

De Mons à Condé.

Un canal et des hommes

(1807-1968)

Catalogue de l'exposition organisée par le Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région, en partenariat avec la Ville de Saint-Ghislain, à l'occasion du bicentenaire du début des travaux de construction du canal de Mons à Condé.

Saint-Ghislain, Espace Ockeghem,
Tour de la Ville,
13 au 28 octobre 2007.

Publié sous la direction de Laurent HONNORÉ et Yannick COUTIEZ

Publication extraordinaire du
Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région, n° 10,
Saint-Ghislain
2007

Table des matières



Comité organisateur et scientifique.....	6
Liste des prêteurs.....	8
Abréviations.....	9
Avant-propos.....	10
I. <i>Bateaux et navigation sur la Haine à la fin de l'ancien régime</i>	17
Yannick COUTIEZ	
II. <i>Le canal de Mons à Condé : origines, construction, financement et mise en service (1801-1818)</i>	53
Laurent HONNORÉ Christiane PIÉRARD, notice II.20	
III. <i>Le canal de Mons à Condé : une voie d'eau pour les houillères du bassin du Couchant de Mons</i>	109
Assunta BIANCHI	
IV. <i>Le paysage le long du canal à travers les cartes postales</i>	147
Willy THOMAS	
V. <i>Le paysage le long du canal, hier et aujourd'hui</i>	171
Grégoire AUQUIER	
VI. <i>Les infrastructures de la navigation et les travaux de comblement</i>	211
Bruno VAN MOL	
VII. <i>Les bateaux du canal de Mons à Condé</i>	251
Cécile ANSIEAU	
VIII. <i>La vie sociale des professions liées au canal et le Home des bateliers</i>	263
Marie ARNOULD, Yolande CAUFRIEZ Daniel VAN OVERSTRAETEN, notice VIII.14	
IX. <i>Divertissements, loisirs et fêtes autour du canal</i>	293
Monique BERTIEAUX et Marie-Thérèse DEVIENNE	

Comité organisateur et scientifique



Cécile ANSIEAU,
*licenciée en archéologie,
attachée au Service de l'Archéologie du Ministère de la Région wallonne*

Marie ARNOULD,
licenciée en histoire

Grégoire AUQUIER,
*licencié en histoire,
maître-assistant à l'École normale catholique du Brabant wallon à Nivelles
et Louvain-la-Neuve, professeur au Centre éducatif Saint-Pierre à Leuze-en-Hainaut*

Monique BERTIEAUX,
archiviste de la Ville de Saint-Ghislain

Assunta BIANCHI,
*licenciée en histoire,
assistante de recherche auprès de l'asbl Sauvegarde des archives industrielles
du Couchant de Mons*

Yolande CAUFRIEZ,
*licenciée en philologie germanique,
maître-assistante d'anglais et d'allemand à la Haute École Albert Jacquard
de Namur et Tamines*

Yannick COUTIEZ,
docteur en histoire

Marie-Thérèse DEVIENNE,
membre du Comité du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région

Roland HOLBRECHTS,
membre du Comité du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région

Laurent HONNORÉ,
docteur en histoire,
conservateur des Archives de l'État à Mons,
maître de conférences aux Facultés universitaires catholiques de Mons

Christiane PIÉRARD,
docteur en histoire,
conservateur honoraire des fonds anciens de la Bibliothèque
de l'Université de Mons-Hainaut

Willy THOMAS,
trésorier du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région

Bruno VAN MOL,
ingénieur honoraire à l'Administration des Ponts et Chaussées,
ancien président du Cercle archéologique de Mons

Daniel VAN OVERSTRAETEN,
docteur en histoire,
chef de département honoraire aux Archives générales du Royaume
et Archives de l'État dans les Provinces

Liste des prêteurs



Administration du Cadastre. Direction
régionale de Mons
Archives de l'État à Mons
Archives générales du Royaume
(Bruxelles)
Archives de la Ville de Saint-Ghislain
Bibliothèque royale de Belgique
Bibliothèque de l'Université de Mons-
Hainaut
Collection « Patricia et Jacques »
Collection Namur-Busson
Communauté française de Belgique.
Internat de l'Athénée de Saint-Ghislain
Faculté polytechnique de Mons
Gy seray Boussu
Ministère de l'Équipement et des
Transports. Administration des Voies
hydrauliques à Mons
Musée de la Foire et de la Mémoire de
Saint-Ghislain
Musée des Beaux-Arts de Mons
Musée Jean Lescarts à Mons
Musée royal de Mariemont

Musée de la Route à Mons
Sauvegarde des Archives industrielles du
Couchant de Mons (SAICOM)
Ursidongue
Ville de Saint-Ghislain

M. Michel Andry
† M. André Auquier
M. Grégoire Auquier
M. Cyriaque Bayot
M. Marcel Capouillez
M^{me} Nicole Créteur
M. Roland Holbrechts
M. Laurent Honnoré
M. Gérard Liénard
M^{me} Josée Michiels
M. Marcel Navez
M. Pigeon
M. Jacques Quenon
M. et M^{me} Jacques Thayse
M. Willy Thomas
M. Bruno Van Mol

Abréviations

AÉM :	Archives de l'État à Mons
ACAM :	<i>Annales du Cercle archéologique de Mons</i>
ACStGh :	<i>Annales du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la Région</i>
AGH :	Archives des Sociétaires et de la Société civile des Usines et Mines de houille du Grand-Hornu
AVHM :	Archives des Voies hydrauliques à Mons
BUMH :	Bibliothèque de l'Université de Mons-Hainaut
Cat. :	Catalogue
SAICOM :	Sauvegarde des archives industrielles du Couchant de Mons

Avant-propos



Pendant 160 ans, Saint-Ghislain et le Borinage ont été traversés par le canal de Mons à Condé. Peu de traces subsistent aujourd'hui des nombreuses activités générées par cette voie navigable. À Saint-Ghislain, l'ancien Home des bateliers dresse désormais son imposante façade le long de la voie autoroutière établie à l'emplacement du canal. Bien des automobilistes circulant à vive allure à cet endroit doivent s'interroger sur le caractère insolite de la présence d'un tel bâtiment, dont le fronton indique, en français et en néerlandais, quelle fut autrefois sa destination. La toponymie saint-ghislainoise garde également la trace du canal, présente dans la rue du Port, la rue des Bateliers, la rue du Sas, la rue de l'Industrie. Mais c'est surtout dans la mémoire de nombreux Saint-Ghislainois et de nombreux Borains que le souvenir du canal est resté vivace. L'intense activité qui régnait dans les quartiers proches du canal et sur les chantiers navals, le lent défilé des péniches parcourant la voie d'eau dans les deux sens, les nombreux ouvrages d'art – ponts et écluses – qui parsemaient le tracé du canal, les festi-

vités dont il était le théâtre, et en particulier la célèbre ducasse du 15 août dans la rue du Port à Saint-Ghislain, ont marqué de leur empreinte la mémoire collective de notre région.

C'est pour entretenir cette mémoire et pour la transmettre aux plus jeunes que le Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région a décidé de donner un retentissement particulier à la commémoration du bicentenaire du début des travaux de construction du canal de Mons à Condé, officiellement inaugurés le 18 octobre 1807 à Mons. Il nous a semblé important de rappeler la place que le canal a tenue dans l'histoire économique et sociale de Saint-Ghislain et des communes du Borinage.

L'histoire du canal de Mons à Condé entre donc parfaitement dans le cadre des préoccupations de notre Cercle. Fondé en 1959 par quelques Saint-Ghislainois désireux de contribuer à une meilleure connaissance de l'histoire de la ville, celui-ci a ensuite progressivement élargi son champ d'investigation à la région environnante, dont il vise à mieux faire connaître le passé.

Or, c'est bien cette région que le canal de Mons à Condé traversait de part en part et dont il contribua à assurer la prospérité économique durant des décennies.

La construction du canal avait essentiellement pour but d'améliorer le transport vers Condé, et donc vers l'Escaut, du charbon extrait des mines du Borinage. La Haine, voie traditionnelle d'exportation depuis plusieurs siècles, avait atteint les limites de ses capacités de navigation et ne permettait plus de faire face aux besoins en charbon générés par les prémices de la révolution industrielle. Grâce au canal, les possibilités d'exportation du charbon borain se trouveront fortement accrues, tant vers les marchés du Nord (Flandres et Hollande) que vers le marché français. Grâce au canal, Saint-Ghislain est devenue, avec Mons, une plaque tournante du commerce charbonnier au XIX^e siècle.

Commencé durant le régime français, complètement achevé en 1818, le canal de Mons à Condé devait être pour ses concepteurs le premier tronçon d'une grande voie navigable qui reliait l'Escaut à la Sambre, à la Meuse et au Rhin. Il constitue en outre la première réalisation importante du XIX^e siècle en matière de voies

navigables sur le territoire de la Belgique. En ce sens, il joue un rôle précurseur. Il sera suivi de nombreux travaux similaires durant le régime hollandais et surtout entre 1830 et 1880, période marquée par la construction de nombreux canaux¹. La navigation intérieure a ainsi constitué un facteur important du processus d'industrialisation, en assurant particulièrement l'acheminement des matières premières pondéreuses.



Lorsque le Comité du Cercle a lancé ce projet d'exposition, il y a plusieurs années déjà, nous n'imaginions pas à quel point le thème retenu s'avérerait à la fois passionnant et foisonnant. Il est vrai que peu d'études récentes avaient été consacrées au canal de Mons à Condé, si l'on excepte le travail pionnier du regretté André Auquier² et l'intéressant catalogue sur l'histoire des transports à Saint-Ghislain

-
- 1 Pour une synthèse de l'histoire des voies navigables au XIX^e siècle en Belgique, voir B. VAN DER HERTEN, *België onder stoom. Transport en communicatie tijdens de 19de eeuw*, Louvain, 2004, p. 219-288 (*Studies in Social and Economic History*, 32).
 - 2 A. AUQUIER, *De Mons à Condé (ou l'ombre de Napoléon)*, Hornu, 1981.

publié par l'association Ursidongue en 1989, dont un important chapitre traite du canal de Mons à Condé³.

Dès les premières recherches, il est apparu que l'histoire de cette voie navigable conduisait à s'interroger sur un grand nombre d'aspects de la vie économique et sociale de notre région. Rapidement, nous avons mis au jour une multitude de documents, dont la plupart étaient encore inédits, voire complètement inconnus. Au cours de nos recherches, nous avons découvert une quantité impressionnante de cartes, de plans, de cartes postales, de photographies et même d'objets et d'œuvres d'art témoignant de l'histoire du canal. Le Comité du Cercle remercie très sincèrement les institutions publiques et privées ainsi que les particuliers qui ont accepté de nous prêter les documents en leur possession.

Des choix se sont avérés indispensables et nous avons finalement retenu neuf sections afin d'aborder les dimensions géographique, technique, économique et

sociale que recouvre l'histoire de toute voie navigable. Il fallait d'abord envisager les grandes caractéristiques de la navigation sur la Haine avant la construction du canal. La deuxième section du catalogue traite des origines du canal, depuis l'élaboration des premiers projets jusqu'à la mise en service complète en 1818. La troisième section se penche sur la principale raison d'être du canal, qui fut avant tout une voie d'exportation pour les charbonnages du Couchant de Mons. Les quatrième et cinquième sections nous conduisent à découvrir ce qu'était le paysage le long du canal, à travers une sélection de cartes postales d'une part, un ensemble de documents iconographiques et de documents écrits d'autre part. La sixième section s'attarde sur les ouvrages d'art et les chantiers navals qui jalonnaient le tracé du canal. Elle envisage également son déclin et les travaux de comblement qui ont suivi sa désaffectation. La septième section évoque les bateaux qui naviguèrent sur le canal. La huitième section s'intéresse aux professions qui faisaient vivre le canal et que le canal faisait vivre : les bateliers, bien sûr, mais aussi les éclusiers, les haleurs, les pontonniers et les ouvriers des chantiers navals. Cette section aborde en outre

3 D. COULON, *Les voies navigables*, dans *Billets de transports. Traces du passé saint-ghislainois*, s.l. [Saint-Ghislain], 1989, p. 30-55.

une institution étroitement liée à la vie du canal : le Home pour enfants de bateliers de Saint-Ghislain. Enfin, la neuvième section est résolument festive puis qu'elle décrit les divertissements et les loisirs autour du canal.

Chacun des thèmes évoqués est introduit par une brève synthèse qui vise à remettre ceux-ci dans leur contexte historique, suivie par quelques références bibliographiques qui permettent d'approfondir les questions envisagées. Viennent ensuite les notices des pièces et documents exposés.

Sur les différents thèmes, nous avons tenté de faire le point des connaissances actuelles, mais aussi d'apporter des éléments nouveaux grâce à la mise en œuvre d'archives inédites. Nous avons donc souhaité aller au-delà du simple catalogue offrant une description des pièces exposées et offrir aux chercheurs et au public intéressé la première étude d'ensemble sur l'histoire du canal de Mons à Condé. Nous sommes toutefois conscients que de nombreuses questions restent à approfondir et que de nombreuses sources doivent encore être exploitées. Notre plus grande satisfaction serait que notre initia-

tive suscite de nouvelles recherches et que les pistes que nous lançons soient suivies par d'autres.



Je tiens à souligner tout particulièrement que l'exposition et le catalogue que nous présentons aux visiteurs et aux lecteurs sont le résultat d'un travail d'équipe. Depuis sa création en 1959, notre Cercle a toujours associé des historiens professionnels et amateurs, unis par l'intérêt porté à l'histoire de notre région. C'est une nouvelle fois le cas aujourd'hui. Chacun des collaborateurs de ce catalogue s'est investi avec enthousiasme dans ce projet, consacrant de nombreuses heures de travail à étudier le thème qui lui avait été confié et à débusquer les documents qui permettraient de l'illustrer. Pour plusieurs d'entre nous, c'était une première. Un réel esprit de collaboration a animé notre petite équipe, chacun signalant aux autres tel ou tel document susceptible de les intéresser ou leur apportant des compléments d'information utiles.



Cette exposition n'aurait pu voir le jour sans l'important soutien financier et matériel dont nous avons pu bénéficier de la part des autorités communales de la Ville de Saint-Ghislain. La Ville confirme ainsi l'intérêt jamais démenti qu'elle porte depuis longtemps aux activités de notre Cercle. Qu'elle en soit vivement remerciée !



Témoin et acteur de l'extraordinaire prospérité économique de notre région au XIX^e et dans la première moitié du XX^e siècle, le canal de Mons à Condé a disparu au moment où celle-ci voyait décliner l'industrie qui avait longtemps fait sa richesse. L'intérêt pour l'histoire des voies navigables n'a toutefois rien de passéiste. Supplantées dès la fin du XIX^e siècle par le chemin de fer et au siècle suivant par la route, les voies navigables suscitent aujourd'hui un regain d'intérêt. Moyen de transport sûr, respectueux de l'environnement et peu coûteux, il offre une réelle alternative face à la saturation croissante des trafics routier et ferroviaire. Dans notre région, la remise en activité du canal entre Pommerœul et Condé,

actuellement inutilisable pour cause d'envasement, est à l'étude. Elle permettrait de relier l'Escaut au canal du Centre, sans le détour du canal Nimy-Blaton-Péronnes. Elle pourrait ainsi constituer l'un des instruments du redressement économique du Hainaut et faire renaître sur de nouvelles bases une voie de communication disparue voici quarante ans.

Nous vous invitons maintenant à embarquer sur notre péniche imaginaire et à découvrir *De Mons à Condé. Un canal et des hommes...*

LAURENT HONNORÉ
Président du Cercle
d'histoire et d'archéologie
de Saint-Ghislain et de la région

I. BATEAUX ET NAVIGATION SUR LA HAINE À LA FIN DE L'ANCIEN RÉGIME

☀️ YANNICK COUTIEZ ☀️

LA HAINE

Jamais la Haine n'a été navigable. Et pourtant, la présence d'installations portuaires et de bateaux est attestée dès l'époque romaine. À vrai dire, si navigation il y eut, elle ne fut possible qu'artificiellement, grâce à un incessant travail de l'homme et à la mise en œuvre de travaux colossaux, essentiellement depuis le XVI^e siècle. Un rapport des architectes Debrissy et Paternostre, en 1796, est éclairant à ce propos : « On voudra bien faire attention qu'il n'en est pas de la navigation dont il s'agit comme de celle qui se fait sur un canal dont les biez, lorsqu'ils sont emplis, contiennent l'eau stagnante entre deux sas et ne souffrent de déperdition que la quantité d'eau nécessaire pour une écluse au passage de chaque bateau par un sas, soit en montant ou en descen-

dant, et cette déperdition est refournie à termes réglés à la tête du canal.

Mais sur la Hayne, la navigation qui y est artificiellement établie doit cependant un libre cours aux eaux qu'il n'est possible de contenir que par les ressauts et pour un tems dont les navigateurs profitent. Ces eaux se déversent ensuite pour naviger dans la partie d'aval.

La navigation sur l'Escaut, la Sambre et la Meuse a une toute autre conduite et n'a qu'un rapport éloigné avec celle de la Hayne »¹.

La Haine prend sa source à Anderlues (179 m) mais elle n'est utilisée comme voie

¹ Rapport des architectes Debrissy et Paternostre à cause du projet présenté par le citoyen Noël, meunier en la commune de Lens, pour construire un moulin à eau sur la Haine à côté de l'écluse de Thulin. 28 messidor an IV (16 juillet 1796). AÉM, Cartes et plans, 1112.



Deux vues de la Haine à Jemappes
au début du XX^e siècle.
Cartes postales.
Collections Namur et Arnould.



navigable que depuis Jemappes au point de confluence avec la Trouille jusqu'à son débouché dans l'Escaut à Condé (16 m.). La Trouille fut épisodiquement navigable jusqu'à Mons. Des quais y étaient installés dans le quartier du Rivage, près de l'abbaye du Val-des-Écoliers².

De Mons à Condé, la Haine s'écoule lentement dans une vallée quasi plate. Au XIX^e siècle, la dénivellation entre les deux villes n'est que de 11 mètres³. Ses débordements sont fréquents. En période de pluie, ses affluents, le rieu du Cœur et l'Elwame, par exemple, sur le flanc sud, se transforment en torrents et inondent les villages et les prairies basses. Au XVIII^e siècle, à l'initiative des autorités de Bruxelles et de Versailles, une vaste entreprise d'assèchement est réalisée. C'est la Wateringue de Pommerœul⁴.

Pour rendre la rivière navigable, il faut non seulement construire un réseau

d'écluses⁵ mais il faut aussi l'endiguer tout au long de son cours jusqu'à Condé. Les digues servent en outre de chemin de halage. Elles sont d'autant plus nécessaires au XVIII^e siècle que le radier des écluses construites aux siècles précédents est au même niveau que celui des prairies adjacentes.

Deux descriptions de la Haine et de son cours, rédigées au XVIII^e siècle, seront sollicitées dans le texte qui suit. La première est le «Mémoire sur la rivière de la Haine et sur sa navigation depuis son origine, jusqu'à son confluent dans l'Escaut à Condé. Campagne de 1747» dû à l'ingénieur français Franquet⁶. La seconde est le très long rapport d'enquête déposé sur le bureau de la Jointe des Eaux en 1773⁷. Il présente un instantané fort complet sur la situation des prairies de la vallée et sur la navigation depuis Boussu jusqu'à la frontière française. Le plan

2 G. DECAMPS, *Notre-Dame du Val-des-Écoliers. Prieuré, ensuite abbaye de chanoines réguliers de l'Ordre de saint Augustin*, dans *ACAM*, t. 19, 1886, p. 175-176.

3 J.-B. VIFQUAIN, *Des voies navigables en Belgique*, Bruxelles, 1842, p. 17.

4 Y. COUTIEZ, *Le gouvernement central et les communautaires ruraux hainuyères (1714-1794)*, Mouscron, 1993, p. 279-295 (*Analectes d'histoire du*

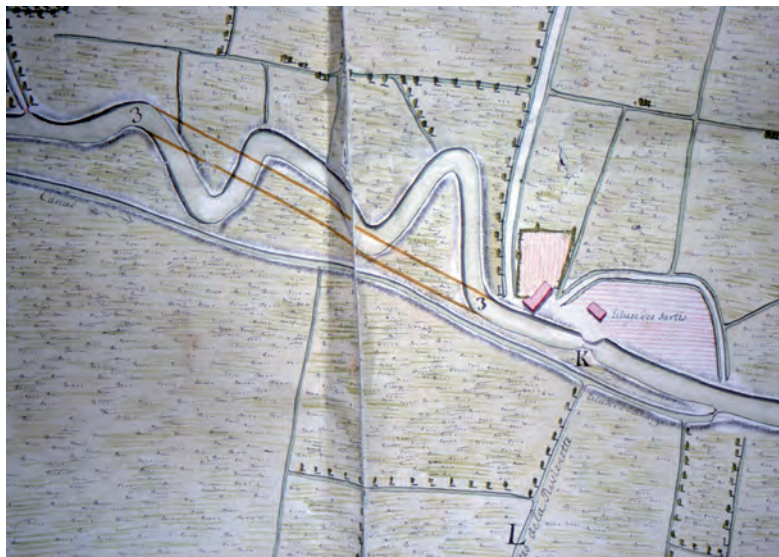
Hainaut, t. 6).

5 Pour la facilité de l'exposé, j'emploierai systématiquement le mot «écluse», mais le terme approprié est «pertuis».

6 Bruxelles, Bibliothèque royale, Manuscrits 3516-25.

7 Archives générales du Royaume, Jointe des Eaux, 2 et 14.

Extrait du plan de 1771 à la hauteur de l'écluse des Sartis. Les propositions de redressement du cours de la Haine sont marquées du chiffre 3. Bruxelles, Archives générales du Royaume, Cartes et plans, 1521.



joint au rapport existe, il porte le millésime de 1771⁸.

Au début des années 1770, la navigation sur la Haine est très difficile. Les digues sont fragiles et le lit de la rivière est surhaussé faute d'un curage régulier. Plusieurs propositions sont avancées : baisser le radier des écluses, par exemple. Mais aux yeux des rapporteurs, le moyen le plus efficace serait d'abandonner la Haine et de « creuser une nouvelle rivière ». L'idée d'un canal est lancée ! Pressentant les difficultés d'une telle entreprise,

⁸ Archives générales du Royaume, Cartes et plans, 1521.

ils proposent cependant de couper les nombreuses courbes de la rivière. Ce sont en effet, outre la pauvreté en eau, d'autres entraves à la navigation. Le plan de 1771 présente de nombreuses propositions de redressement de la rivière. Ces travaux permettront en outre de faciliter le curage. « Suivant le mémoire de l'ingénieur Mahieu, les radiers de ces écluses ont été posés trop haut, son lit s'est relevé successivement et se trouve au niveau du sol des prairies adjacentes. On n'y a fait aucun curement de tems immémorial. Ses digues ont peine à soutenir le poids des eaux. Elles sont sujettes à se rompre et il est dangereux que, le mal empirant, cette rivière ne se fasse d'elle-même un nouveau

lit en se débordant dans les campagnes et que la navigation n'en souffre. Il croit que le meilleur moyen pour parer à tous ces inconvéniens seroit de creuser une nouvelle rivière, mais il réfléchit que cette opération ne se feroit point sans une grande dépense et que d'un autre côté, il faudroit le concours des François pour la partie qui est sur leur territoire.

