le complexe routier d'accès à la zone industrielle de Strépy.

04
Les voies navigables wallonnes ont vu transiter près de 45 millions de tonnes en 2011. L'objectif de la Wallonie est d'exploiter davantage le potentiel de son positionnement géographique et de porter le réseau actuel au gabarit minimum de 2.000 tonnes à l'horizon 2020.