De ce moyen qui n'est pas praticable, il passe à un autre qui seroit de baisser les radiers des écluses afin que la rivière conservât la profondeur qu'on lui donneroit ; considérant ensuite que cela seroit fort frayeux et sujet à difficulté, il estime qu'on pourroit se borner à faire faire les coupures indiquées dans la carte par les numéros 3⁹.

Et comme il dit être informé que la Haine fait également des sinuosités considérables au-dessus d'Autrages et qu'il seroit bon de les couper afin de donner aux eaux de cette rivière assez de force pour corroder son fond ou du moins pour se soutenir à l'état où elle est, il propose, come une chose préalable et indispensable de faire la visite de laditte rivière pour en reconnoître des défauts qui

influent particulièrement sur la navigation et redresser en conséquence le règlement qui la concerne et dont la teneur lui paroît ne pas être du tout relative aux circonstances d'aujourd'hui».

La Jointe propose un plan de financement des travaux. Mais rien ne sera réalisé à ma connaissance.

La Haine restera en l'état, impropre à la navigation.

LES ÉCLUSES ET LA NAVIGATION

À la fin du XVIII^e siècle, après la construction de la dernière d'entre elles, l'écluse de Quaregon¹⁰, la Haine compte huit écluses : Jemappes, Quaregon, Saint-Ghislain (2)¹¹, Boussu, Débihan, Thulin et les Sartis. Il y en a deux sur la Trouille : celle de la Marmite et celle de Cuesmes.

Franquet nous en donne le détail et les caractéristiques techniques.

L'ingénieur militaire français nous informe sur le fonctionnement des écluses. Celle de Jemappes par exemple : «À 150

9 Voir la carte à la page précédente.

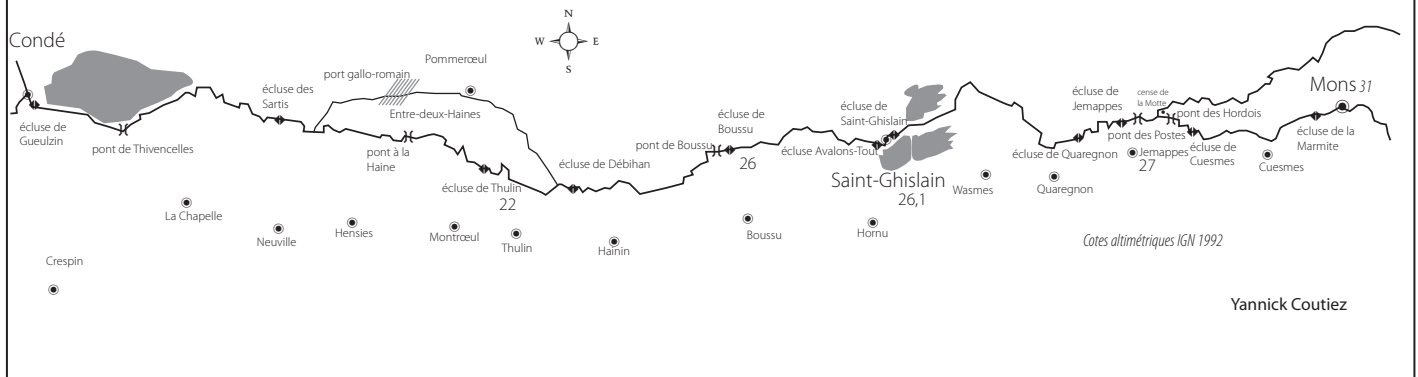
10 Je remercie Willy Thomas, trésorier du Cercle et fin connaisseur de l'histoire de Quaregon, de m'avoir permis de la situer.

11 La Vanne et l'écluse Avalons-Tout.

La Vanne à Saint-Ghislain vers 1900.
Collection Ursidongue.



Cours de la Haine depuis Mons jusqu'à Condé à la fin du XVIII^e siècle



**Les écluses d'après le Mémoire
sur la Trouille et sur la Haine de l'ingénieur Franquet, 1747.**

Nom	Type	Dimensions ¹		Propriétaire
Marmite (de la)	poutrelle et cabestan	l: 13 pieds 8 pouces h.: 11 poutrel- les faisant 6 pieds 5 pouces	l: 4,41 mètres h: 1,9	L'éclusier est à la nomi- nation de l'ingénieur de Mons.
Cuesmes	vanne avec couvert et arbre tournant	l: 13 pieds 6 pouces h: 7 pieds 10 pouces	l: 3,98 h: 2,34	Conseil de Hainaut. Il nomme l'éclusier.
Jemappes	vanne avec couvert et arbre tournant	l: 13,5 pieds h: 8 pieds 10 pouces	l: 3,95 (4,88) h: 2,64	Domaine. Le Grand Bailli nomme l'éclusier.
Saint-Ghislain	vanne avec couvert et arbre tournant gambré ²	l: 13,5 pieds h: 7 pieds 9 pouces	l: 3,95 h: 2,31	Abbaye de Saint- Ghislain qui nomme l'éclusier.
Avalons-Tout (Saint-Ghislain) <i>Sa manœuvre étoit cy-devant autant utile au service de la place qu'à la navigation.</i>	poutrelles et cabes- tan	l: 13 pieds 10 pouces h: 7 pieds 2 pouces 7 poutrelles faisant une retenue de 4 pieds 1 pouce	l: 4,09 h: 2,11	Domaine.

Nom	Type	Dimensions ¹		Propriétaire
Boussu	vanne avec couvert et arbre tournant gambré	l: 13 pieds 7 pouces h: 8 pieds 6 pouces mais 9 pieds 6 pouces avec le gambré	l: 4,01 h: 2,51 et 2,81	Seigneur de Bousu.
Débihan	vanne avec couvert et arbre tournant gambré	l: 13 pieds 11 pouces h: 10 pieds	l: 4,13 h: 2,93	États de Hainaut.
Thulin	poutrelles et cabestan	l: 14 pieds 2 pouces h: 8 à 9 poutrelles 6 pieds 9 pouces	l: 4,16 (4,63) h: 2,02	Conseil de Hainaut. L'éclusier est à la nomination du prince de Ligne.
Sartis	poutrelles et cabestan	l: 14 pieds h: 8 pieds 3 pouces	l: 4,10 h: 2,43	L'éclusier est à la nomination du Conseil de Hainaut.
Gueulzin	[poutrelles et cabestan]	l: 15 pieds	l: 4,40	Navigation de Condé qui nomme l'éclusier ³ .

1. Entre parenthèses, les dimensions d'après AÉM, Cartes et plans, 1112 (1796) et Jemappes II, 510 (1820).

2. Hausse.

3. Il s'agit de la Corporation des bateliers.

toises, au-dessous, est l'écluse de Jemappe appartenante au Domaine de Mons, large entre ses bajoyers de 13 pieds et demi et fermée par une seuille vanne ou porte que l'on manœuvre dans le couvert au-dessus au moyen d'un arbre tournant auquel est attaché un tambour que l'on met en mouvement par un capestant vertical. Elle soutient 8 pieds 10 pouces d'eau au moyen d'un gambré qui est un madrier et 8 à 10 pouces dont on se sert dans le tems des eaux courtes, lequel est marqué par ordre du Conseil de Mons et l'on ne s'en sert que les jours ordonnés pour l'ouverture de l'écluse; en tout autre tems il faut une lettre d'eau pour le placer; c'est une permission du greffier de la Navigation¹² qui coutte 32 patars 1/2 en outre des droits d'écluse. Lequel gambré qui sert de hausse que l'on pose sur le sommet de la vanne.

Son ouverture a lieu tous les vendredy pour descendre les batteaux qui ont chargé à Mons au rivage de Jemappe et à celui de Carignon jusqu'à l'écluse de Bossu».

Il existe deux types d'écluses : les écluses à vanne et les écluses à poutrelles.



Celles de Jemappes, de Saint-Ghislain (la Vanne), de Boussu, de Débihan, par exemple, appartiennent au premier type. Celle de Quaregon au second.

Les écluses à vanne sont dotées d'une imposante construction en maçonnerie, surplombant la rivière et disposent d'un arbre tournant et d'un tambour autour duquel s'enroule une chaîne permettant de lever ou de baisser la lourde vanne. Le tambour est mû par un cabestan vertical : le guindeau. Une carte postale du début du XX^e siècle montre encore une partie de la machinerie de l'écluse de Boussu¹³.

Les écluses à poutrelles sont beaucoup moins imposantes. Elles consistent en deux massifs de maçonnerie entre lesquels on glisse des poutrelles une à une pour faire barrage et entraîner une élévation du niveau de l'eau en amont. L'écluse de Gueulzin à Condé, au débouché de la

¹² Il s'agit de l'Office de la Navigation de Hainaut.

¹³ Voir catalogue I.9.



Plan de Condé.
 Bruxelles, Bibliothèque royale,
 Cartes et plans, Condé, XXXI 11177 21.

Mouvement des écluses d'après l'ordonnance sur la conduite de la navigation en Hainaut

17 mai 1596

Ch. FAIDER, *Coutumes du comté de Hainaut*, t. I, Bruxelles, 1871, p. 436-454.

Cuesmes	<ul style="list-style-type: none"> • ouverture et fermeture à toutes heures suivant les besoins • ne peut être fermée plus de trois heures • ne peut être fermée «en eaux troubles»
Jemappes	<ul style="list-style-type: none"> • ouverture et fermeture deux fois par jour: du I/IV au I/XI : 3 heures après le soleil levant et 3 heures avant le soleil couchant le reste de l'année, suivant les besoins
Saint-Ghislain Boussu	<ul style="list-style-type: none"> • Descente ouverture deux fois par jour matin Saint-Ghislain : au soleil levant Boussu : une heure après soir Saint-Ghislain : 2 heures avant soleil couchant Boussu : une heure après • Montée ouverture une fois par jour Boussu : 2 heures avant le soleil levant Saint-Ghislain : 2 heures après
Débihan Thulin	fermeture 2 fois par jour durant 2 heures «pour n'être icelles de telles subjections que sont les tenues de Saint-Ghislain et Boussu à l'endroit des moulins»
Condé	tenues du Bouillon et Rabat ouverture deux fois par jour au soleil levant 1 heure avant le soleil couchant chaque fois qu'un bateau devra entrer ou sortir du trou Bouillon, il faudra donner de l'eau en ouvrant l'écluse de dessous «sans lever la tenue du Bouillon, si faire se peut, ainsi seulement la première planche de ladite tenue».

Mouvements des écluses entre Mons et Condé, à la montée et à la descente, d'après
 le Règlement du Conseil de Hainaut du 5 mai 1717
 Archives générales du Royaume, Conseil des Finances, 3409 (imprimé).

Montée	Écluse	Descente
	Mons	pour les bateaux chargés à Mons mercredi ou jeudi jusqu'à midi jusqu'au dessus de l'écluse de Cuesmes
	Marmite elle doit être ouverte mercredi midi et fermée vendredi matin pour la descente	
lundi mardi mercredi jusqu'à midi	Cuesmes	vendredi directement jusqu'à Saint-Ghis- lain avec les bateaux se trouvant à Jemappes
lundi mardi car après, les écluses sont fermées pour la décharge en amont, on peut aussi monter mercredi	Jemappes	voir ci-dessus
lundi mardi mercredi jeudi seulement si aucun bateau ne charge à Quaregnon	Saint-Ghislain	les bateaux y restent jusque dimanche matin départ le dimanche matin avec ouverture de toutes les écluses situées en amont

Montée	Écluse	Descente
lundi mardi mercredi obligation de fermer l'écluse de Boussu et celles situées en aval du mercredi au dimanche matin pour permettre de charger sans risque à Saint-Ghislain	Boussu	
on peut y monter jusqu'au dimanche lorsque les écluses sont mises à fond	Débihan	
on peut y monter en tous temps	Thulin	
on peut y monter en tous temps	Sartis	
	Condé	

Haine dans l'Escaut, est elle aussi une écluse à poutrelles.

La navigation est donc dépendante du mouvement des écluses, savamment orchestré, permettant aux bateaux de «bondir», on parle de navigation par bond d'eau, d'une écluse à l'autre. Elle se fait par rame. Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle,

on compte 20 à 25 bateaux par rame. À l'époque française, on en comptera 50!¹⁴.

Les premières dispositions significatives réglant le mouvement des écluses datent du 17 mai 1596 : « Statuts et ordonnances [du Grand-Bailli de Hainaut] sur la conduite de la navigation en ce pays de Haynau, d'entre les villes de Mons et Condé, entretenement des rivières,

¹⁴ Cela pouvait constituer des rames de 3 à 4 kilomètres.

règlement des ventailles et tenues d'eau y servant»¹⁵.

Des dispositions complètes sont prises le 5 mai 1717. Ce règlement sera appliqué jusqu'au XIX^e siècle.

La navigation avalante se fait une fois par semaine. Les bateaux atteignent Condé en deux bonds : le premier jusqu'à Saint-Ghislain, le second, après un nouvel apport d'eau, jusqu'à l'Escaut. Les bateaux remontent le plus souvent à vide. Le mouvement est plus lent, il dépend de la fermeture des écluses nécessaire pour assurer un niveau d'eau suffisant pour les bateaux descendants.

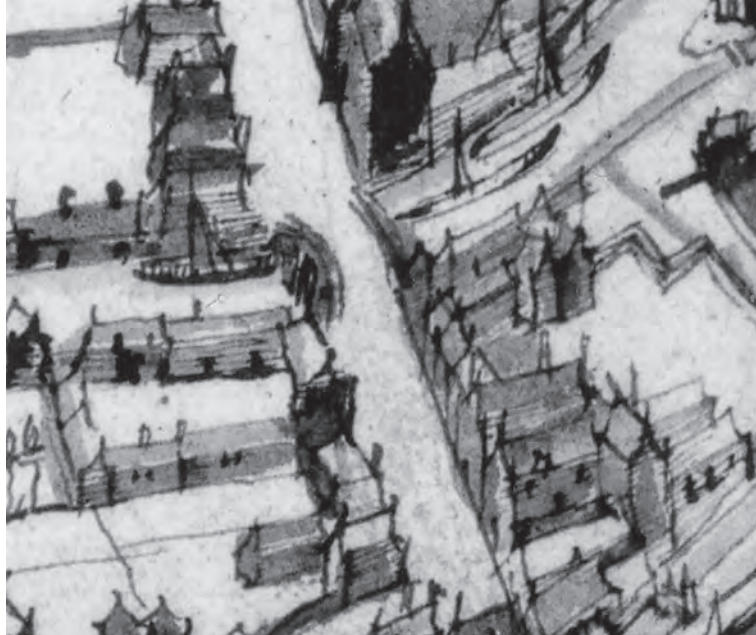
Tous les bateaux ne remontent pas jusqu'à Jemappes. L'aval de chaque écluse est équipé d'un large bassin leur permettant d'effectuer un tête-à-queue.

LES BATEAUX

Il ne faut pas espérer trouver, lors de fouilles, les restes d'un bateau enfouis dans la vase de l'ancienne Haine. Un bateau «coulé à fond» faisait l'objet d'un «retirement» immédiat. Une épave bloquait complètement la navigation. Son évacuation était vitale pour le commerce. La Corporation des bateliers de Mons-Condé jouait le rôle de compagnie d'assurance. Elle dédommageait le marchand et entreprenait les lourds travaux d'évacuation de l'épave. Le batelier perdait tout ! Il

15 Copies dans AÉM, Cartulaires, 26, fol. 5-41 et Archives de l'État à Tournai, Ville-Pommerœul et Pommerœul, 2416. Éditions dans E. DE LA ROCHE, *Recueil de plusieurs placcarts fort utiles du pays de Haynau dont les chartes dudît pays...*, Mons, Siméon de la Roche, 1701, pp. 199-217 et Ch. FAIDER, *Coutumes du pays et comté de Hainaut*, t. 1, Bruxelles, 1883, p. 436-454.

Plan de *S. Guillain* (détail) par
Pierre Le Poivre,
fin du XVI^e siècle.
Bruxelles, Bibliothèque Royale.



ne faut donc pas compter sur les sources archéologiques.

Il existe par contre des documents d'archives dont je ferai l'analyse dans une future publication¹⁶.

Il y a enfin les sources iconographiques. Essentiellement deux. Elles sont l'œuvre

16 Je prépare une publication d'envergure qui tentera de décrire tous les aspects de la navigation sur la Haine du XIV^e au XIX^e siècles : la vallée de la Haine, les bateaux, la navigation, la Corporation des bateliers, l'Office de la Navigation de Hainaut, les relations entre les marchands de charbon et les bateliers, les écluses et les moulins, les relations difficiles avec la France après le traité de Nimègue, les haleurs, le passage de la Haine au canal de Mons à Condé.

de deux artistes officiels. Le premier a travaillé aux XVI^e et XVII^e siècles pour les souverains espagnols, c'est Pierre Le Poivre. Le second est le peintre des batailles de Louis XIV : Adrien Van der Meulen.

Pierre Le Poivre nous a laissé une vue panoramique à vol d'oiseau de la ville de Saint-Ghislain datant de la fin du XVI^e siècle. Elle a déjà fait l'objet d'une étude par deux anciens présidents du Cercle d'histoire de Saint-Ghislain : G. A. Lelièvre et D. Van Overstraeten¹⁷. C'est un document précieux. Il est le premier à donner une représentation complète

17 G. A. LELIÈVRE et D. VAN OVERSTRAETEN, *Topographie de la ville de Saint-Ghislain au XVI^e siècle*, dans *ACAM*, t. 66, 1967, p. 313-342.



Adrien Van der Meulen [?],
Vue de Condé-sur-l'Escaut (détail) XVII^e siècle.
Collections du Mobilier National - Paris.

de la ville. La grande écluse, la Vanne, est nettement visible à l'est. La Haine traverse toute la ville d'est en ouest. Il y a trois bateaux, en aval de la Vanne. Les deux premiers descendent, le troisième remonte. Ils sont tous les trois longs et étroits. Ce sont de grands bateaux. Les documents d'archives me permettent de les évaluer à 28 mètres sur 4,10 mètres¹⁸. Ils sont munis d'une voile. Le mât, situé au tiers avant est rabattable : il faut pouvoir passer sous les ponts. Les voiles ne sont pas déployées. Elles ne servent qu'à la remontée, profitant des vents dominants d'ouest.

Il est difficile d'en dire plus. François Baudouin, conservateur honoraire du Musée de la Batellerie à Conflans-Sainte-Honorine, à qui j'ai montré le document de Le Poivre, a rapproché ce type de bateau de celui d'une famille étudiée par lui : les scutes. Il la définit comme suit : « Ces bateaux architecturalement très proches les uns des autres forment une famille que nous définissons de la manière suivante : fond plat dont la partie centrale rectangulaire se termine par des ogives symétriques, flancs assemblés à

clin, plans et très évasés formant un corps de coque parallèle, se poursuivant par des extrémités en ogives accentuées (en plan) et se terminant par une étrave et un étambot rectilignes et très inclinés »¹⁹.

Le second document est une vue de Condé-sur-l'Escaut, peut-être due à Van der Meulen. Elle a été étudiée par Laure Starcky²⁰. La ville a été investie par Louis XIV le 16 avril 1676 et prise le 26. Elle a été cédée à la France après le traité de Nimègue en 1678. La vue est un dessin mis au carré préparatoire à un tableau probablement destiné au château de Marly.

On y distingue clairement trois bateaux. Ils sont, eux aussi, mâtés. Le gouvernail de l'un d'entre eux est visible. À la différence des précédentes, ils sont couverts. Nous avons à faire à ce que les documents appellent des « bateaux de Haine » ou « bateaux

18 Au XVIII^e siècle en tous les cas.

19 F. BAUDOUIN, *Les bateaux du Grand Aireau. Étude de trois courbes épaves conservées à l'écomusée de Montjean-sur-Loire-49*, Saint-Jean-de-Boiseau, 2002, p. 21-22 (*Voiles de Loire*, suppl. archéologique n° 3).

20 L.-C. STARCKY, *Dessins de Van der Meulen et de son atelier*, Paris, Mobilier National, 1988, n° 36 et *La route du Nord. Van der Meulen. Dessins et soies peintes. 11 juin-11 septembre 1991*, Paris, Mobilier National, 1991.

de Scarpe». Ils sont deux fois plus petits que ceux visibles sur la vue de Le Poivre appelés quant à eux «bateaux de Condé».



Bibliographie

L'histoire de la navigation sur la Haine sous l'ancien régime est un sujet largement en friche. Les auteurs du XIX^e siècle n'ont rien écrit de bien significatif.

Au XX^e siècle, les auteurs se plagient allègrement les uns les autres et véhiculent des poncifs qui tiennent parfois de la farce.

Il n'existe à ma connaissance qu'une étude valable :

DELAME (R.), *Condé-sur-l'Escaut*, Valenciennes, 1927, p. 182-193.

Cet auteur a fait œuvre d'historien. Son étude est nourrie par la lecture de nombreuses sources inédites et détruites en 1940.

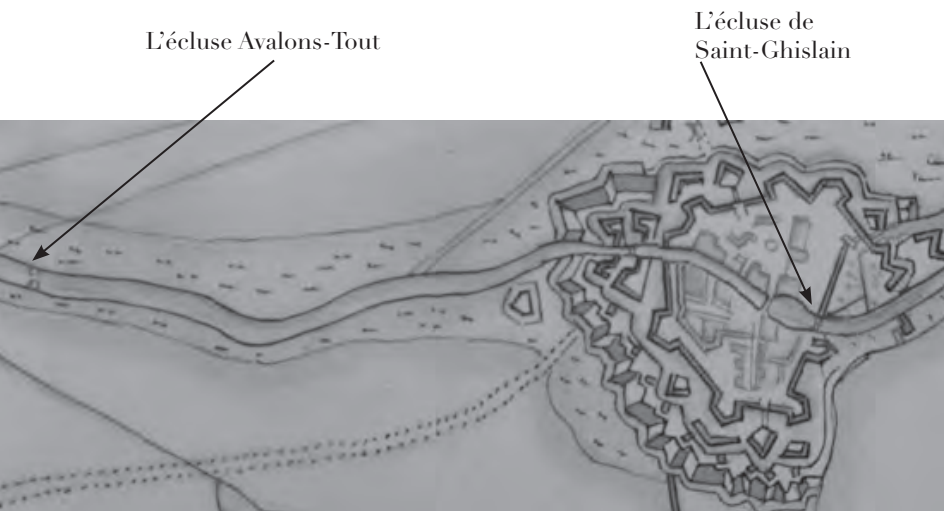
A. D. [Albert DEHAINE], *La batellerie condéenne. Aperçu historique. La Navigation. Les hommes et les métiers. Le matériel*, [Condé-sur-l'Escaut], 1998 (polycopié). Cette dernière publication doit être utilisée avec précaution.

L'auteur commet de lourdes erreurs notamment à propos des bateaux.

Les lignes écrites récemment par CARPENTIER (B.), *Condé-sur-l'Escaut. Le Pagus Condatensis*, Charleville-Mézières, 2004, p. 165-177) sont à lire avec prudence.



Les inondations de Saint-Ghislain, 1720.
AÉM, Cartes et plans, 1870.



**I.1. Les inondations de
Saint-Ghislain, ca 1720,
58 x 137 cm.**
AÉM, Cartes et plans, 1870.

Ce plan montre le cours de la Haine et de son affluent la Trouille, de Mons à Saint-Ghislain.

La Trouille est navigable depuis le quartier du Rivage à Mons. Elle rejoint la Haine à Jemappes où cette dernière reçoit ses premiers aménagements pour la rendre navigable.

Le cours de la Haine est très sinueux. Mais les documents ne font pas état de difficultés particulières pour la navigation.

Le cours de la Trouille est coupé à trois reprises. Il s'agit probablement, d'est en ouest, de l'écluse de la Marmite, de celle de Cuesmes et du pont des Hordoïs.

Plus à l'ouest, les écluses de Saint-Ghislain, d'Avalons-Tout et de Boussu sont clairement marquées.

**I.2. Plan cadastral de Saint-Ghislain,
1806, 61 x 78,5 cm.**
AÉM, Plans cadastraux, n° 53.

C'est un document intéressant et inédit. On y distingue les deux écluses



Plan de Saint-Ghislain au XVIII^e siècle.
BUMH, Manuscrits, 471.

de la ville : la Vanne, à l'est, et l'écluse Avalons-Tout à l'ouest.

L'une et l'autre sont équipées du bassin, décrit dans l'introduction, qui permet aux bateaux de faire un tête-à-queue.

Sur les deux rives, la ville est envahie de rivages dont on a vu une multiplication anarchique au début du XIX^e siècle (de l'ordre de 400 %!).

Saint-Ghislain devient un vaste port charbonnier.

I.3. Plan de la vallée de la Haine de Boussu à la frontière française, 1771.

Archives générales du Royaume, Cartes et plans, 1521.

Le document coïncide avec les premiers travaux de la Jointe des Eaux. Il a pour but d'informer Bruxelles sur deux problèmes : les inondations à répétition des prairies basses de la vallée et les énormes difficultés de la navigation à cause des nombreux méandres de la rivière.

La question des inondations a été rapidement résolue par la création de la Wateringue de Pommerœul. Le redressement du cours de la Haine ne trouvera pas de réponse.

Toute la vallée de la Haine y est visible : les prairies, le village de Pommerœul et les emplacements des écluses. Les propo-



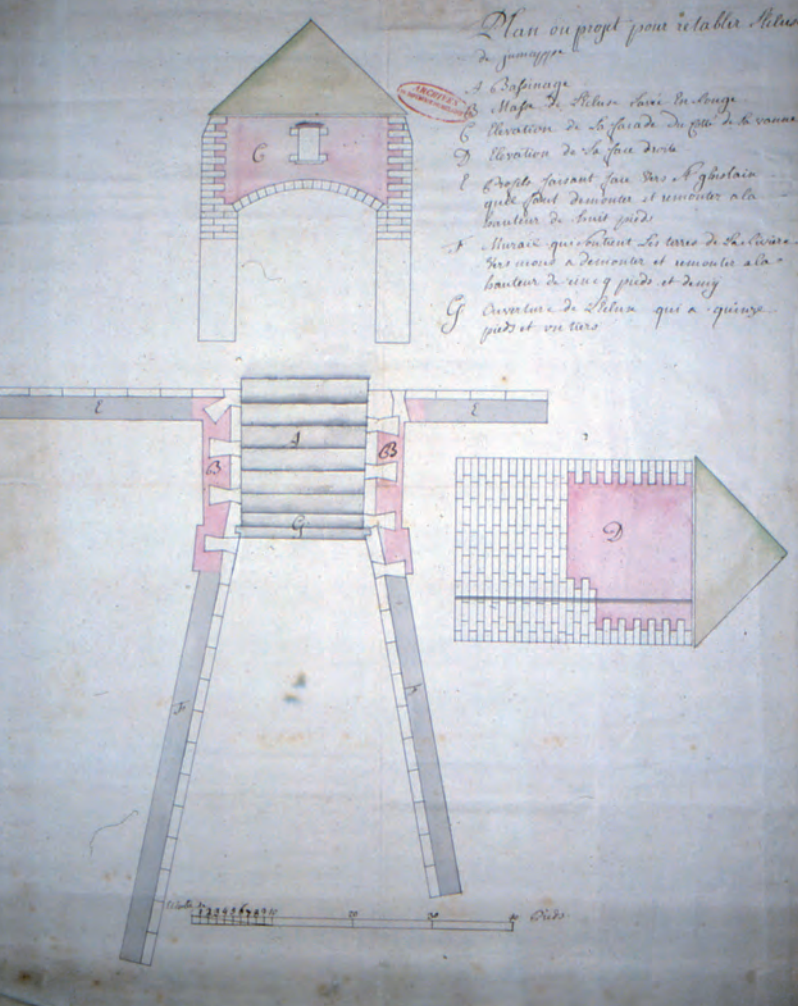
sitions de redressement du cours de la rivière sont marquées du chiffre 3.

Plusieurs écluses sont flanquées d'un bâtiment qui ne peut être que la demeure des éclusiers.

I.4. Vue de Condé-sur-l'Escaut, 61,5 x 79,5 cm.

AÉM, Cartes et plans, 339.

Le document est orienté au nord. La Haine vient de l'est. Au XVI^e siècle, les bateaux entraient en ville par la porte des Deux-Tours. Ils traversaient Condé où est nettement visible la «tenue du Bouillon». Il y avait à l'époque rupture de charge à Condé. Les marchandises étaient



transbordées dans d'autres bateaux sur l'Escaut.

À partir de la fin du XVII^e siècle, les bateaux ne traverseront plus la ville et longeront les remparts. Ils passeront dans l'Escaut à l'endroit appelé « porte de l'Escluse²¹ » où on construira l'écluse de Gueulzin. Cela sera rendu possible par la construction de la Grande Écluse de Condé, sur l'Escaut.

La « tenue du Bouillon » visible ici était construite en bois mais son assise était en pierres. C'était une écluse à vanne. On accédait au guindeau par une échelle.

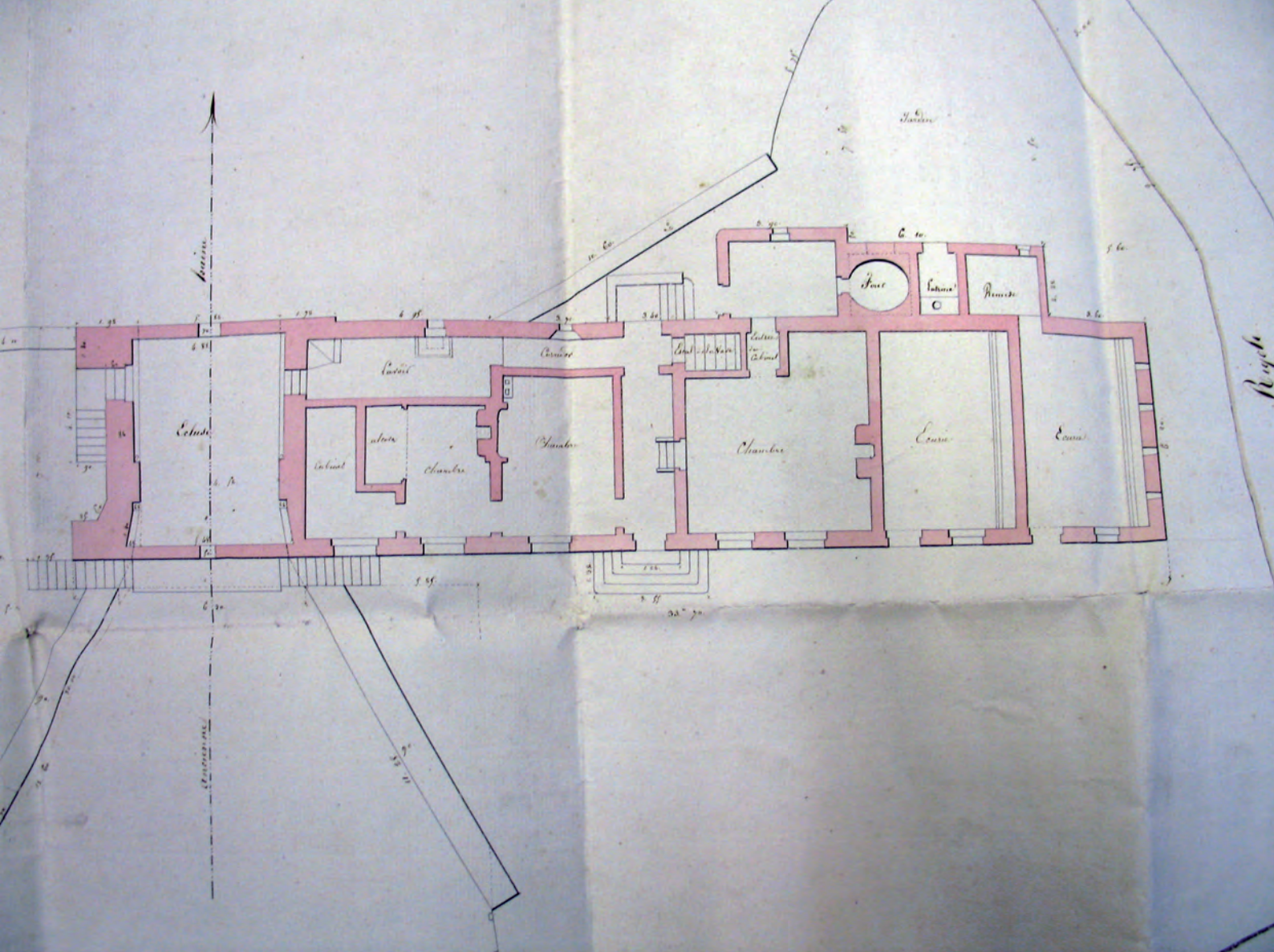
L'embarcation représentée ici me paraît peu crédible.

I.5. L'écluse de Jemappes, 1757.

Archives générales du Royaume,
Cartes et plans, 1522.

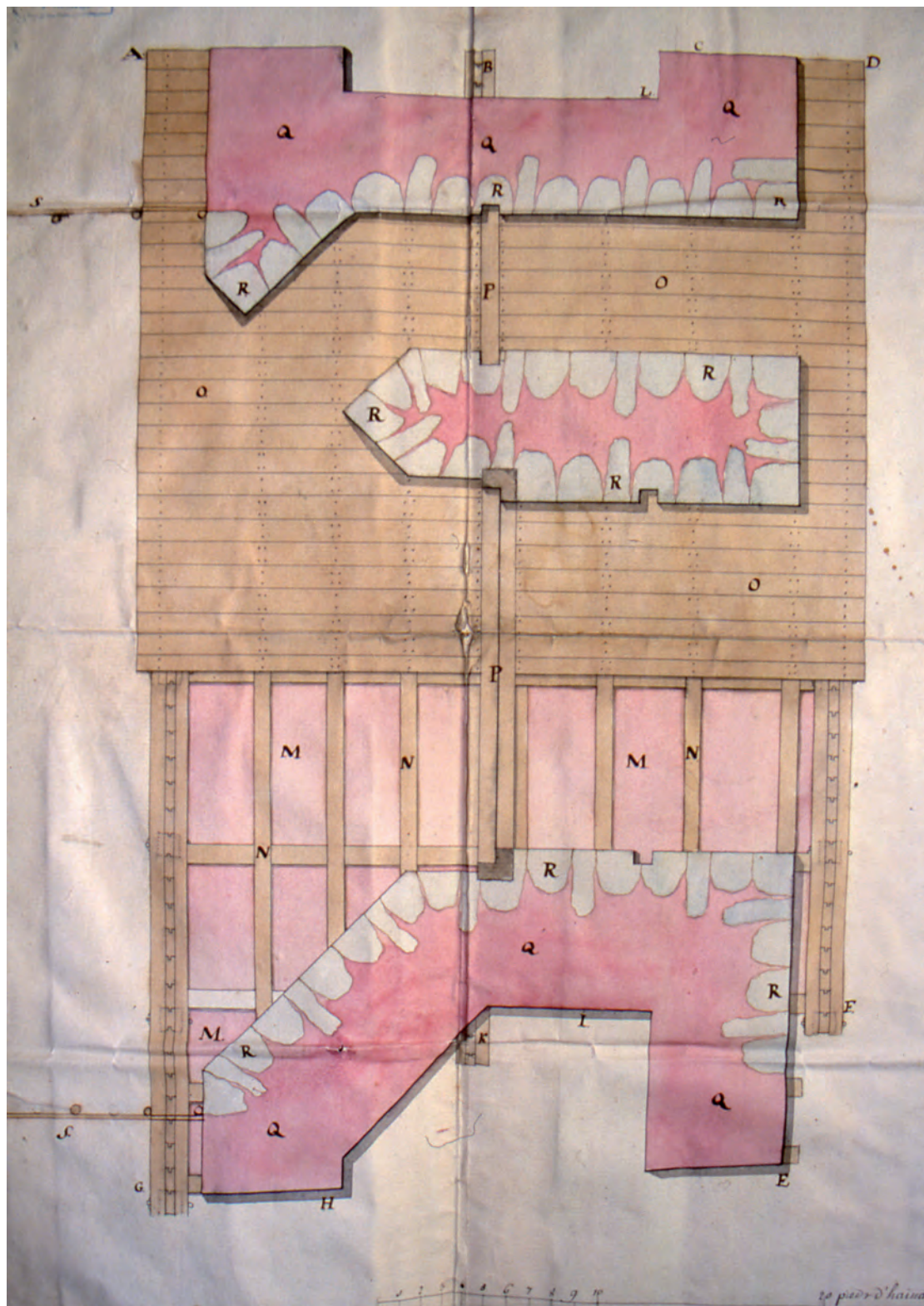
Il s'agit d'un projet jamais exécuté. Nous avons à faire ici à une écluse à vanne. L'écluse de Débihan est le seul de ce type dont il reste aujourd'hui un témoignage.

²¹ Aujourd'hui porte du Quesnoy.



L'écluse de Jemappes, ca 1820.
AÉM, Jemappes II, 510.

Plan d'une tenue d'eau à construire sur la rivière de Haine entre les villages de Jemappes et de Quaregnon...	
AÉM, Cartes et plans, 1110.	
A B C D E F G H I K L	<ul style="list-style-type: none">• massif de l'écluse• «maçonnerie et briques flottante» dans une bonne cendrée; 4 pieds de haut «depuis sa naissance jusques y compris le grillage» (1,17 m)
M	<ul style="list-style-type: none">• massif de maçonnerie (4 pieds)
N	<ul style="list-style-type: none">• grillage de charpente
A B D K G F	<ul style="list-style-type: none">• 3 palplanches «chassées en terre entre pilots d'un pied carré assemblés par des ventreries de six à huit pouces de grosseur, retenues aux tenons des pilots par des boulons de fer»• pilots en terre de 10 à 14 pieds en dessous du niveau du radier selon le terrain
O	<ul style="list-style-type: none">• double plancher calfaté pour le rendre étanche
Q	<ul style="list-style-type: none">• maçonnerie et bajoyers à 12 pieds (3,5 mètres) au-dessus du radier
R	<ul style="list-style-type: none">• maçonnerie et parement en pierres de tailles



Trois cartes postales de la Vanne à Saint-Ghislain, début du XX^e siècle.
Collections Cercle d'histoire de Saint-Ghislain et Namur.

I.6. Plan de l'écluse de Jemappes et de la maison de l'éclusier, ca 1820.

AÉM, Jemappes II, 510.

Il s'agit d'un plan réalisé en vue de la vente des bâtiments de plusieurs écluses en 1820. L'écluse de Saint-Ghislain sera vendue en 1821.

Le canal de Mons à Condé est à présent en activité. Le gouvernement se débarrasse d'ouvrages devenus inutiles.

L'ouverture entre les bajoyers (4,88 m.) permet tout juste le passage des bateaux (4,10 m.). Il doit s'opérer avec lenteur et d'innombrables précautions. Contrairement à une opinion que j'ai déjà entendue, à l'ouverture de la vanne, les bateaux devaient être fermement amarrés. Ils ne s'engageaient dans l'écluse qu'une fois le courant apaisé.

Le logis de l'éclusier est spacieux. La présence de deux écuries a de quoi surprendre. Il ne faut en tirer aucune conclusion concernant le halage. Il se faisait par des hommes. Les chevaux risquaient de dégrader les digues.





La Haine à Boussu. Le moulin et « la tenure » sont visibles en haut, à droite.
 AÉM, Cartes et plans, 674 (détail).



L'écluse de Boussu.
Carte postale, début du XX^e siècle.
Cat. 1.9.
Collection « Gy serai Boussu ».



L'écluse de Boussu.
Photo Y. Coutiez, 2005.

L'écluse de Débihan,
début du XX^e siècle (?).
Collection Namur.



- I.7. Plan de la Haine à l'écluse de Quaregnon, 1782, 55 x 45 cm.**
AÉM, Cartes et plans, 1111.

L'écluse a été effectivement construite. Elle a été financée par les marchands de charbon. C'est une écluse à poutrelles.

En D, l'ancien lit de la Haine. La construction de l'écluse s'est accompagnée du creusement d'un nouveau lit.

- I.8. La Vanne à Saint-Ghislain.**
Début du XX^e siècle.
Carte postale.

- I.9. L'écluse de Boussu.**
Début du XX^e siècle.
Carte postale.

Le guindeau permettant de manœuvrer la vanne est encore partiellement visible.

- I.10. L'écluse de Boussu.**
Photographies réalisées en 2006.

- I.11. L'écluse de Débihan.**
Photographies réalisées en 2004.

Les bâtiments encore visibles aujourd'hui datent du deuxième tiers du XVII^e siècle. L'écluse a probablement été construite au milieu du XVI^e siècle comme le furent beaucoup d'autres en

aval de Saint-Ghislain. Elle a fait l'objet d'un classement en 1974 à l'initiative de G. A. Lelièvre, ancien président du Cercle d'histoire de Saint-Ghislain.

C'est le dernier témoignage encore debout d'une activité multi-millénaire dans notre région.

Classée le 4 octobre 1974, l'écluse et le site sont gérés par l'Institut du patrimoine wallon en vertu du décret du gouvernement wallon du 5 septembre 2002.

Elle appartient à la Région wallonne. Victime de l'indifférence des autorités, elle est promise à la disparition pure et simple.

Et pourtant un projet de restauration existe. Il suffirait d'un peu de bonne volonté...

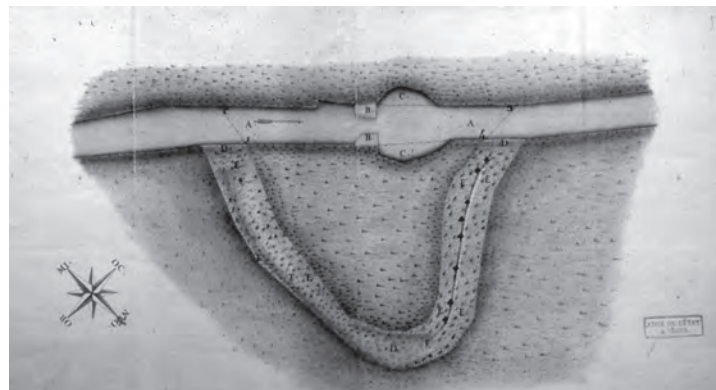
Bibliographie

HALLEZ (G.), *Débihan et sa rivière*, Thulin, 2002.

I.12 L'écluse de Gueulzin à Condé-sur-l'Escaut.

Photographies réalisées en 2005.

Elle se situait au débouché de la Haine dans l'Escaut. La Grande Écluse de Condé, en aval, sur l'Escaut, permettait d'élever le niveau des eaux du fleuve



La Haine à hauteur de l'écluse de Quaregnon, 1782.

Cat. 1.7.

AÉM, Cartes et plans, 1111.

à celui de l'embouchure de la Haine. Les bateaux passaient ainsi de la Haine dans l'Escaut directement, sans rupture de charge.



L'écluse de Débihan en janvier 2004.
Photo Y. Coutiez.



L'écluse de Gueulzin et la porte du
Quesnoy à Condé. À l'arrière-plan, l'ancien
lit de l'Escaut. 2005.
Photo Y. Coutiez.



Vue aérienne de Condé.
Dans le bas de la photo, à droite, les embouchures du canal de
Mons à Condé (a) et de la Haine (b) dans l'Escaut.
Photo Ministère des Travaux publics, 1953.

II. LE CANAL DE MONS À CONDÉ : ORIGINES, CONSTRUCTION, FINANCEMENT ET MISE EN SERVICE (1801–1818)

❖ LAURENT HONNORÉ ❖

UNE IDÉE ANCIENNE

L'idée de construire une voie d'eau artificielle destinée à remédier aux inconvénients de la navigation sur la Haine entre Mons et Condé est bien antérieure au début du XIX^e siècle. Depuis le traité de Nimègue de 1679 qui avait enlevé Condé au comté de Hainaut, la France avait imposé des droits de transit élevés aux bateaux provenant des Pays-Bas autrichiens qui rejoignaient l'Escaut à Condé. Dès le début du XVIII^e siècle, des projets de canaux de jonction sont élaborés, visant à relier le bassin de Mons à l'Escaut en évitant Condé et le territoire français. Deux tracés sont envisagés, l'un vers Antoing, l'autre à partir de Mons pour rejoindre la Dendre à Ath. Mais ces projets restent sans suite.

Les plaintes s'accroissent à la fin du XVIII^e siècle, en raison des difficultés de la navigation sur la Haine, qui ne parvient pas à faire face à l'accroisse-

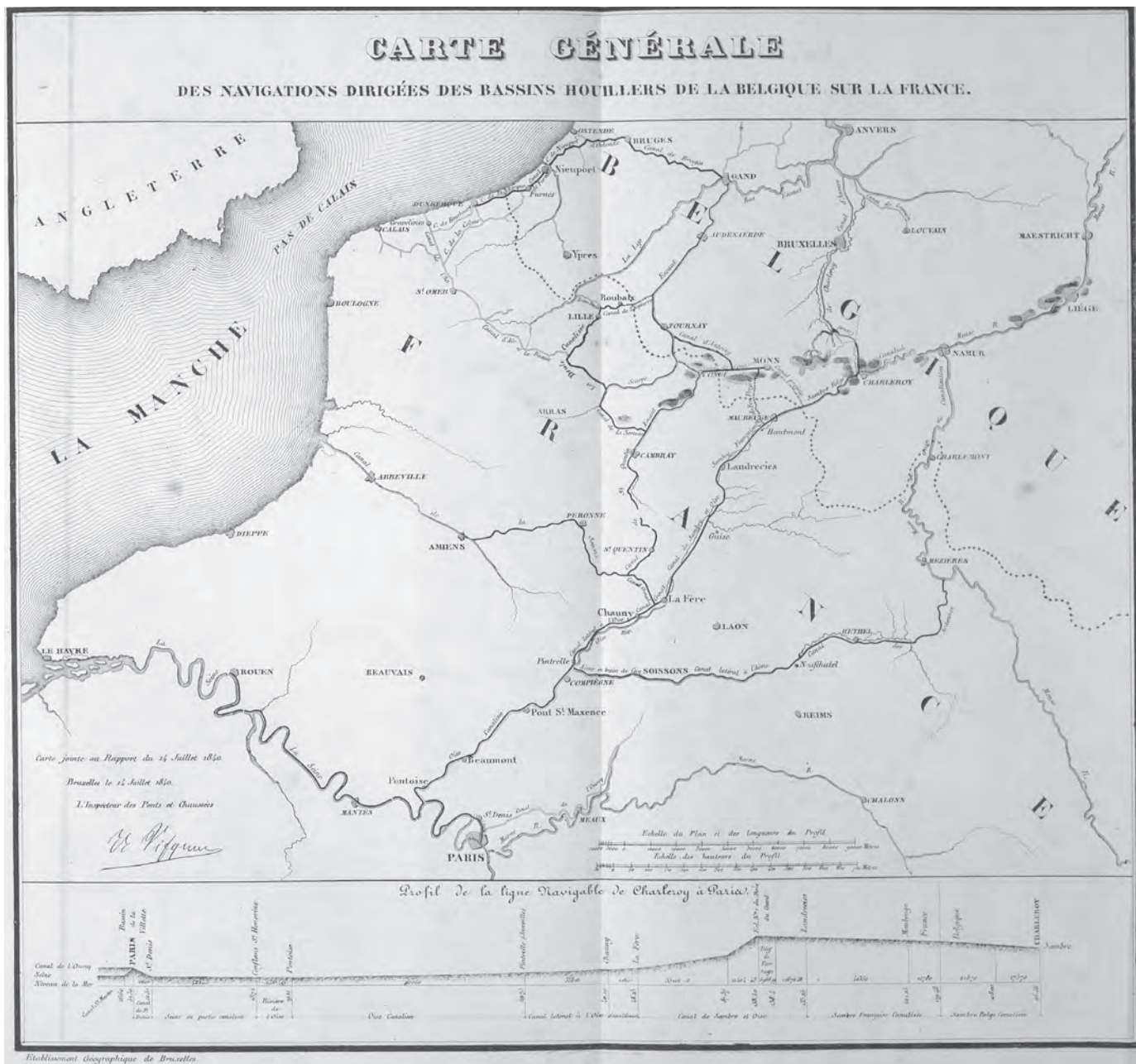
ment du trafic des bateaux charbonniers : le cours sinueux de la rivière, sa faible largeur, le manque d'eau, les difficultés liées au fonctionnement des écluses sont autant d'arguments invoqués en faveur de la construction d'une voie navigable artificielle. Les marchands de charbon multiplient les pétitions demandant aux États de Hainaut d'étudier à nouveau les projets de canaux vers Antoing et vers Ath. Des études précises sont élaborées. Mais les tergiversations du gouvernement central n'en permettent pas la concrétisation et les troubles politiques de la fin du XVIII^e siècle conduisent à leur abandon.

UN PROJET AVORTÉ (1801)

La construction du canal de Mons à Condé résulte à la fois du contexte régional et de la politique économique de la France révolutionnaire.

D'une part, l'annexion de nos régions

L'insertion du canal de Mons à Condé dans le réseau des voies navigables en Belgique et dans le nord de la France. *Carte générale des navigations dirigées des bassins houillers de la Belgique sur la France*, extrait de *La navigation de la Belgique vers Paris. Rapport à M. le Ministre des Travaux publics, le 14 juillet 1840, Bruxelles, 1840.*



à la République française en 1795 leur ouvre un vaste marché potentiel d'exportation, alors que la demande de charbon s'accroît pour répondre aux besoins de l'industrialisation naissante. En outre, la réunion à la France entraîne la suppression des droits de transit à Condé. Malgré la persistance des entraves mises au passage des bateaux hainuyers chargés de charbon par l'ancienne corporation des bateliers de Condé, reconvertie en «chambre d'assurance», le trafic des bateaux sur la Haine s'accroît progressivement, entraînant la saturation de la rivière. L'idée d'un canal latéral qui suivrait le cours de la vallée de la Haine entre Mons et Condé s'impose donc naturellement : susceptible d'accueillir davantage de bateaux d'une capacité plus grande, il pourrait desservir à la fois le Haut et le Bas-Escaut.

D'autre part, le gouvernement français, soucieux de créer les conditions d'un développement économique national, envisage la réalisation d'un réseau de canaux, comprenant notamment une liaison de Paris à la Belgique. Un arrêté des Consuls du 25 nivôse an IX (15 janvier 1801) charge le ministre de l'Intérieur d'étudier les modalités pratiques d'exécution de cette liaison et de comparer les deux propositions en présence : soit un canal de la

Somme à l'Escaut¹, soit un canal reliant l'Oise à la Sambre². Les milieux politiques et économiques montois perçoivent immédiatement les avantages que pourrait retirer le bassin houiller de Mons d'un rattachement à ce réseau. Ils prennent officiellement position en faveur du canal de la Somme à l'Escaut et demandent implicitement la réalisation d'une voie navigable reliant le bassin houiller à l'Escaut.

Très rapidement, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en service dans le département de Jemappes, Charles Auguste Duboys-Dessauzet, présente un projet de canal latéral à la Haine entre Mons et Condé. Il prévoit un tracé suivant la rive gauche de la Haine de Mons à Boussu pour se rapprocher le plus possible des exploitations charbonnières et donner à ces dernières un accès facile à la nouvelle voie navigable. Après Boussu, le canal se dirigerait en ligne droite vers

-
- 1 Il s'agit du futur canal de Saint-Quentin entre Cambrai et Saint-Quentin. Ce canal sera mis en service en 1810 et permettra d'assurer la liaison avec le canal latéral à l'Oise, via le canal du Crozat (de l'Oise à la Somme) creusé au début du XVIII^e siècle.
 - 2 Le canal de l'Oise à la Sambre sera mis en service en 1839.



Le tracé français du canal de Mons à Condé. Détail du plan au 1/20000 de l'Établissement géographique de Bruxelles, feuille 12¹⁵ Condé, 1852. BUMH, Cartes et plans, XIX-213.

Condé. Mais ce premier projet se heurte à l'opposition des officiers du Génie militaire français de la place de Condé : ceux-ci estiment en effet que la construction du canal nécessiterait d'abandonner le système d'inondations de Condé et que la réalisation d'une écluse à Thivencelles présenterait de grandes difficultés. La Compagnie charbonnière d'Anzin fait

également pression pour bloquer une réalisation qui porterait atteinte à ses intérêts : les charbonnages d'Anzin craignaient la concurrence des charbons du bassin houiller du Couchant de Mons. Le projet, soumis à une commission mixte des Ponts et Chaussées et du Génie militaire, est finalement abandonné.



Le canal de Mons à Condé, entre Quaregnon et Hautrage.
 Détail du plan au 1/20000 de l'Institut cartographique militaire
 (Bruxelles), feuille 45 *Saint-Ghislain*, levé en 1866, révisé en 1889
 et 1893, imprimé en 1896.

BUMH, Cartes et plans, XIX-381.

LE PROJET DE JACQUES-FRANÇOIS PLOU ET LA DÉCISION DE L'EMPEREUR (1806-1807)

Après plusieurs années de léthargie, le projet de canal latéral à la Haine refait surface en 1806. Un décret impérial du 3 avril de cette année prévoit la réalisation d'un système complet de voies navigables dans le nord de l'Empire français. Le

financement en sera assuré pour moitié par la levée de centimes additionnels sur les départements concernés et pour moitié par le Trésor public. Parmi les projets envisagés, figure explicitement la canalisation de la Haine. Celle-ci semble d'autant plus nécessaire que les besoins en charbon ne cessent d'augmenter.

C'est dans ce contexte que le nouvel

ingénieur en chef du Corps impérial des Ponts et Chaussées en service dans le département de Jemappes, Jacques-François Piou, est chargé de reprendre le dossier. Il présente un devis estimatif complet le 1^{er} mars 1807. Le tracé que propose Piou diffère notablement de celui de son prédécesseur. Il opte pour une liaison directe de Mons à Condé en ligne droite, déterminée par la flèche du beffroi de Mons et l'écluse du Marais à l'entrée de la ville de Condé. Piou envisage en effet le canal à construire comme le premier tronçon d'une grande voie navigable qui relierait l'Escaut à la Sambre, à la Meuse et au Rhin, sans plus se préoccuper de la distance entre les charbonnages et la nouvelle voie navigable.

Le projet de Piou est adopté par le Conseil général des Ponts et Chaussées le 7 août 1807 et approuvé par décret impérial le 18 septembre suivant. Un mois plus tard a lieu l'inauguration officielle. Les cérémonies solennelles qui se tiennent à Mons le 18 octobre 1807 sont présidées par le préfet du département de Jemappes, Patrice de Coninck, en présence des autorités de la ville et d'une foule nombreuse.

LES PRINCIPALES PHASES DE LA RÉALISATION DES TRAVAUX (1807-1818)

La première phase de la réalisation du projet, qui comprend les travaux de terrassement entre Mons et Saint-Ghislain, est adjugée le 15 septembre 1807 à l'entrepreneur montois Augustin Honnorez. Les travaux commencent effectivement le 10 octobre 1807. Le 17 juin 1808, le même entrepreneur obtient l'adjudication de la deuxième phase, qui concerne les travaux de terrassement entre Saint-Ghislain et Condé.

Si les deux premières phases se déroulent rapidement et sans difficulté majeure, la réalisation des travaux va ensuite prendre beaucoup de retard pour des raisons techniques et financières, mais aussi à cause des conflits qui vont surgir entre l'ingénieur en chef Piou et l'entrepreneur Honnorez.

L'exécution des ouvrages d'art du canal, c'est-à-dire principalement les écluses et pont-levis, devait former la troisième phase des travaux. L'adjudication en est postposée ou annulée à plusieurs reprises en 1808-1809 pour des questions de procédure ou en raison de modifications apportées au devis estimatif, jugé trop coûteux. L'entreprise est finalement

adjudgée le 29 septembre 1810 à un entrepreneur de Boussu, François Toubeau. Mais ce dernier accumule les retards à un point tel que son entreprise est résiliée le 4 décembre 1811. C'est à nouveau Augustin Honnorez, associé à son frère Florent, qui est désigné adjudicataire des travaux restant à exécuter le 27 avril 1812.

Lors de la chute de l'Empire français et de l'arrivée des armées alliées au début de l'année 1814, le canal est toujours en chantier. Si du côté belge, il ne reste que quelques travaux de parachèvement à exécuter, par contre, du côté français, les travaux incombant au Génie militaire à proximité de Condé n'ont pas encore commencé. Il reste en particulier à construire les deux dernières écluses, celle de Thivencelles et celle de Gueulzin.

À la demande des milieux économiques montois, relayés par l'intendant départemental Auguste de Lamotte, successeur du préfet, le prince Guillaume d'Orange prend le 26 août 1814 un arrêté ordonnant l'achèvement des travaux sur le territoire belge. Les frères Honnorez sont confirmés comme entrepreneurs. En quelques mois, le canal est achevé de Mons à la frontière française et relié provisoirement à la Haine, probablement via le canal de Caraman (voir ci-dessous). Un

barrage construit au pont de la Chapelle, peu après la frontière nouvellement rétablie, interrompt provisoirement le tracé du canal. Les travaux sont financés par les centimes additionnels versés au Trésor impérial comme contribution du département de Jemappes dans la mise en chantier des canaux du Nord, de Charleroi et de Saint-Quentin. La partie « belge » du canal est officiellement inaugurée et livrée à la navigation le 27 novembre 1814.

De l'autre côté de la frontière, l'achèvement des travaux se fait attendre, en dépit des démarches entreprises par le roi Guillaume I^{er} auprès du gouvernement français. Les troubles politiques, l'influence de la Compagnie charbonnière d'Anzin et le mauvais vouloir du Génie militaire de Condé constituent les raisons principales de ces retards. Le gouvernement français décide finalement de confier la réalisation des travaux à un entrepreneur, moyennant la concession de droits de péage aux deux écluses encore à construire. Ce sont à nouveau les frères Honnorez qui sont désignés adjudicataires de la construction de l'écluse de Thivencelles par une ordonnance du 9 avril 1817 et qui obtiennent la concession du droit de péage pendant cinq ans. Une seconde ordonnance du 22 octobre 1817

leur adjuge également la construction de l'écluse de Gueulzin et de tous les autres travaux restant, là aussi en échange de la concession du droit de péage pendant cinq ans et six mois.

Le 19 octobre 1818, onze ans presque jour pour jour après le début des travaux, le canal de Mons à Condé est enfin ouvert à la navigation sur toute sa longueur. La réalisation du projet aura coûté environ 3 millions de francs de l'époque.

LA HAINE FAIT DE LA RÉSISTANCE : LA CONSTRUCTION DU CANAL DE CARAMAN

Les marchands de charbon et les sociétés charbonnières qui occupaient des rivages le long de la Haine sont dans un premier temps réticents à abandonner ces derniers. Plutôt que d'acquérir des terrains et de construire à grands frais de nouveaux entrepôts le long du canal, nombre d'entre eux envisagent de faire creuser des embranchements qui partiraient de la Haine pour déboucher dans la nouvelle voie navigable.

Plusieurs projets sont élaborés, mais le seul qui verra le jour émane des sociétés charbonnières du Midi et du Nord du Bois-de-Boussu, dont les rivages le long de la Haine étaient situés sur le territoire

des communes de Boussu et Hainin. Ces sociétés trouvent un allié de poids en la personne du comte de Boussu, le prince Maurice de Caraman. Ce dernier, propriétaire de terrains le long de la Haine, craignait de perdre les revenus tirés de la location de ses rivages.

Les sociétés charbonnières du Midi et du Nord du Bois-de-Boussu et le prince Maurice de Caraman forment le 17 novembre 1813 une société destinée à mener à bien ce projet. Sans attendre une autorisation officielle, celle-ci entame la construction de l'embranchement projeté. L'autorisation est finalement accordée par un arrêté du prince souverain Guillaume d'Orange daté du 26 août 1814, soit le même jour que l'arrêté ordonnant l'achèvement des travaux sur le territoire belge. Si le gouvernement a accordé cette autorisation, c'est probablement parce que le canal de Mons à Condé restait inachevé à ce moment. En attendant l'achèvement, dont la perspective restait incertaine, les bateaux naviguant sur le nouveau canal depuis Mons allaient pouvoir emprunter le nouvel embranchement à Boussu pour rejoindre le cours de la Haine jusqu'à Condé.

En contrepartie des travaux réalisés, la société demandeuse est autorisée à perce-

voir pour un terme de 50 ans à partir du 1^{er} janvier 1815 un droit de navigation sur chaque bateau qui franchira l'écluse de communication entre l'embranchement et le canal de Mons à Condé. Le « canal de Caraman » est livré à la navigation le 1^{er} décembre 1815. Les droits de navigation sont fixés par un arrêté royal du 18 juin 1818.

Le canal de Caraman a son origine sur le territoire de la commune de Boussu. Partant de la Haine, il se dirige en ligne droite vers le nord pour déboucher dans le canal de Mons à Condé en aval de l'écluse des Herbières, sur le territoire de la commune d'Hautrage. Le canal de Caraman est long de 800 mètres. Sa largeur (18 mètres à la ligne d'eau) et sa profondeur (2 mètres) sont calquées sur celles du canal de Mons à Condé. Il est muni de chemins de halage de 5 mètres de largeur et planté d'arbres (peupliers du Canada et saules) sur ses deux rives.

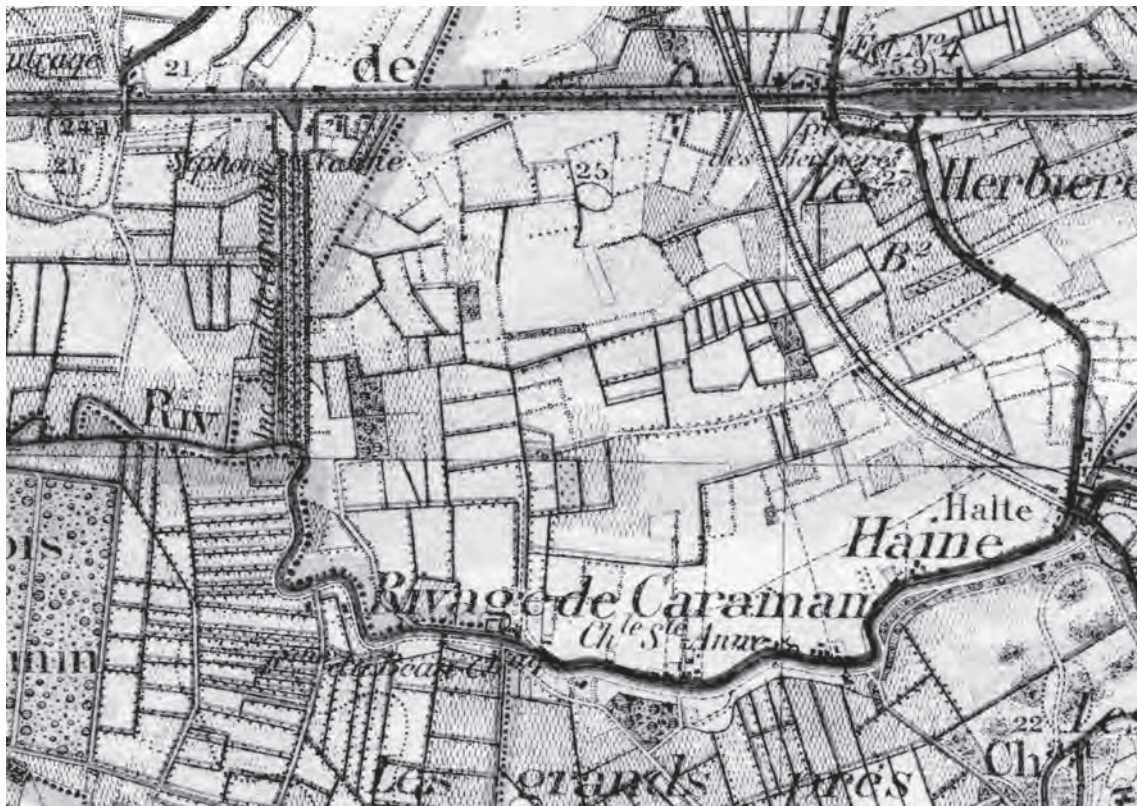
La concession est prolongée pour 90 ans par un arrêté royal du 24 novembre 1832. En 1835, la Haine est toujours navigable sur les territoires de Boussu et de Hainin. Des rivages y sont encore occupés. Des bateaux continuent à y prendre charge pour rejoindre le canal de Mons à Condé.

Toutefois, après la construction du



Le canal de Caraman reliant la Haine au canal de Mons à Condé. Détail de la *Carte du territoire situé entre Mons et Condé*, Établissement géographique de Ph. Vander Maelen, Bruxelles, 1856. AÉM, Cartes et plans, 1476.

chemin de fer de Saint-Ghislain en 1840-1842, les sociétés charbonnières du Midi et du Nord du Bois-de-Boussu finissent par s'y raccorder. C'est désormais par des embranchements de chemins de fer qu'elles rejoindront le canal de Mons à Condé. Les anciens rivages le long de la



Le canal et les rivages de Caraman à Boussu et à Hainin. Détail du plan au 1/40000 de l'Institut cartographique militaire (Bruxelles), feuille 45 Mons, révisé en 1907, imprimé en 1932. Collection Bruno Van Mol.

Le canal de Mons à Condé dans la traversée de Saint-Ghislain. Détail de l'Atlas cadastral parcellaire de la Belgique. Publié par P.-C. Popp. Province de Hainaut. Arrondissement de Mons. Ville de Saint-Ghislain, milieu du XIX^e siècle. BUMH, Cartes et plans, XIX-871.

Haine sont dès lors abandonnés. Le canal de Caraman cesse d'être fréquenté et s'envase. Par un arrêté royal du 18 septembre 1855, il est converti en rigole d'alimentation du canal de Mons à Condé.

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU CANAL DE MONS À CONDÉ

Le canal qui s'ouvre à la navigation en 1818 s'étend sur une longueur de 26585 mètres, dont 20185 mètres en territoire belge et 6400 mètres en territoire français³. Sa largeur est de 10 mètres au fond (plafond) et de 18 mètres à la surface (ligne d'eau). De part et d'autre sont établis des chemins de halage de 5 à 6 mètres de largeur, bordés de peupliers du Canada, de bois blancs et d'ormes.

Entre le bief supérieur à Mons et le niveau de l'Escaut à Condé, le canal

présente une pente de 13,55 mètres rachetée par sept écluses à sas⁴. Dix ponts-levis, y compris ceux équipant les écluses, permettent le franchissement du canal, qui avait interrompu la communication des routes établies sur son passage.

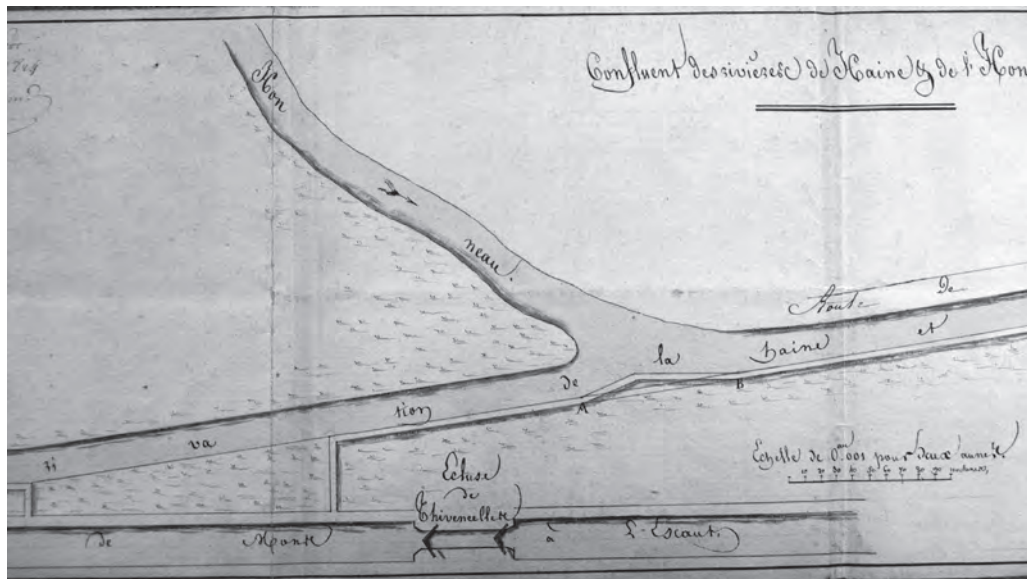
L'alimentation du canal s'effectue au moyen de prises d'eau à la Trouille et à la Haine. Pour permettre cette alimentation, la Haine a été dérivée dans un nouveau lit, parallèle au canal de Jemappes à Saint-Ghislain. La rivière y déverse ses eaux après être passée en siphon sous le canal à Mons, à hauteur de la première écluse. L'endroit prendra ainsi le nom de Pont-Canal.

La profondeur du canal a été fixée à 2 mètres, ce qui permet d'accueillir au départ des bateaux ayant un tirant d'eau de 1,80 mètre et une capacité maximum

3 Il s'agit des dimensions officielles figurant dans les archives de l'Administration des Voies hydrauliques du Hainaut à Mons. Le point de départ considéré est l'extrémité nord du bassin des Anglais construit en 1850-1851 et mesurant 562,50 m. Les publications du XIX^e siècle mentionnent parfois d'autres dimensions (24288 mètres, dont 17888 mètres en territoire belge), mais sans préciser le point de départ envisagé.

4 Même remarque que la note précédente. Certaines publications mentionnent une pente de 13,67 m. Ce chiffre s'explique probablement par le rehaussement des plans d'eau lors du relèvement des digues pour pallier les affaissements miniers. D'autres publications donnent une pente de 11,15 m. Dans ce cas, la discordance vient sans doute de la différence des niveaux de référence entre la Belgique et la France.

L'écluse de Thivencelles.
Plan figuratif du
confluent de la Haine et
de l'Honneau. Levé par
J.-G. Boulay, conservateur
du canal de Mons à
l'Escaut, 1824.
AÉM,
Cartes et plans, 1113.



de 250 tonnes⁵. Les bateaux naviguant sur le canal sont des bateaux à fond plat. Ils mesurent à l'origine 30 à 35 mètres de longueur sur 4,50 à 4,80 mètres de largeur⁶.

LA RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION ET LA REPRISE DU CANAL PAR L'ÉTAT (1814-1844)

Les autorités publiques vont intervenir pour réglementer la navigation sur la nouvelle voie navigable. Il s'agit d'orga-

niser rationnellement le trafic, mais aussi de définir les modalités de la perception des péages dus par les utilisateurs. Dans un premier temps, c'est le gouvernement central qui est compétent en la matière. Mais un arrêté royal du 17 décembre 1819 cède aux autorités provinciales l'administration et les revenus de la navigation sur toutes les voies navigables. Les règlements ont subi de multiples modifications au cours du temps. On se limitera ici aux dispositions en vigueur dans les premières années de mise en service du canal et on n'envisagera pas la question du halage, traitée dans la section VIII de ce catalogue.

L'achèvement rapide des travaux sur le territoire belge semble avoir pris de court

5 Par approfondissements successifs, le tonnage maximum sera porté au XX^e siècle à 350 tonnes entre Mons et le canal de Pommerœul à Antoing (voir la section VI du catalogue).

6 Voir la section VII du catalogue.

les autorités. C'est le 26 novembre 1814 seulement, la veille de l'inauguration officielle, que l'intendant du département de Jemappes, Auguste de Lamotte, prend un arrêté destiné à régler provisoirement la navigation sur le nouveau canal. Cet arrêté énonce diverses dispositions destinées à réglementer la circulation sur le canal au nom de la liberté de la navigation, que l'état de la Haine ne permettait pas de faire respecter. Il impose notamment aux bateaux de stationner dans les bassins suivant les instructions de l'inspecteur des Ponts et Chaussées en attendant d'obtenir un engagement, ce qui condamne implicitement la pratique du tour de rôle.

Les modalités de paiement des droits de passage sur le canal sont déterminées par un arrêté royal du 14 décembre 1815, modifié par des arrêtés des 11 septembre 1816 et 10 août 1817. L'emplacement des cinq bureaux de perception est fixé au niveau des écluses de Mons, Jemappes, Saint-Ghislain, Boussu et Hensies (Malmaison). Les bureaux sont tenus par les éclusiers du canal. Un sixième bureau est établi à la sortie du canal de Caraman et est desservi par le pontier du pont d'Hautrage. Les bateaux naviguant sur le canal sont divisés en neuf classes

en fonction de leur capacité. À l'écluse de Malmaison, la dernière avant la frontière, les bateaux venant de Condé doivent payer un droit double du droit payé aux autres bureaux : il s'agit là d'une mesure clairement protectionniste dirigée contre les importations de charbon étranger. À chacun des bureaux de perception, le droit à payer est deux fois plus élevé pour les bateaux pleins que pour les bateaux vides. Le montant du droit est augmenté de moitié par le règlement qu'adopte la Députation des États de la province de Hainaut le 13 avril 1822.

Cinq ans plus tard celle-ci prend un règlement définitif, approuvé par le Roi le 27 juillet 1827. Il détermine notamment les droits de péage dus par les bateaux passant devant les bureaux de perception désormais établis à l'écluse de Jemappes, à l'écluse de Saint-Ghislain, à l'embranchement du canal de Caraman, à l'entrée du canal de Pommerœul à Antoing (ouvert à la navigation en 1826) et à la frontière française. Le péage dû est fonction du tonnage déterminé par le procès-verbal de jaugeage et du chargement réel calculé depuis l'immersion.

Le 1^{er} janvier 1844, l'État reprend l'administration du canal de Mons à Condé et la perception des revenus de la navigation,

en vertu de la loi du 30 décembre 1843. Cette reprise s'inscrit dans un contexte général de prise de contrôle des voies navigables par l'État. Le Conseil provincial du Hainaut tentera vainement de s'y opposer, de nombreux conseillers estimant que la reprise du canal par l'État n'est pas admissible, puisque le canal avait été construit au moyen d'impôts départementaux et de péages perçus sur les rivières du Hainaut.

LES DÉBUTS DE LA NAVIGATION SUR LE CANAL

L'ouverture du canal de Mons à Condé sur le territoire belge le 27 novembre 1814, puis sur tout son parcours le 19 octobre 1818 fait disparaître les inconvénients de la navigation sur la Haine. Comme la révolution industrielle naissante suscite une demande de charbon croissante, le trafic entre Mons et Condé s'intensifie rapidement.

Dès le 27 novembre 1814, 24 bateaux franchissent l'écluse n° 1 au Pont-Canal en direction de Condé. À la fin du mois de décembre, 135 bateaux venant de Jemappes atteignent l'Escaut à Condé en 5 jours. Le trafic s'accroît régulièrement. En 1787, 1800 à 1900 péniches avaient parcouru la Haine pour atteindre Condé. En 1827, 5440 bateaux transportant plus

de 785000 tonneaux de charbon utilisent la nouvelle voie navigable. La barre des 6000 bateaux est dépassée en 1828.

Expéditions faites sur le canal de Mons à Condé de 1816 à 1828

Année	Nombre de bateaux
1816	3287
1817	3460
1818	3673
1819	3739
1820	3940
1821	3998
1822	3942
1823	4052
1824	4881
1825	5370
1826	5430
1827	5440
1828	6009
total	57221

Source : VANDER MAELEN (Ph.),
*Dictionnaire géographique de la province de
Hainaut*, Bruxelles, 1833, p. 345.

LE CANAL DE POMMERŒUL À ANTOING : UN PROLONGEMENT NATUREL

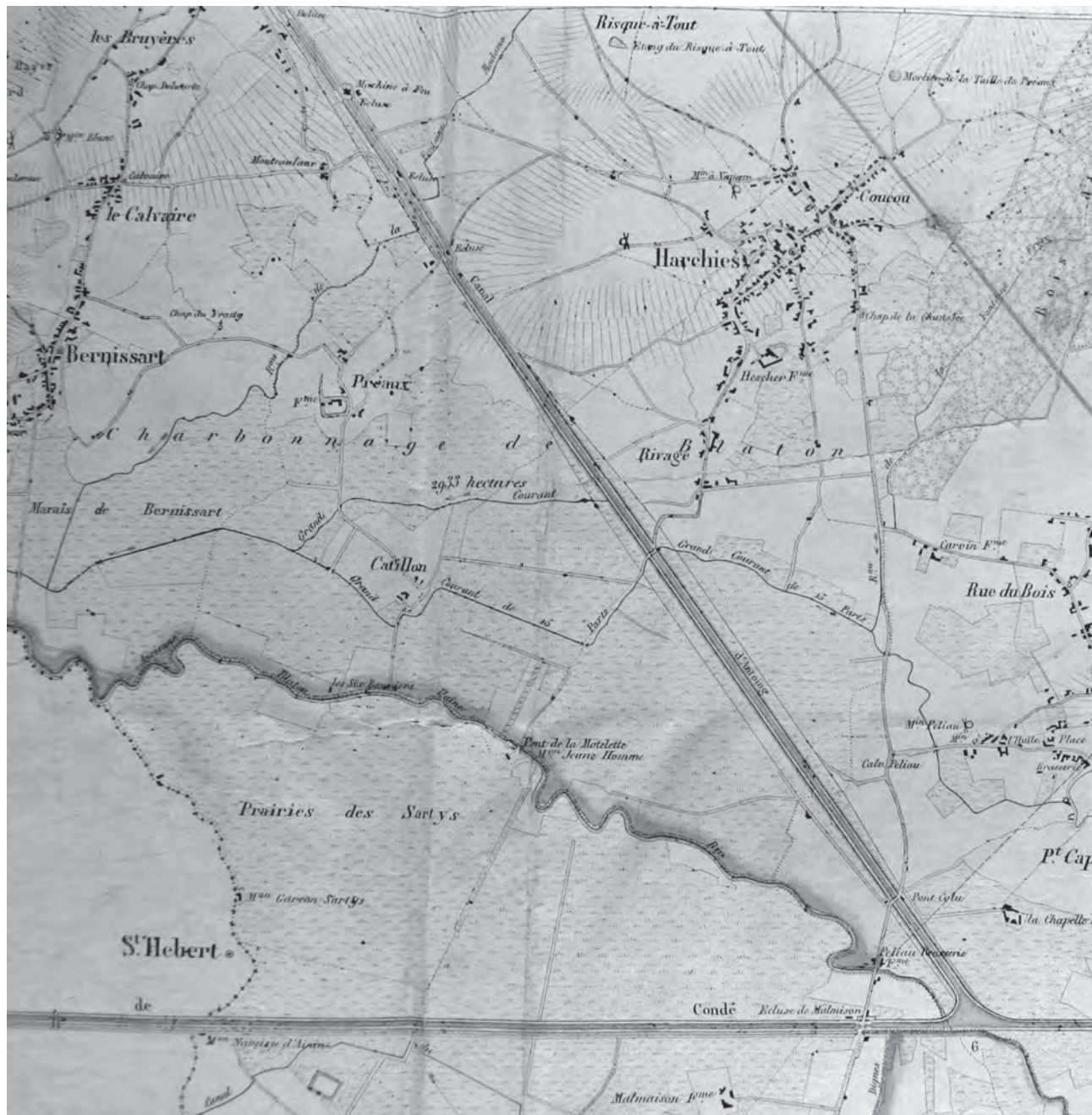
Le climat positif qui avait entouré l'inauguration de la partie belge du canal de Mons à Condé le 27 novembre 1814 fait long feu. Outre les retards dans l'achèvement du canal sur le territoire français, le gouvernement français rétablit dès 1817 un droit de transit à Condé sur tous les bateaux venant de Belgique pour rejoindre l'Escaut et instaure un octroi de navigation à payer sur la partie française du canal.

Dès ce moment, les milieux politiques et économiques hainuyers, relayés par les États provinciaux et les Chambres de commerce de Mons et de Tournai, demandent la reprise des études permettant la réalisation d'une liaison entre Mons et l'Escaut en évitant le territoire français. Comme au XVIII^e siècle, deux tracés sont envisagés, l'un par Ath, l'autre par Antoing. Après des études comparatives approfondies, c'est finalement le projet par Antoing qui l'emporte. L'ingénieur Jean-Baptiste Vifquain se voit confier

par le gouvernement la mise au point du projet.

Le Roi Guillaume I^{er} va s'intéresser particulièrement à sa réalisation. Contrairement à la procédure adoptée pour la construction du canal de Mons à Condé, le gouvernement décide cette fois de concéder à la fois la construction et l'exploitation du canal à un entrepreneur privé. La concession est accordée par un arrêté royal du 19 juin 1823 à un entrepreneur montois, Philippe-Joseph Nicaise. Les travaux sont rapidement exécutés : dès le 26 juin 1826, le canal est inauguré. Toutefois, deux ans plus tard, par un arrêté royal du 9 juin 1828, le gouvernement rachète la concession et reprend l'exploitation du canal.

Le canal de Pommerœul à Antoing est un canal de jonction à bief de partage. Cela signifie qu'il rejoint deux voies navigables en franchissant une crête entre deux versants, le bief de partage étant situé au sommet du relief que franchit le canal. Il s'étend sur une longueur de 25050 mètres. Son embouchure est située à 475 mètres en amont de l'écluse n° 5 de Malmaison, sur la rive droite du canal de Mons à Condé, dont il se détache un peu à l'est du point où ce dernier coupe l'ancien



L'embranchement du canal de Pommerœul à Antoing. Détail de la *Carte du territoire situé entre Mons et Condé*, Établissement géographique de Ph. Vander Maelen, Bruxelles, 1856.
AÉM, Cartes et plans, 1476.



L'embranchement du canal de Pommerœul à Antoing. Détail du plan au 1/20000 de l'Institut cartographique militaire (Bruxelles), feuille 45 *Quiévrain*, levé en 1866, révisé en 1882 et 1893, imprimé en 1896. BUMH, Cartes et plans, XIX-380.

cours de la Haine. Il débouche dans l'Escaut au sud d'Antoing.

Comme il constitue le prolongement naturel du canal de Mons à Condé, le canal de Pommerœul à Antoing présente les mêmes caractéristiques techniques que ce dernier. Il est équipé de 13 écluses. L'alimentation du canal est assurée par des sources ainsi que par deux pompes à vapeur permettant d'élever en 24 heures

dans le bief de partage environ 30000 mètres cubes d'eau puisée dans le canal de Mons à Condé. Sa largeur moyenne est de 17 mètres à la ligne d'eau, de 10 mètres au plafond. Il possède deux chemins de halage de 5 mètres chacun et une profondeur qui atteint à l'origine 2 mètres pour un tirant d'eau de 1,80 mètre.

Face à la concurrence du canal de Pommerœul à Antoing, le gouvernement

français supprime les droits de transit à Condé et réduit fortement l'octroi de navigation dès l'ouverture du nouveau canal. Les bateliers restent dès lors fidèles au passage par Condé, d'autant plus que les droits de navigation sur le canal d'Antoing étaient particulièrement élevés. À la demande du concessionnaire, qui craignait de voir tout le trafic lui échapper, le roi Guillaume I^{er} prend une mesure radicale par un arrêté royal du 8 décembre 1827 : tout bateau passant par Condé pour rejoindre l'Escaut et ensuite le territoire belge devrait payer l'entièreté des droits perçus sur le canal d'Antoing sans même avoir parcouru ce canal.

Mais la navigation sur le canal de Pommerœul à Antoing reste très onéreuse, en raison de l'élévation des droits de péage et du mode de jaugeage des bateaux. Les réclamations des bateliers et des propriétaires de charbonnages se multiplient. Finalement, le gouvernement provisoire de la Belgique devenue indépendante décide, par un arrêté du 9 janvier 1831, que les droits perçus sur le canal d'Antoing seront réduits de moitié. Dès lors, la navigation sur cette voie navigable prendra véritablement son essor. Le canal de Pommerœul à Antoing a été désaffecté en 1964 pour laisser la place au nouveau

canal à grand gabarit Nimy-Blaton (1350 tonnes).

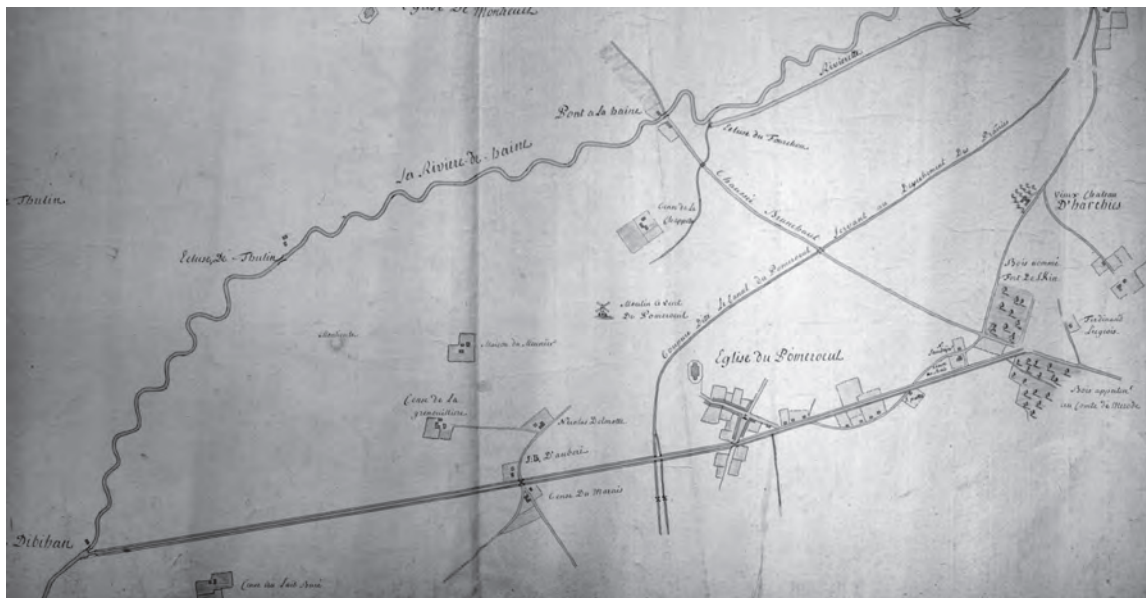


Bibliographie

Archives de l'État à Mons, Fonds français et hollandais.

AUQUIER (A.), *De Mons à Condé (ou l'ombre de Napoléon)*, Hornu, 1981. *Billets de transports. Traces du passé saint-ghislainois*, Ursidongue, s.l. [Saint-Ghislain], 1989. DAMBRAIN (M.), *Histoire des voies navigables. Le canal de Pommerœul à Antoing*, Seneffe, 1994 (*Centre didactique des techniques de l'eau. Brochure*, 1). DARQUENNE (R.), *Histoire économique du département de Jemappes*, dans *ACAM*, t. 65, 1965, notamment p. 45-57. DE RIVE (B.-L.), *Précis historique et statistique des canaux et rivières navigables de la Belgique et d'une partie de la France*, Bruxelles, 1835. DE SOIGNIE (J.), *Histoire des voies de communication par terre et par eau, principalement au point de vue du Hainaut*, Mons, 1874. HACHEZ (F.), *Notice historique sur la navigation de Mons à l'Escaut*, Bruxelles, 1850. *La*

navigation en Wallonie. [Catalogue de l'exposition présentée au] *Musée de la Vie wallonne, Liège, du 16 mars au 18 juin 1978*, Liège, 1978. ROBLIN (L.), *Cinq siècles de transport fluvial en France du XVII^e au XXI^e siècle*, Rennes, 2003. VAN DER HERTEN (B.), *België onder stoom. Transport en communicatie tijdens de 19^{de} eeuw*, Louvain, 2004 (*Studies in social and economic history*, 32). VAN DER HERTEN (B.), *La navigation intérieure belge de 1830 à 1913 : une analyse technique du trafic*, dans *Bulletin du Crédit communal*, 50^e année 1996, n° 197, p. 51-72. VANDER MAELEN (Ph.), *Dictionnaire géographique de la province de Hainaut*, Bruxelles, 1833. VIFQUAIN (J.-B.), *Des voies navigables en Belgique. Considérations historiques suivies de propositions diverses ayant pour objet l'amélioration et l'extension de la navigation*, Bruxelles, 1842. *Voies navigables de la Belgique. Recueil de renseignements*, t. 1, *Notices. Règlements*, t. 2, *Tableaux descriptifs*, Bruxelles, 1880.



II.1.

II.1. Plan d'un projet de canal de la Haine à l'Escaut, manuscrit, 10 janvier 1783, 65 x 100 cm.
AÉM, Cartes et plans, 288.

De nombreux projets de canaux reliant la Haine à l'Escaut en évitant le territoire français voient le jour à la fin du XVIII^e siècle. Ce plan, orienté au sud, a été levé par E.-H. Fonson, architecte et directeur des Ponts et Chaussées des États de Hainaut. Il illustre un projet partant de l'écluse de Débihan à Thulin et se dirigeant vers Pommerœul pour rejoindre l'Escaut « un peu au-dessus d'Antoing ». Notons que le village de Pommerœul est traversé et coupé en deux par le canal

projeté. Le but recherché est d'améliorer les conditions de la navigation, devenue difficile sur la Haine, mais aussi d'éviter les droits de transit à Condé. C'est pourquoi le tracé choisi se dirige « dans toute sa longueur sur les terres autrichiennes ». Comme tous les autres projets élaborés à cette époque, celui-ci est resté sans suite.

II.2. «Projet de mémoire», imprimé, 19 pluviôse an IX (8 février 1801), 20 x 25 cm.
BUMH, Section des imprimés, 1969/3627.

Le 15 pluviôse an IX (4 février 1801), le maire de Mons, le comte Constant Duval de

Beaulieu, réunit à l'hôtel de ville les principaux négociants charbonniers du bassin houiller de Mons. Le maire souhaite que les participants à cette réunion examinent les moyens qui permettraient d'intégrer le bassin houiller du Couchant de Mons dans le programme de voies navigables entre la France et la Belgique envisagé par le gouvernement français et évoqué dans l'arrêté des consuls du 25 nivôse an IX (15 janvier 1801). L'exportation du charbon en serait grandement facilitée et les difficultés économiques et sociales résultant du manque de débouchés seraient dès lors réglées.

La réunion aboutit à la rédaction du projet de mémoire ici exposé. Les 65 signataires y prennent position en faveur du projet de communication entre la Belgique et Paris par la construction d'un canal entre la Somme et l'Escaut (canal de Saint-Quentin) plutôt que par un canal de l'Oise à la Sambre. Sans évoquer explicitement l'idée d'un canal latéral à la Haine entre Mons et Condé, ils insistent sur les nombreux avantages que présenterait l'exécution d'une voie navigable entre la Somme et l'Escaut, en particulier pour le département de Jemappes. Parmi ces avantages, ils citent la proximité avec l'Escaut des principales zones d'extrac-

tion des matières premières pondéreuses (charbon, pierre et marbre, argile), de voies de communication pavées et de plusieurs rivières du département. En insistant sur la nécessité de rapprocher le plus possible les industries extractives des voies navigables, ils suggèrent implicitement la réalisation d'un canal entre Mons et Condé, la navigation sur la Haine étant notoirement insuffisante.

Le projet de mémoire est transmis au ministre de l'Intérieur par le maire Duval de Beaulieu. Ce dernier insiste fortement sur la nécessité d'un canal qui, à partir de Mons, assurerait «une navigation directe, facile et régulière entre la France et la Belgique» et un débouché «aux productions riches et abondantes de ce département».

II.3. Plan en relief représentant le tracé du canal de Mons à Condé, vers 1850-1860, 28 x 38 cm.

Musée royal de Mariemont,
Cartes et plans.

Ce très beau plan en relief et en couleurs à l'échelle 1/100000 met bien en évidence le tracé rectiligne du canal voulu par l'ingénieur Jacques-François Piou. Cette disposition, qui contraste



II.4.

fortement avec les nombreux méandres de la Haine, éloigne la voie navigable des puits de charbonnages du Couchant de Mons et va imposer aux sociétés charbonnières la construction de voies de communication entre leurs établissements et le canal projeté. Plusieurs raccords par chemin de fer industriel apparaissent d'ailleurs clairement sur le plan⁷.

Ce document peut être daté du milieu du XIX^e siècle. On y voit en effet les établissements du charbonnage du Grand-Hornu (1820-1830), les lignes de chemins de fer de Mons à Bruxelles (1840) et de Mons à Quiévrain (1842). Le chemin de fer Mons-Manage (1849) semble en construction.

Les fortifications de la ville de Mons, démolies entre 1861 et 1865, sont encore représentées.

La tradition rapporte que l'Empereur Napoléon I^{er}, de passage en Belgique, visita le chantier du canal le 29 avril 1810 et regretta le tracé choisi, dont il déplora l'éloignement par rapport aux charbonnages. L'ingénieur Piou lui aurait fait observer que le canal projeté n'était que la première section de la jonction de la

⁷ Voir la section III du catalogue.

Meuse à l'Escaut par Charleroi, dont il lui aurait remis le projet à cette occasion⁸.

II.4. Plan d'une partie du canal de Mons à Condé, depuis cette première ville jusqu'à celle de Saint-Ghislain, manuscrit, 1/20.000, 1^{ère} moitié du XIX^e siècle, 53,5 x 69 cm.
BUMH, Cartes et plans, 1981/686.

Ce plan non daté est orienté au sud et montre la situation des trois premiers biefs du canal, de Mons à Saint-Ghislain. Le tracé sinueux de la Haine est également représenté et illustre bien le progrès apporté par la nouvelle voie d'eau, au tracé parfaitement rectiligne. On distingue en outre la dérivation de la Haine passant sous le canal au Pont-Canal, à l'emplacement de la première écluse, la prise d'eau à la dérivation de la Haine pour l'alimentation du deuxième bief, l'écluse de Jemappes et celle de Saint-Ghislain. La Trouille

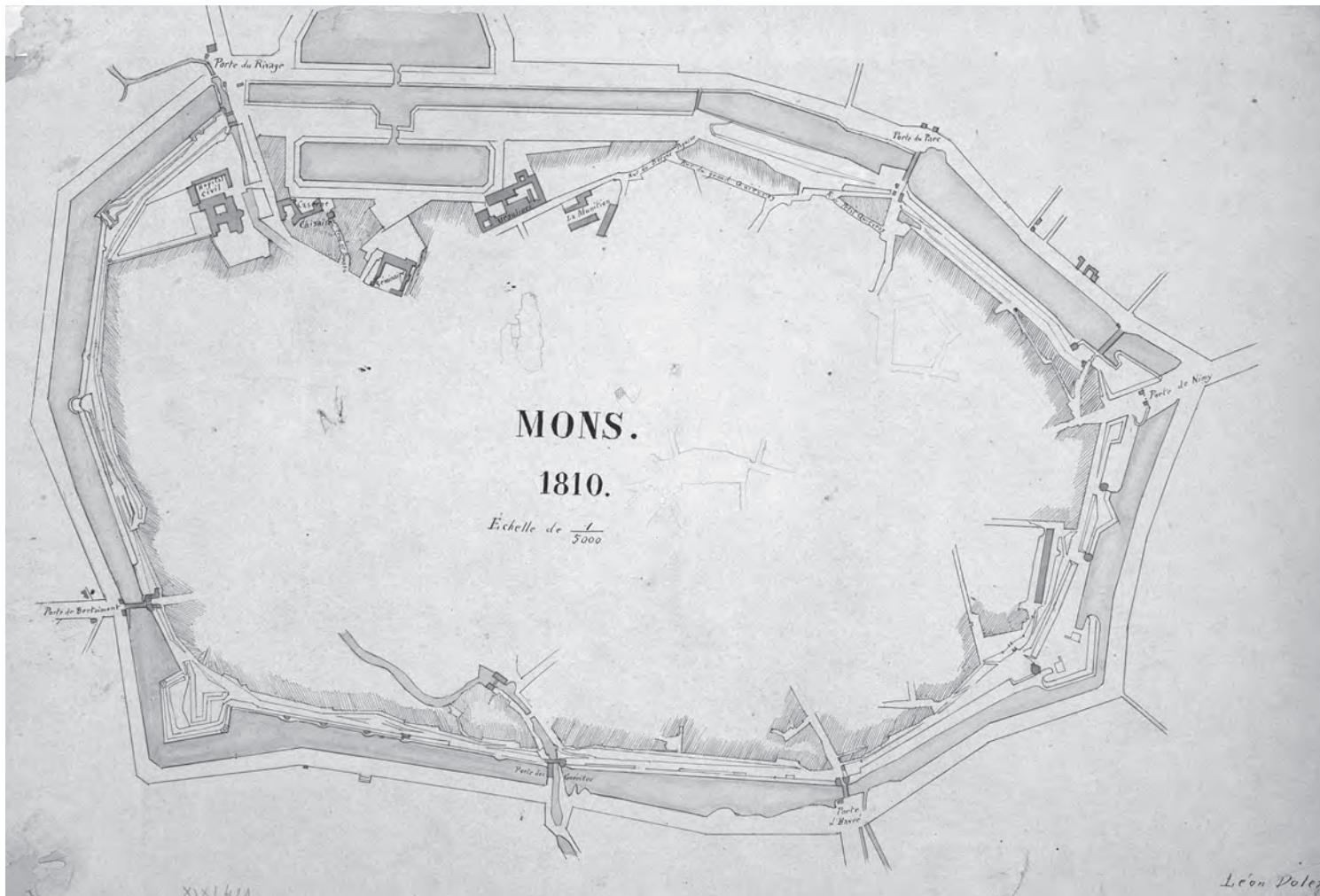
traverse encore l'intra-muros de Mons et va se jeter dans la dérivation de la Haine à Jemappes. Le Trouillon se détache de la Trouille à Hyon pour alimenter les fossés des fortifications, les bassins du canal et le premier bief de celui-ci.

La situation représentée est celle qui prévaut à l'origine du canal. On distingue en effet les trois vastes bassins aménagés à Mons pour le stationnement des bateaux et le chargement des marchandises. Le bassin extérieur, de forme trapézoïdale, mesurait 335 m à la grande base, 215 m à la petite base et 160 m de hauteur. Cette situation sera de courte durée. Dès la construction des fortifications hollandaises, entre 1817 et 1826, les trois bassins sont remblayés pour faire place à la nouvelle enceinte.

Bibliographie

DE KEYZER (W.) et VAN MOL (B.), *Les fortifications et les sièges de Mons, du XVI^e au XIX^e siècle*, dans *Images de Mons en Hainaut du XVI^e au XIX^e siècle*, Mons, 2006, p. 183-185.

8 Quelques jours plus tard, le 5 mai 1810, l'Empereur signe à Anvers un décret qui ordonne l'ouverture d'un canal entre Mons et Charleroi destiné à relier l'Escaut à la Meuse par la Haine et la Sambre (*Mémorial du département de Jemmapes*, 11 mai 1810, p. 3-4).



Les trois bassins primitifs du canal de Mons à Condé.
Plan dessiné et aquarellé par Léon Dolez, 1/5.000, 1867.
BUMH, Cartes et plans, XIX-421.



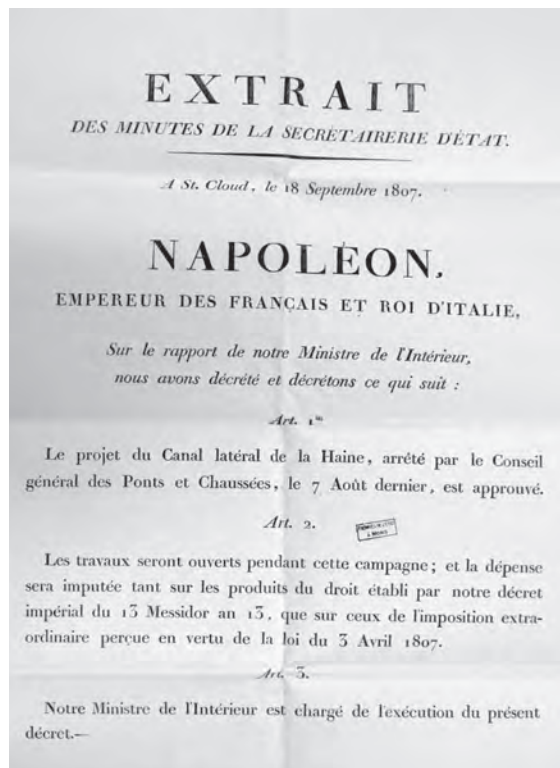
II.5.

II.5. Vue de Mons et des environs, dessin à la plume de Léon Dolez, vers 1860, 34,8 x 35,6 cm.

BUMH, Cartes et plans, XIX-457.

Comme le montre ce dessin réalisé vers 1860, les trois bassins primitifs ont été remplacés par un bassin unique de dimensions plus modestes et de forme trapézoïdale. Jusqu'au démantèlement des fortifications montoises, entre 1861 et 1865, l'extrémité du canal est fortifiée par un ouvrage à cornes, entouré d'eau

et percé en son milieu pour permettre aux bateaux d'accéder au bassin. Après la construction en 1849 du chemin de fer de Manage à Mons destiné à amener le charbon du Centre au canal de Mons à Condé, un bassin supplémentaire, le bassin des Anglais, est creusé à l'avant des remparts hollandais, perpendiculairement au bassin principal. Il mesure 562,50 m de long sur 25 m de large et est flanqué de voies ferrées le long des quais de chargement.



II.6.

- II.6. Décret impérial ordonnant la construction du canal de Mons à Condé, imprimé, 18 septembre 1807, 85 x 65 cm.**
AÉM, Fonds français et hollandais, 831.

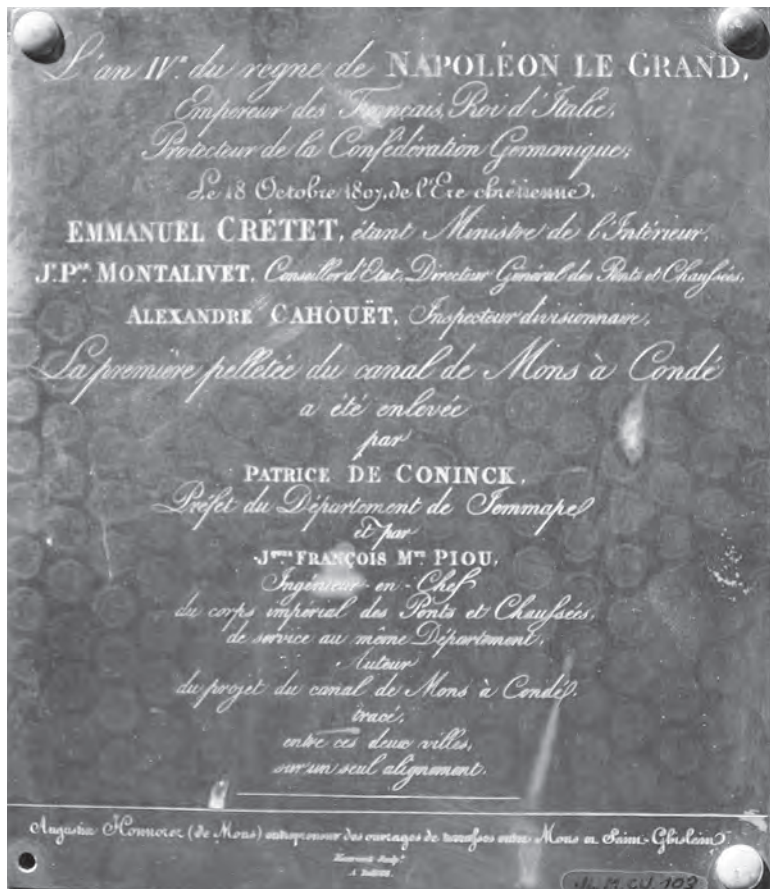
Le décret adopté par l'Empereur Napoléon I^{er} le 18 septembre 1807 approuve le projet du canal latéral à la Haine proposé par l'ingénieur Jacques-François Piou. Il ordonne l'ouverture immédiate des travaux et envisage les modalités de

financement. Le recours à l'impôt est privilégié, à travers deux sources : d'une part les produits du droit établi par le décret du 13 messidor an XIII (2 juillet 1805), d'autre part une imposition extraordinaire perçue en vertu de la loi du 3 avril 1807.

En réalité, ce décret ne fait qu'entériner un dossier déjà bien avancé. La procédure d'adjudication a été lancée dès après l'adoption du projet par le Conseil général des Ponts et Chaussées le 7 août 1807. L'entrepreneur est définitivement désigné le 15 septembre suivant.

- II.7. Plaque commémorative de l'inauguration des travaux du canal de Mons à Condé, plaque en cuivre, 18 octobre 1807, 20 x 17,5 cm (plaque); 28 x 22,5 cm (support).**
Ville de Mons, Musée Jean Lescarts, inv. Mm 109.

Cette plaque en cuivre a été gravée en vue de commémorer le début officiel des travaux de construction du canal, le 18 octobre 1807. Longtemps conservée à la maison communale de Jemappes, elle fait aujourd'hui partie des collections du Musée Jean Lescarts, à Mons.



La description de la cérémonie d'inauguration par le *Mémorial du Département de Jemappe*⁹ témoigne du retentissement de l'événement pour les contemporains, qui escomptaient des retombées économiques importantes de la nouvelle voie navigable.

⁹ *Mémorial du Département de Jemappe* [sic], 1807, n° 25, supplément.

Un grand nombre de fonctionnaires, de notabilités et de négociants se réunissent au siège de la préfecture du département de Jemappes dès le matin. À onze heures, un cortège de 60 à 80 voitures s'ébranle. Emmené par la plus haute autorité civile du département de Jemappes, le préfet Patrice de Coninck, il se dirige vers le grand bassin du canal. Sur les digues de ce vaste espace ont pris place un grand nombre de spectateurs et les 800 ouvriers de l'entrepreneur.

Le préfet fait donner lecture du décret du 18 septembre 1807 et insiste sur les bienfaits que la ville de Mons retirera du nouveau canal. Le président du Tribunal de commerce de Mons, A.-J. Fontaine, et le maire de Mons, le comte Constant Duval de Beaulieu, prononcent chacun une allocution. Ils insistent sur la gratitude des Montois envers l'Empereur, qui a décrété la construction du canal.

La première pelletée de terre est ensuite enlevée par le préfet et par l'auteur du projet, l'ingénieur Jacques-François Piou. C'est ce geste symbolique que rappelle la plaque ici exposée. On scelle alors dans un cube de maçonnerie un coffre de fer contenant un exemplaire du décret impérial du 18 septembre 1807, le procès-verbal de la cérémonie, une plaque de bronze

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE JEMMAPE.

CANAL DE LA HAINE.

ADJUDICATION définitive par voie de soumissions cachetées,
des ouvrages à faire en terrasses pour la confection du Canal
de la Haine, entre Mons et la route de St.-Ghislain.

Au 15 Septembre 1807.

LE PRÉFET,



VU le procès-verbal de la séance du Conseil de Préfecture de ce jour, premier septembre, constatant l'ouverture de deux paquets contenant une soumission faite, en conséquence de l'affiche du 13 août dernier, relative à ladite adjudication.

ART. 1^{er}. Conformément aux dispositions de l'arrêté du Gouvernement du 19 ventôse an 11, des soumissions pour l'entreprise des ouvrages de terrasses du Canal de la Haine, entre Mons et la route de St Ghislain, seront reçues au Secrétariat de la Préfecture du département de Jemmape.

Cette portion du Canal est divisée en deux parties, lesquelles pourront devenir l'objet de deux adjudications particulières, ou d'une seule adjudication.

La première sera composée de la partie du Canal comprise entre le premier port de la ville de Mons et l'écluse de Jemmape.

La seconde, de la partie du Canal comprise entre l'écluse de Jemmape et la route de Saint-Ghislain.

La soumission faite pour l'entreprise des ouvrages de terrasses du Canal de la Haine entre Mons et la route de Saint-Ghislain, a établi le prix suivant :

Le metre cube de terre ordinaire roulée jusqu'à 20 mètres	F. C.
	0 66
Idem de terre ferme	0 77
Idem de terre caillouteuse	0 83
Idem de corroi de glaise	6 00
Chaque relais à plus longue portée	0 11 (*)

II. Les soumissions à fournir, portant sous enchère, seront rédigées sur papier timbré et accompagnées de certificats constatant la moralité, la solvabilité et la capacité des soumissionnaires, elles seront renfermées sous une enveloppe portant la souscription : Canal de la Haine. Ouvrages de terrasses entre Mons et Saint-Ghislain.

III. Le dépôt des soumissions sera fait au Secrétariat-général de la Préfecture tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, aux heures ordinaires des bureaux, jusques et compris le 14 septembre.

IV. La soumission devra contenir le nom de la caution, et renfermer le consentement de ce dernier, de s'obliger solidairement pour l'entière exécution de l'entreprise.

V. Toute soumission qui ne sera pas conforme à ces dispositions pourra être rejetée.

VI. Le 15 septembre 1807, à midi, le Préfet assisté de l'Ingénieur en chef, procédera en Conseil de Préfecture, à l'ouverture des nouvelles soumissions.

VII. Les plans, profils et devis rédigés par l'Ingénieur en chef des ponts et chaussées et déposés au Secrétariat de la Préfecture, seront communiqués, ainsi que le cahier des charges, à ceux qui se présenteront.

La présente affiche sera publiée dans le département de Jemmape et dans les départemens voisins.

Fait en l'Hôtel de la Préfecture, à Mons, le premier septembre 1807.

DE CONINCK.

(*) Ces prix ne suffisent pas pour toutes les natures de déblais et pour toutes les combinaisons de transports, MM. les entrepreneurs doivent consulter à la Préfecture le détail estimatif général du projet, et les sous détails qui y sont annexés.

L'ingénieur en Chef du corps Impérial des Ponts et Chaussées.

F. M. PLOU, Fil.

indiquant la date d'ouverture des travaux, des pièces de monnaies impériales et la médaille commémorative que les négociants de Mons ont fait frapper en signe de reconnaissance.

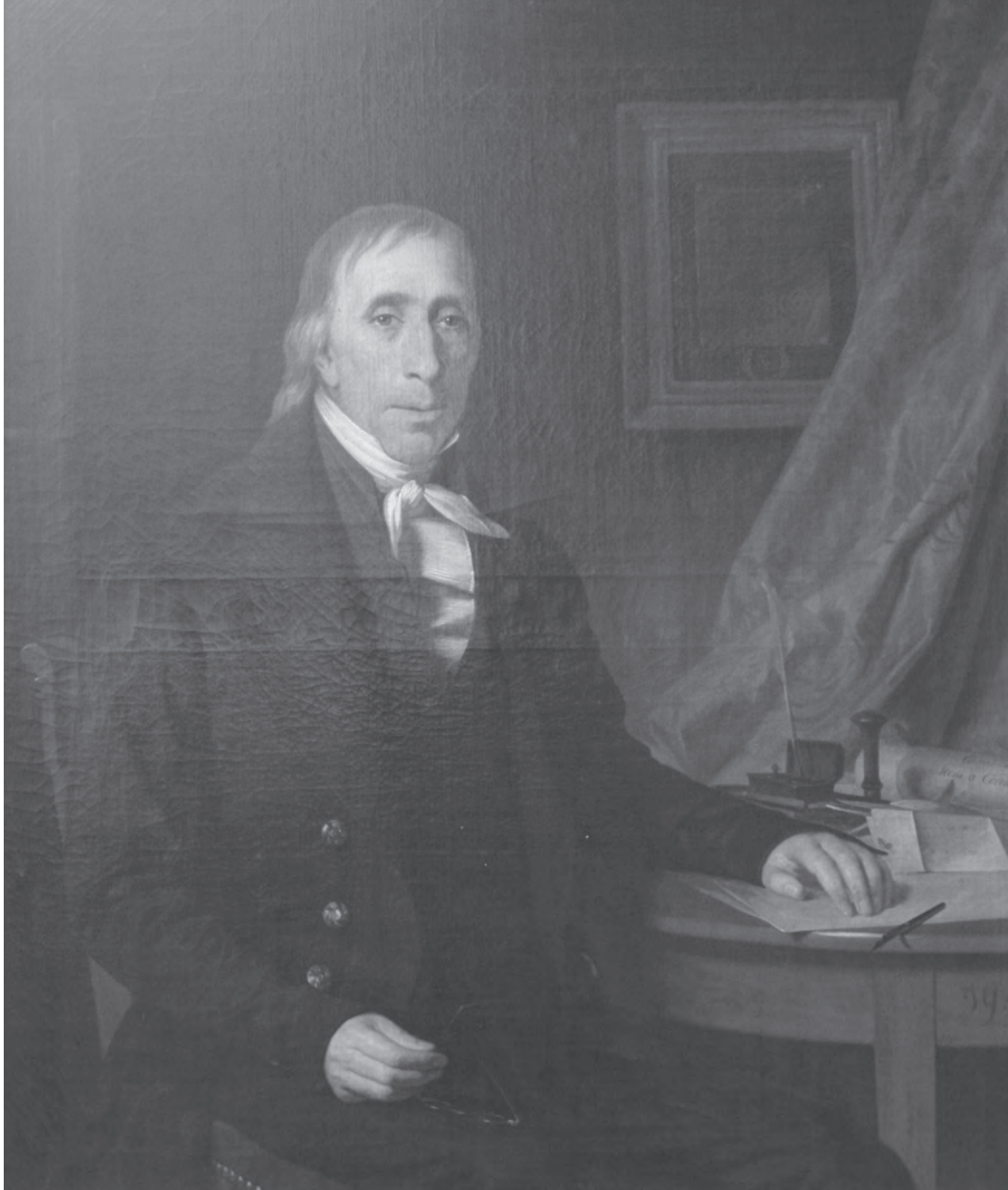
Les réjouissances se poursuivent par un banquet de 200 couverts à l'hôtel de ville de Mons. Les autorités se rendent ensuite à Jemappes où sont organisés des jeux populaires et où une illumination indique l'emplacement du futur bassin. Tout le tracé du canal, de Mons jusqu'à Condé, est également illuminé. Enfin, un bal organisé au théâtre de la ville clôture les cérémonies de cette journée exceptionnelle, à la fois solennelle et festive.

II.8. Affiche annonçant l'adjudication, le 15 septembre 1807, des travaux de terrassement du canal entre Mons et Saint-Ghislain, imprimé, 1^{er} septembre 1807, 80 x 45 cm.
AÉM, Fonds français et hollandais, 830.

Cette affiche, destinée à être largement diffusée, annonce l'adjudication définitive le 15 septembre 1807 des ouvrages de terrassement du « Canal de la Haine » entre Mons et Saint-Ghislain, formant la première phase de la réalisation des

travaux. Un appel au dépôt de nouvelles soumissions est lancé, pour tenter d'obtenir une réduction du montant de la seule offre déposée jusque là.

L'entrepreneur montois Augustin Honnorez dépose sa soumission le 14 septembre 1807. Le lendemain, le Conseil de préfecture lui adjuge l'entreprise. Honnorez était le seul candidat, l'autre soumission remise ne respectant pas les conditions requises. Il s'engage à exécuter la totalité des travaux de terrassement entre Mons et Saint-Ghislain, sur une longueur de 8850 mètres, pour un montant total de 386 463,45 francs, conformément aux dispositions du devis estimatif déposé le 1^{er} mars 1807 par l'ingénieur Piou. Il s'agit de déplacer près de 500 000 mètres cubes de terres et de fournir plus de 3 800 arbres. L'entreprise comporte également la démolition du rempart de Mons sur une longueur de 700 mètres, entre la porte du Rivage et la porte du Parc, pour permettre l'établissement des bassins à l'origine du canal.



II.9. Portrait d'Augustin Honnorez, entrepreneur du canal de Mons à Condé, peint par Antoine Van Ysendyck (1801-1875), huile sur toile, 117 x 96,5 cm.

Ville de Mons,
Musée des Beaux-Arts, inv. 339/A.

Né à Mons en 1770 et décédé dans la même ville en 1840, Augustin Honnorez, associé à son frère Florent comme entrepreneur de travaux publics, s'est constitué une immense fortune en profitant de l'essor économique sans précédent qui accompagne les débuts de l'industrialisation dans nos régions. Son domaine d'activité se concentre sur la construction et l'exploitation des voies navigables destinées aux expéditions de charbon. C'est lui qui réalise l'ensemble des travaux de construction du canal de Mons à Condé. Le préfet du département de Jemappes, Patrice de Coninck, le qualifie en 1807 d'«entrepreneur connu, aisé, estimé»¹⁰. Par la suite, de profonds désaccords vont surgir entre l'entrepreneur et l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Jacques-

François Piou, l'auteur du projet de canal. Le conflit atteint un niveau tel que le gouvernement français décide d'écarter Piou et désigne un nouvel ingénieur en chef dans le département de Jemappes. Il s'agit d'Amable Hageau, qui prend ses fonctions le 1^{er} mars 1811. Cet épisode témoigne de la grande influence dont jouissait Augustin Honnorez auprès des autorités françaises.

Après 1815, ce dernier continue à aménager des voies navigables en France et se lie avec les puissants charbonnages d'Anzin, concurrents directs des charbonnages du Couchant de Mons. Il sera notamment l'entrepreneur de la construction du canal de la Sensée, qui relie l'Escaut à la Scarpe et facilite aux charbonnages d'Anzin l'accès aux marchés de Lille et de Roubaix. Il établit également des tarifs discriminatoires pour les charbonnages du Couchant de Mons sur les voies navigables et les écluses qu'il contrôle. Cette situation de monopole sur les voies navigables du Nord de la France suscite de virulentes critiques de la part des industriels et commerçants charbonniers montois, qui tenteront d'imposer des voies navigables concurrentes afin de mettre un terme aux monopoles d'Augustin Honnorez.

¹⁰ AÉM, Fonds français et hollandais, 830, Lettre du préfet au directeur général des Ponts et Chaussées, s.d. [septembre 1807].

Le portait exposé a été peint par Antoine Van Ysendyck (1801-1875), qui fut directeur de l'Académie des Beaux-Arts de Mons de 1840 à 1856.

Bibliographie

LEFÈVRE (P.), *Honorez Augustin*, dans *Dictionnaire des patrons en Belgique. Les hommes, les entreprises, les réseaux*, éd. par G. KURGAN-VAN HENTENRIJK, S. JAUMAIN et V. MONTENS, Bruxelles, 1996, p. 369-370. HERICKX (A.) et MAMBOUR (J.), *Catalogue du Musée des Beaux-Arts de Mons*, Bruxelles, 1988, p. 69.

- II.10. Carte de navigation de Mons à Compiègne, avec l'indication des péages concédés à Augustin Honnorez, imprimé (Imprimerie Carpentier à Paris), 1834, 30,3 x 72,3 cm.**
SAICOM,
Collection André Delmer, 39.

Cet intéressant document a été établi en 1834 fort probablement par les industriels et commerçants adversaires du monopole exercé par Augustin Honnorez sur le trafic des voies navigables du Nord de la France.

Le plan montre bien comment le canal de Mons à Condé, bordé par les exploitations charbonnières du Borinage, s'insère dans un réseau de voies navigables qui dessert une vaste zone allant de Compiègne à Gand. Les charbonnages d'Anzin le long de l'Escaut, rivaux de ceux du Borinage, sont également mentionnés.

Le liseré rouge du plan indique les canaux et écluses dont Honnorez a été ou est le concessionnaire : les écluses de Thivencelles et de Gueulzin sur le canal de Mons à Condé, les écluses d'Iwuy, de Fresnes et de Rodignies sur l'Escaut, le canal du Crozat et le canal de Saint-Quentin (de l'Oise à la Somme et de la Somme à l'Escaut), le canal de la Sensée (de l'Escaut à la Scarpe) et enfin le canal de la Deûle, prolongé par la Basse-Deûle (de la Scarpe à la Lys en passant par Lille).

Le texte de gauche décrit une partie de ces concessions et précise ce qu'elles rapportent en péages à Honnorez, en regard des dépenses qu'il a consenties pour des travaux de curage et d'aménagement. Les bénéfices mentionnés sont considérables, d'autant plus que des travaux imputés en dépenses semblent ne pas avoir été exécutés.

Le texte de droite détaille le prix du fret pour un bateau chargé de charbon partant

de Jemappes, suivant le canal jusqu'à Condé, puis l'Escaut jusqu'à Valenciennes, soit un parcours de 35 km. Trois catégories de dépenses sont distinguées. La première partie est constituée des droits de navigation et de péages, qui représentent environ le quart des dépenses. La deuxième partie est formée par les droits de patente, les frais de chargement et d'assurance, la visite de la douane à Condé et les frais de halage (30 % des dépenses). Enfin, la troisième partie est constituée des dépenses en nourriture du batelier et de sa famille et du coût d'amortissement du bateau (44 % des dépenses).

Les auteurs du document concluent que le prix du transport de Jemappes à Valenciennes pourrait être réduit de près de 16 % si l'on pouvait supprimer les péages dus à Honnoret et le coût de la visite des douanes à Condé et si les conditions du halage entre Condé et Valenciennes étaient améliorées.

II.11. Médaille destinée à commémorer l'inauguration du canal de Mons à Condé, argent, 1813, diamètre 4,05 cm. Reproduction en bronze page 4 de couverture.

Musée royal de Mariemont,
Collection des médailles,
Inv. n° III-B-4372bis/14.

Cette médaille a été frappée en 1813 sur l'initiative de la Chambre de commerce du département de Jemappes en vue de célébrer l'ouverture de la navigation sur le nouveau canal de Mons à Condé.

On peut y voir une femme légèrement vêtue, assise sur une barque, dirigeant de la main droite le gouvernail et tenant dans l'autre main une coupe de fruits. À l'arrière-plan, on aperçoit le clocher de l'église Saint-Wasnon à Condé. Au-dessus, figure l'inscription «CANAL DE MONS À CONDÉ»; en bas, l'inscription «LE COMMERCE DU DÉPARTEMENT DE JEMMAPE MDCCCXIII». Sur l'autre face, figure la tête laurée de profil de l'empereur Napoléon I^{er}, avec l'inscription «NAPOLÉON, EMP. ET ROI».

L'inauguration n'eut lieu finalement qu'après la chute de l'Empire, le 27 novembre 1814, en présence du prince héréditaire Guillaume d'Orange. C'est pourquoi la médaille à l'effigie de l'Empereur des Français ne fut finalement pas distribuée.

Bibliographie

*Médaille et industrie. Belgique XIX^e-début du XX^e siècle. Collection Raoul Warocqué. Catalogue édité à l'occasion de l'exposition «Médaille et industrie», organisée par le Musée royal de Mariemont du 14 septembre au 27 octobre 1991, Morlanwelz, 1991, p. 48. ROUSSELLE (Ch.), *Essai sur l'histoire numismatique de la ville de Mons*, dans *ACAM*, t. XVIII, 1883, p. 50. VAN OVERSTRAETEN (D.), *Le canal de Mons à Condé*, dans *Le Grand Saint-Ghislain à travers les siècles. Catalogue de l'exposition organisée par le Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la Région du 10 au 25 mai 1980*, p. 170-171 (Publication extraordinaire du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la Région, 2).*

II.12. Inauguration de l'ouverture de la navigation sur le canal de Mons à Condé le 27 novembre 1814. Extrait du «Journal du département de Jemmappe», imprimé, 29 novembre 1814 (p. 1-5), 20,1 x 25 cm. BUMH, Section des imprimés.

Comme l'inauguration des travaux le 18 octobre 1807, la cérémonie d'ouverture de la navigation qui se tient à Mons

le 27 novembre 1814 se veut d'une grande solennité. Le récit de cette journée figure dans le *Journal du département de Jemmappe* du 29 novembre 1814.

Plusieurs personnalités de haut rang ont fait le déplacement. Signe de l'importance qu'il accorde à l'événement, le prince souverain Guillaume a envoyé son propre fils, le prince héréditaire d'Orange. Sont également présents deux ministres, le duc d'Ursel, commissaire général de l'Intérieur et le comte de Thiennes de Lombise, commissaire général à la Justice. Les autorités françaises ont été conviées, probablement pour inciter la France à achever les travaux sur son territoire : Joseph Siméon, préfet du département du Nord, le maire de Condé et les officiers du Génie militaire de cette ville sont présents. Les élites du département de Jemappes (hauts fonctionnaires, magistrats, militaires, propriétaires et négociants) ont également été invitées par l'intendant départemental Auguste de Lamotte.

Le cortège, formé d'un grand nombre de voitures suivies du prince héréditaire et de son état major, part de l'hôtel de l'Intendance situé à la rue Verte, pour rejoindre les bassins puis les digues du canal, qu'il suit jusqu'à Jemappes. Une

foule nombreuse a pris place sur les rives, de même que les troupes de la garnison de Mons rangées en haie d'honneur. Des salves d'artillerie, toutes les cloches de la ville et la musique militaire se font entendre.

Le cortège s'arrête à l'écluse de Jemappes. L'intendant départemental prononce alors un discours dans lequel il rend hommage au prince souverain et au commissaire général de l'Intérieur, le duc d'Ursel, qui ont œuvré à l'achèvement du projet commencé en 1807. Il insiste sur les bienfaits économiques de cette réalisation, qui facilitera grandement les exportations des mines de charbon du département de Jemappes. Il se félicite également de la collaboration qui s'est engagée avec le gouvernement français du roi Louis XVIII. Le président du Tribunal de commerce de Mons, A.-J. Fontaine, le maire de la ville, Constant Duval de Beaulieu, et Jean-François Gendebien, au nom des sociétés charbonnières, prennent tour à tour la parole pour des allocutions de circonstance.

Le prince héréditaire lève ensuite la première vanne de l'écluse et le duc d'Ursel la seconde, permettant à un premier bateau chargé de charbon de s'engager dans le sas. Les vannes d'aval sont

ouvertes à leur tour et le bateau fait route pour Condé, suivi bientôt par d'autres embarcations.

Revenus à Mons, les invités sont reçus à l'Hôtel de Ville, où un repas de cent quarante couverts est offert. Le banquet est agrémenté de couplets chantés et d'une ode en l'honneur du prince héréditaire. Le soir, celui-ci assiste à un spectacle de gala, probablement au théâtre, puis revient à l'hôtel de ville pour ouvrir le bal avec la princesse de Croÿ.

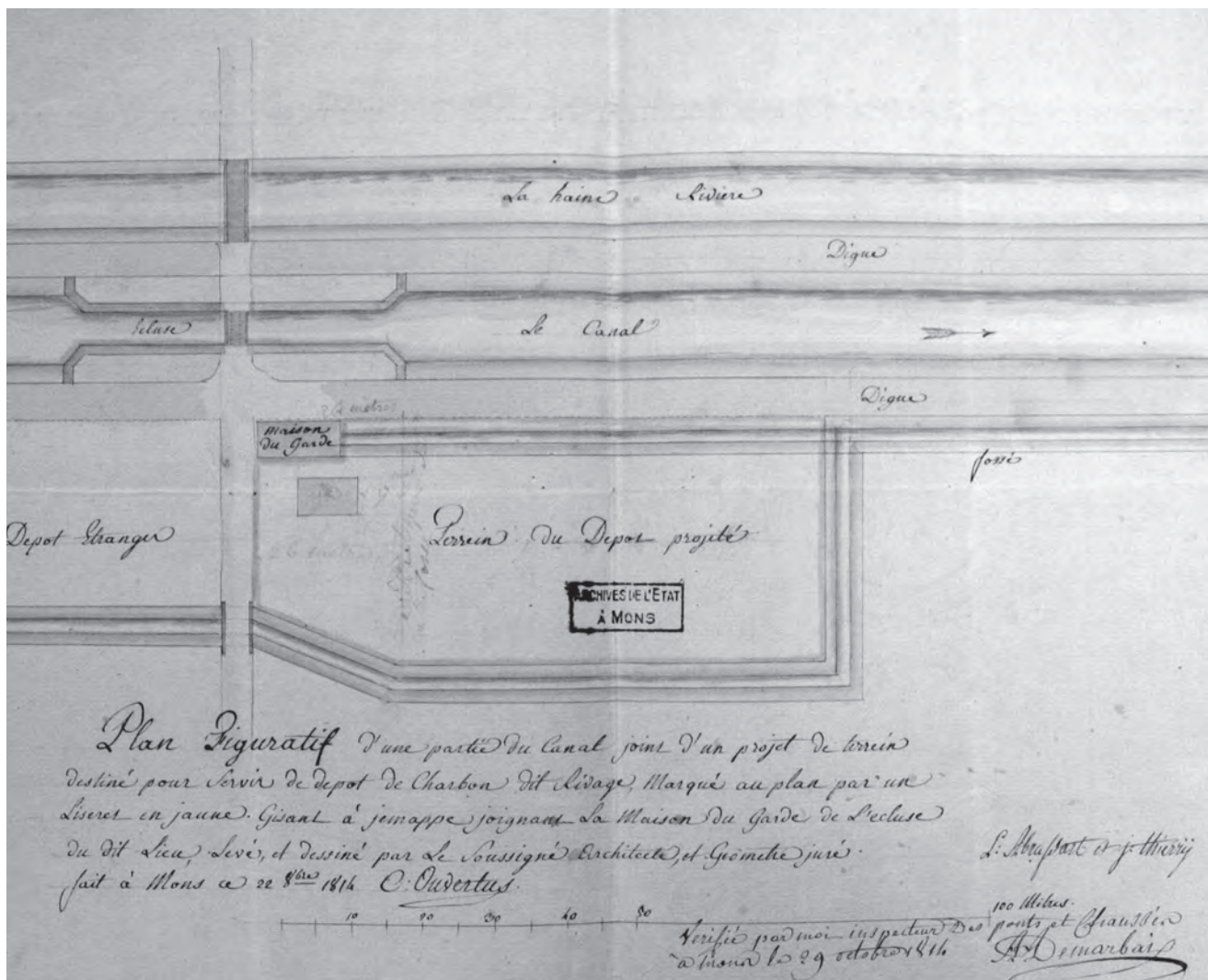
Bibliographie

CARION (J.), *Documents relatifs à l'achèvement du canal de Mons à Condé et son inauguration en 1814*, dans *ACSt-Gh*, t. 3, 1982, p. 445-462.

II.13. Plan d'un terrain destiné à servir de rivage le long du canal à Jemappes, manuscrit, 29 octobre 1814, 34 x 40,7 cm.

AÉM, Fonds français et hollandais, 831.

Dès avant l'ouverture officielle du canal, les marchands de charbon et les sociétés charbonnières cherchent à acquérir les terrains indispensables à l'établissement des entrepôts permettant de stocker le



II.13.

charbon avant son embarquement sur les bateaux. Une forte concurrence va opposer les intéressés pour l'occupation de ces espaces stratégiques.

Ce plan, orienté au sud, est joint à la demande des marchands de charbon Abrassart et Thierry, qui souhaitent établir un rivage à Jemappes, à proximité de l'écluse. Celle-ci apparaît sur le document exposé, de même que la maison de l'éclusier. Le dépôt projeté mesure près de 80 mètres de longueur sur 25 mètres de largeur. Il jouxte la digue du canal. La dérivation de la Haine est visible sur la rive sud.

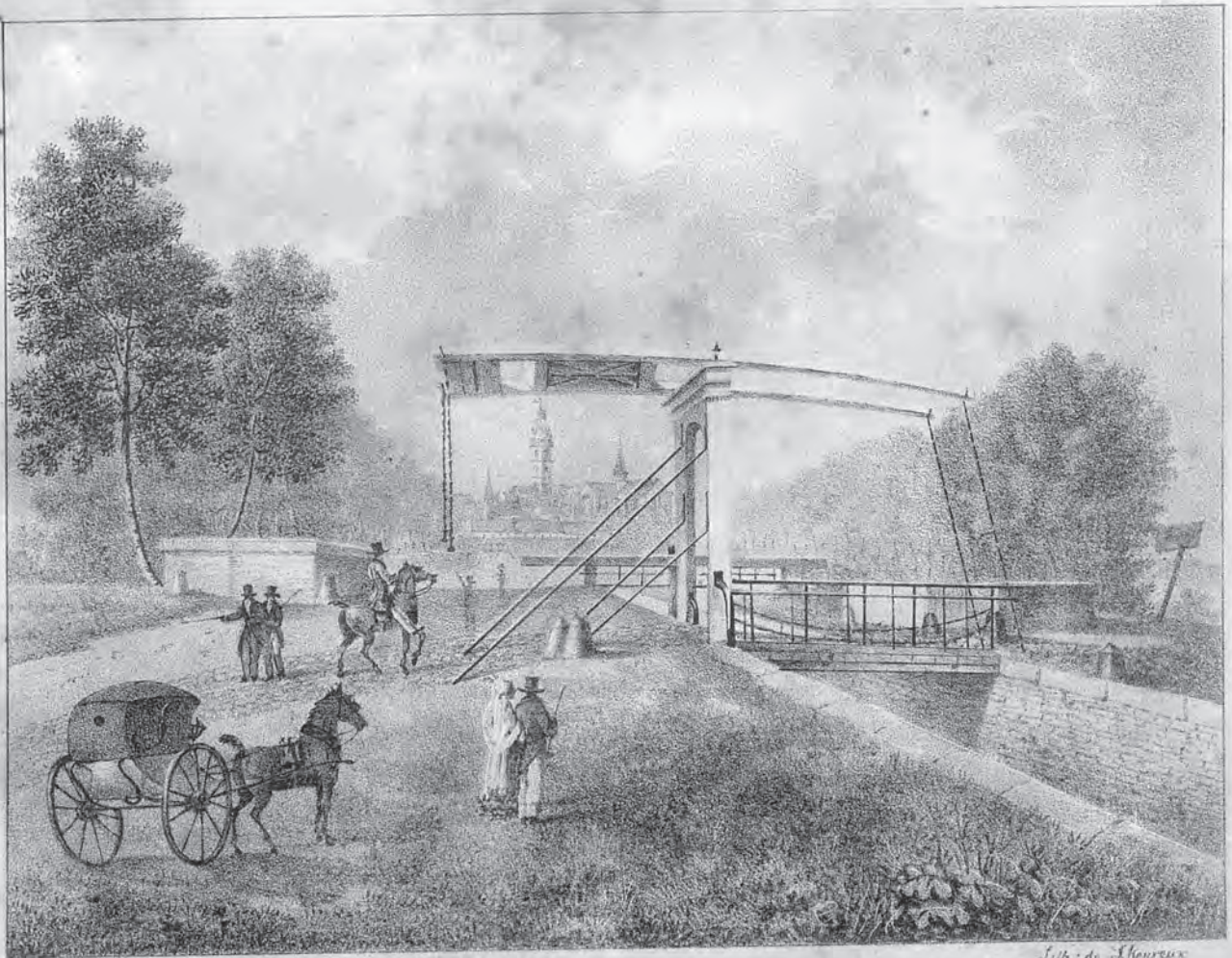
II.14. Quittance pour la manœuvre de l'écluse du canal de Caraman, manuscrit, 11 juillet 1826, 12 x 19 cm.

AÉM, Collection dite «Archives locales», P 1823.

Cette quittance a été remise à Charles Robette, employé en 1825 à la manœuvre et à la surveillance de l'écluse établie à la jonction du canal de Caraman et du canal de Mons à Condé. Il reçoit pour ce travail une somme de 50 francs, délivrée par Louis Wins, receveur de la «Société de l'embranchement du canal». Celle-ci avait

été créée en 1813 par le comte Maurice de Caraman et les sociétés charbonnières du Midi et du Nord du Bois-de-Boussu, afin d'établir et d'exploiter une communication entre la Haine et le canal.

L'autorisation est accordée par le prince souverain Guillaume d'Orange le 26 août 1814 et l'embranchement est mis en service le 1^{er} décembre 1815. Les concessionnaires sont tenus de construire au point de jonction des deux canaux une écluse pour maintenir les eaux du canal de Caraman au même niveau que celles de la Haine et un pont de service destiné au halage sur la digue gauche du canal de Mons à Condé, coupée par le nouvel embranchement. Les dimensions de l'écluse sont semblables à celles des écluses établies sur le canal principal (45,20 m de longueur sur 5,20 m de largeur).



Sith de Stoureaux

1^{re} Ecluse du Canal.



E665

II.15. La première écluse du canal de Mons à Condé, à Mons, lithographie de G. Lheureux extraite de la «Collection des vues prises dans l'ancienne enceinte de la ville de Mons», 1826, 16 x 20,5 cm (im.); 25 x 31 cm (sup.).
BUMH, Estampes, E0665 B.

Cette lithographie datée de 1826 est l'un des deux seuls documents représentant les écluses installées sur le canal lors de sa construction. Il s'agit ici de l'écluse n° 1 à Mons. On aperçoit à l'arrière-plan le beffroi et la silhouette de la collégiale Sainte-Waudru.

Sept écluses à sas ont été construites sur le canal de Mons à Condé. Cinq d'entre elles se trouvent sur le territoire belge : à Mons (Pont-Canal), Jemappes, Saint-Ghislain, Boussu (Herbières) et Hensies (Malmaison). Les deux dernières sont situées en France, à Thivencelles et à Condé (Gueulzin) et ont été construites par le Génie militaire français. Ces écluses ont une largeur de 5,20 m entre les parois

latérales (ou bajoyers) et une longueur de 45,50 m entre les buscs¹¹, dont 41,06 m de longueur utile, en raison de l'espace nécessaire pour la manœuvre des portes.

La technique des écluses à sas remplace celle des anciens pertuis établis sur la Haine. Le bateau s'engage dans un bassin rectangulaire délimité par des portes busquées et des bajoyers. Les portes sont composées de deux vantaux mobiles. Dans le bas des vantaux, une vanne à guichet coulissante (vantelle) permet de remplir ou de vider le sas. Faire monter ou descendre un bateau dans le sas ne nécessite qu'une quantité d'eau limitée, au lieu de la grande quantité requise par les pertuis (voir section VI)¹². En outre, la manœuvre s'effectue progressivement et est donc beaucoup moins risquée.

11 Il s'agit de la marche en maçonnerie formant un angle pointé vers l'amont, contre laquelle s'appuie la base de la porte d'écluse fermée.

12 Voir la section VI du catalogue.



II.16. Le système d'alimentation du premier bief du canal de Mons à Condé, d'après le « Plan des agrandissements de la ville de Mons », Établissement lithographique de Charles Claessens, 1/10 000, vers 1864, 39,5 x 42,5 cm.

BUMH, Cartes et plans XIX, 469.

De Mons à la frontière française, le canal est divisé en six biefs : des bassins de Mons à l'écluse du Pont-Canal, de l'écluse du Pont-Canal à l'écluse de Jemappes, de l'écluse de Jemappes à celle de Saint-Ghislain, de l'écluse de Saint-Ghislain à celle des Herbières, de l'écluse des Herbières à celle de Malmaison, de l'écluse de Malmaison à la frontière.

À l'origine, les deux premiers biefs sont alimentés par les eaux de la Trouille. Pour ce faire, on utilise une dérivation de 4700 mètres appelée « Trouillon », dont l'origine se trouve à Hyon, en amont du moulin au Bois.

Lors de la construction des fortifications par les Hollandais entre 1817 et 1826, une prise d'eau à la dérivation de la Haine est effectuée grâce un déversoir établi à Jemappes, 60 mètres en aval de l'écluse du Pont-Canal, pour alimenter

le deuxième bief. Dès ce moment, le Trouillon ne sert plus qu'à l'alimentation du premier bief du canal. À proximité de la porte d'Havré, il se jetait dans les fossés des fortifications qui communiquaient avec le premier bief.

Le plan exposé a probablement été dressé par la commission communale pour la démolition des fortifications de Mons, créée en 1860. On y voit à la fois l'emplacement des fortifications hollandaises qui seront démantelées entre 1861 et 1865 et les voies nouvelles qui seront tracées à l'emplacement des remparts. Ce plan montre le parcours du Trouillon qui se détache de la Trouille à Hyon, contourne l'agglomération montoise et se jette désormais directement dans les bassins du canal pour alimenter le premier bief. De même, la Haine est déviée vers l'ouest pour alimenter le deuxième bief, avant de passer en siphon sous le canal.

Les troisième et quatrième biefs sont également alimentés par une prise d'eau à la dérivation de la Haine d'abord établie à Quaregnon, ensuite déplacée en aval de l'écluse de Jemappes en 1844.

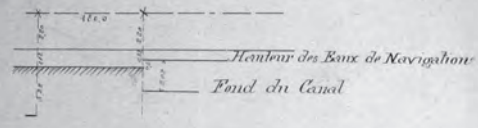
Enfin, une quatrième prise d'eau recourt elle aussi aux eaux de la Haine. Située en amont du pont d'Hautrage, elle

PROFIL DE LA RIGOLE PROJÉTÉE

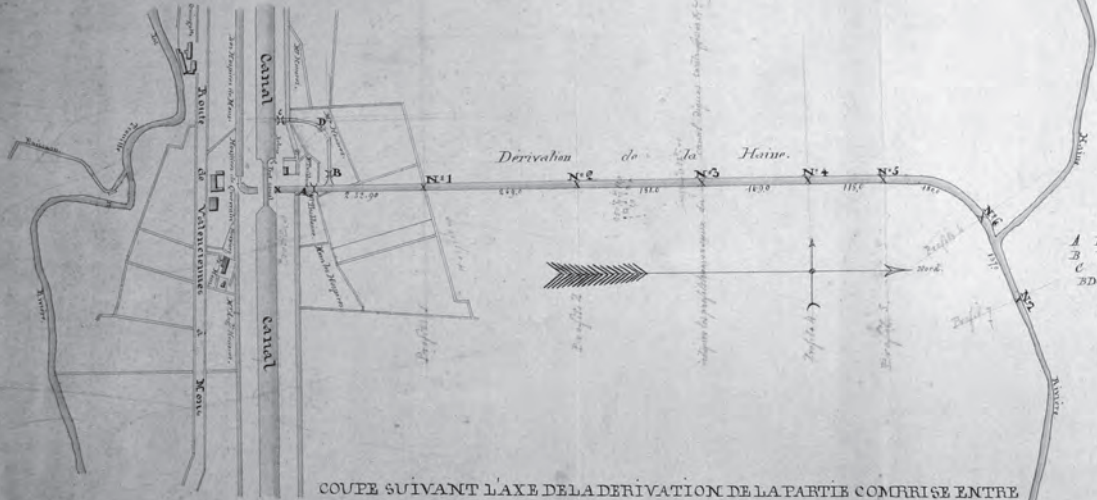
Tablelle de l'Écluse de Mons.

Hauteur des digues
Fond de la Rigole

Rocher du Pont Canal



ARCI 10 2 200
A RIJN



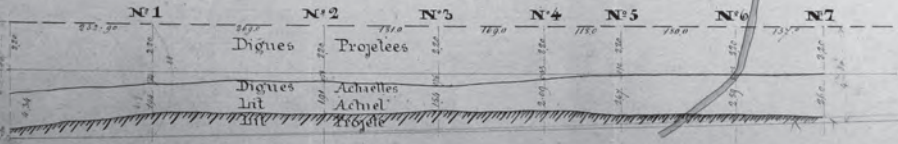
Légende
 A Barrage à l'entrée de la dérivation
 B Vanne ou Barrage à l'entrée du canal
 C Pontons sur le canal de la rigole
 SDC Rigole de dérivation

COUPE SUIVANT L'AXE DE LA DERIVATION DE LA PARTIE COMPRISE ENTRE LE PONT CANAL ET LE PUIS N°7 DONT LES DIGUES DOIVENT ETRE EXHAUSSEES

Tablelle de l'Écluse de Mons.

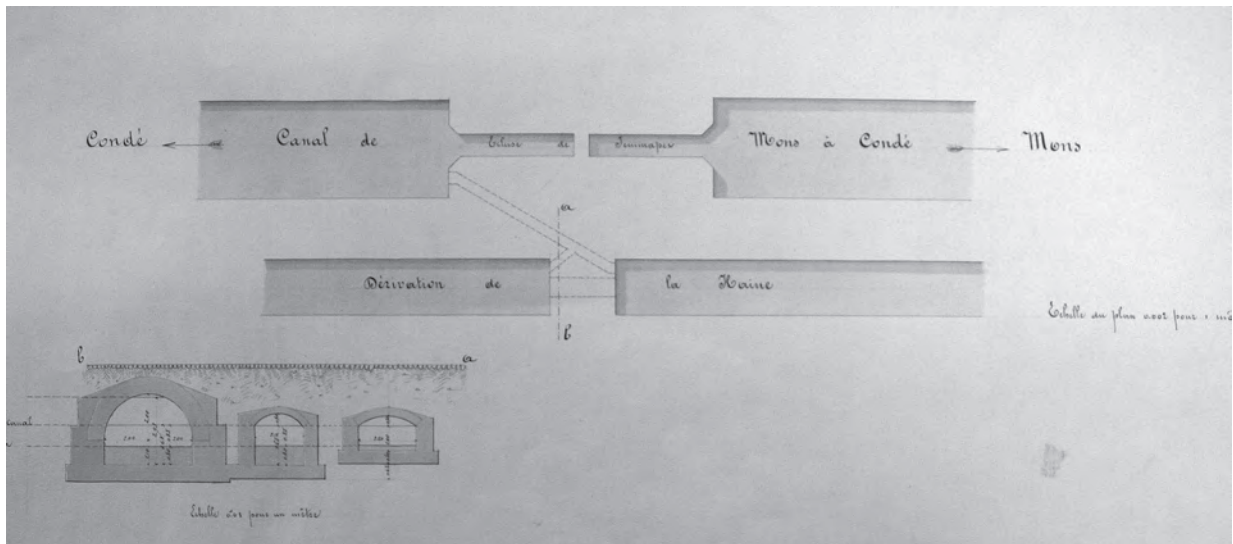
Hauteur des digues échelle du Canal et des digues projetées

Rocher du Pont Canal



Echelle des Longueurs
Echelle des Hauteurs.





II.18.

alimente le canal de Caraman et de là les cinquième et sixième biefs.

Après la construction du canal de Pommerœul à Antoing, mis en service en 1826, une partie des eaux du canal de Mons à Condé servira à alimenter la nouvelle voie navigable.

Bibliographie

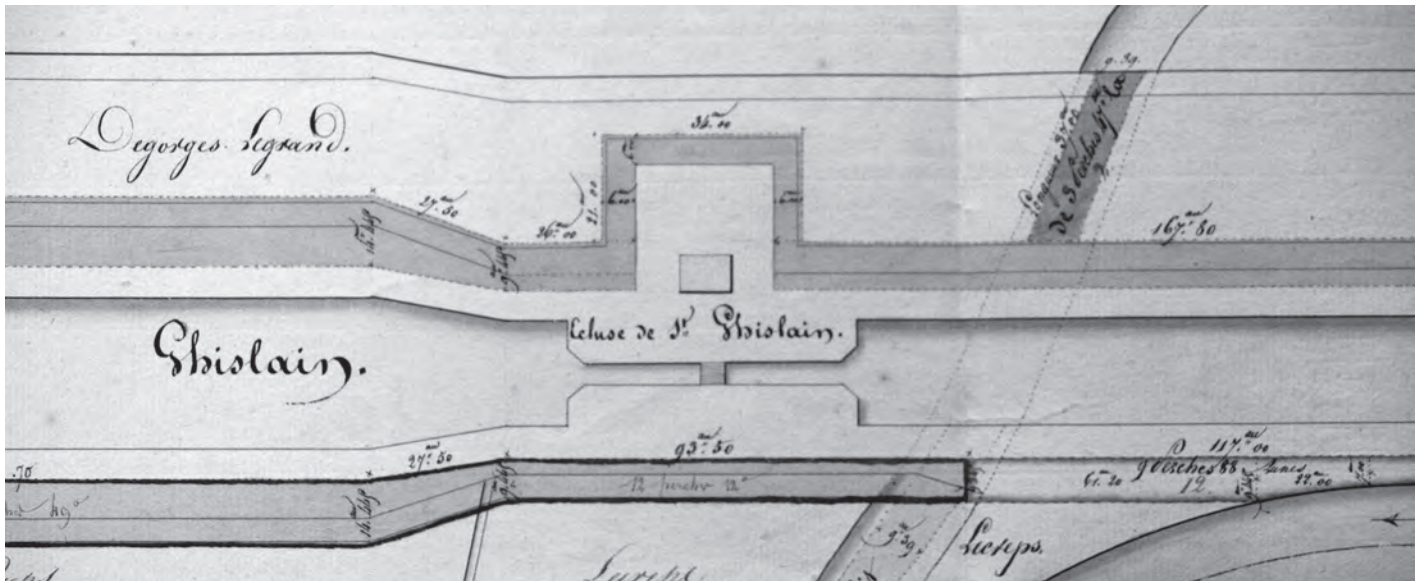
DE KEYZER (W.) et VAN MOL (B.), *Les fortifications et les sièges de Mons, du XVI^e au XIX^e siècle*, dans *Images de Mons en Hainaut du XVI^e au XIX^e siècle*, Mons, 2006, p. 188-189.

II.17. Plan de la dérivation de la Haine, du faubourg du Parc au Pont-

Canal, manuscrit, 1870,
34 x 48 cm.

AÉM, Cartes et plans, 1114.

Ce plan, daté au dos de 1870, reproduit une situation levée vers 1820. On y voit la dérivation de la Haine qui passe en siphon sous le canal à hauteur de la première écluse et suit alors un nouveau cours parallèle au canal. Sous les lettres B, D et C est tracée en rouge la rigole d'alimentation établie au moment de la construction des fortifications hollandaises pour alimenter le deuxième bief du canal. Deux barrages à poutrelles en A et B doivent retenir les eaux de la rivière. Un ponceau en C permet de franchir le chemin de halage.



II.19.

II. 18. Plan des abords de la prise d'eau de Jemappes, manuscrit, 1875, 45 x 100 cm.

AÉM, Cartes et plans, 1719.

Il s'agit ici de la prise d'eau établie à Jemappes pour alimenter les troisième et quatrième biefs du canal à partir de la dérivation de la Haine. Une conduite

d'alimentation se détache de la dérivation et rejoint en oblique le troisième bief à la sortie du sas de l'écluse de Jemappes.

II.19. Plan du port de Saint-Ghislain avec les propriétés riveraines, dressé par l'ingénieur De Kautem, 1825, manuscrit, 50 x 180 cm.

AÉM, Cartes et plans, 2584.

Des bassins pour le stationnement des

bateaux et le chargement des marchandises avec murs de quai sont aménagés à Mons, Jemappes, Saint-Ghislain, Boussu (Herbières) et Thulin. Le canal présente à ces endroits un important élargissement. Des chargements étaient aussi effectués le long d'une partie des rives du canal, en particulier aux endroits où certaines sociétés charbonnières établirent des «gares d'eau» pour leur usage particulier¹³.

Le plan ici exposé représente le plus long des cinq bassins, celui de Saint-Ghislain, qui mesure près de 800 mètres de longueur. Il commence en aval de l'écluse de Saint-Ghislain et se prolonge jusqu'à l'ancienne route de Tournai à Mons.

Ce plan a été levé en 1825 au moment de la revente par l'État des terrains excédentaires qui n'ont pas été utilisés pour l'établissement du canal. Les superficies à aliéner sont indiquées en couleurs sur le plan. Les rives du bassin de Saint-Ghislain sont alors déjà occupées par des marchands de charbon (Clément Berlemont, Hardenpont, Lecreps, Ortegat) et par des patrons de charbon-

nages, comme Degorge-Legrand, propriétaire du charbonnage du Grand-Hornu.

À la droite du plan, on voit la dérivation de la Haine, qui effectue à cet endroit un brusque virage à gauche vers le sud pour rejoindre l'ancien tracé de la rivière. On distingue également l'écluse, qui présente une chute de 2,06 m. En aval du bassin, des pointillés représentent l'ancien emplacement de la route de Tournai à Mons, coupée par le canal. La route longe désormais la voie d'eau jusqu'au pont-levis. Elle retrouve son tracé primitif sur la rive gauche. Il s'agit actuellement de l'extrémité de la rue du Port, définitivement interrompue depuis la construction de l'autoroute.

II.20. Horloge astronomique montoise, calcaire, 1806, 22 x 21,8 cm.

Collection Nicole Créteur.

Si les débuts du chantier du canal de Mons à Condé datent d'octobre 1807, le tracé de la voie d'eau et les levés cadastraux se sont étalés au cours des années 1805 et 1806. La dépense fut imputée sur des taxes sur divers produits et sur l'imposition extraordinaire créée par le décret du 30 avril 1806. C'est aussi en 1806 que Bouge élabore la carte de Hollande et du

13 Voir la section III du catalogue.

cours de l'Escaut mais il a cartographié les environs de Mons dès la fin du XVIII^e siècle¹⁴.

Le beffroi de Mons est un des points géodésiques qui a servi à la triangulation du territoire du Hainaut, alors département de Jemappes. Le calendrier républicain est abandonné le 10 nivôse XIV, le 11 étant le 1^{er} janvier 1806. C'est la même année que le père Lambiez fonde la *Feuille de Mons et du département de Jemappes*¹⁵.

En 1806, un tailleur de pierre montois vraisemblablement, équarrit et polit un cube de calcaire à crinoïdes du type pierre de Soignies et y grave des inscriptions sur cinq faces, la sixième étant amortie et travaillée à la pointe pour servir de base au bloc¹⁶. Les toponymes

gravés posent une énigme car la majorité des lieux énumérés sont lointains et ne s'appliquent nullement, semble-t-il, aux relations économiques ou commerciales entre Mons et son arrière-pays riche en charbon et en produits industriels et agricoles. Une description du cube par faces successives fait apparaître des distances énormes entre le Hainaut et les territoires évoqués. Cet hexaèdre a des côtés de 218 mm (face horizontale) et de 220 mm pour la hauteur soit les quatre arêtes verticales; c'est donc un cube presque parfait. C'est aussi un instrument de mesure du temps, un gnomon élaboré; six plaquettes métalliques, orientées et obliques par rapport au support, sont insérées dans les faces 2 et 4 indiquant les heures de lever et de coucher du soleil à diverses dates suggérées par des signes du zodiaque sans doute à la latitude de Mons, tandis que la face 3 note les solstices d'été et d'hiver, les équinoxes; le nombre XII surmonte une ligne verticale séparant ces indications alignées

14 F. HACHEZ, *Notice historique sur la navigation de Mons à l'Escaut*, Bruxelles, 1850, p. 14-15. La contribution du département de Jemappes fut d'environ 1000 francs (levée de 4 centimes additionnels) par décret du 3 avril 1806. L'imposition ordinaire était levée en vertu du décret du 13 messidor an XIII (2 juillet 1805); C. LEMOINE-ISABEAU, *La cartographie du territoire belge de 1780 à 1830*, Bruxelles, Musée de l'Armée, 1997, p. 173 et 192.

15 J. DECLÈVE, *Silhouette de Mons à travers les siècles*, Mons, 1884, p. 195.

16 Plusieurs familles de tailleurs de pierre, sculpteurs, épigraphes travaillent à Mons au début

du XIX^e siècle dont les Hoyaux dans l'enclos du Chapitre, 3 place du Chapitre. Le dernier atelier de taille de cette famille était situé rue de la Grosse Pomme. De 1795 à 1802, l'ancêtre acheta des biens lors de la vente des immeubles des couvents et congrégations.

en deux rangs où sont gravés le lever des Hyades d'Orion, les jours caniculaires et les douze signes du zodiaque (à gauche, de haut en bas : Capricorne, Verseau, Poissons, Bélier, Taureau, Gémeaux; à droite, de bas en haut : Cancer, Lion, Vierge, Balance, Scorpion, Sagittaire). Une tige métallique est scellée au plomb sous le nombre XII. La dernière face latérale porte en caractères italiques, *Méridien / pour le 50° / degré et demi de / latitude / 1806 /*, ce qui est la latitude de Mons (sur le monument astronomique de Jean-Charles Houzeau de Lehaie, place Louise, la latitude est de 50°27'10" Nord). Ces indications propres à Mons permettent de supposer que cette pierre fut taillée et polie à Mons par un tailleur de pierre au début du XIX^e siècle.

La face supérieure horizontale est plus surprenante voire intrigante car elle présente Mons au centre d'un réseau de lieux géographiques dans huit directions¹⁷ : au Nord, La Haye, Breslow; au

17 Les toponymes sont transcrits dans leur graphie originale. Seuls les noms des lieux dont l'orthographe est différente à présent ou ceux qui sont moins connus sont identifiés ici, notamment à partir de ANDREES, *Allgemeiner Handatlas*, rééd. par Dr. E. AMBROSIUS, Lei-

pzig, 1921 : *La Haye*, capitale diplomatique des Pays-Bas (Louis Bonaparte frère de Napoléon I^{er} est créé roi de Hollande en 1806); *Breslau* alors dans l'Empire est aujourd'hui en Pologne (Basse-Silésie), *Wzoclaw*; *Le Caire*, capitale de l'Égypte, alors dans l'empire ottoman sous Méhémet Ali dès 1805 (expédition d'Égypte de Bonaparte en 1798-1799); *Moka* en Yémen du nord, au détroit de Bab-el-Mandeb, était au XVIII^e siècle un centre commercial international (dates, aromates, encens, myrrhe, café...) et fut longtemps une factorerie de la Compagnie des Indes; *Tiflis, Tbilissi*, capitale de la Géorgie – Transcaucasie, annexée par la Russie en 1800; *Mekran* au Beloutchistan du côté de la mer d'Oman, désert torride avec quelques oasis aux XVIII^e et XIX^e siècles; *Korat* au Siam (Thaïlande) au nord-est de Bangkok et débouché commercial du Moyen Laos au XVIII^e siècle; il existe aussi *Korata* en Éthiopie. *Delhi*, ville des Indes, fondée en 1193 et capitale depuis 1912, elle fut occupée par les Britanniques dès 1803; *Coblence – Koblenz*, en Rhénanie-Palatinat, fondée au I^{er} siècle et annexée par la Prusse en 1815 après avoir été dans l'Empire français (Marceau y fut inhumé en 1796); *Arakan*, à l'est de la Birmanie (conquise par les Birmans en 1782) entre le golfe du Bengal et la chaîne des Arakan-Yoma, était un repère de pirates au XVIII^e siècle; *Batavia*, Indonésie, les Hollandais y construisirent un fort en 1659. Ce toponyme est abandonné depuis 1949; *Hué* au Viêt Nam, fondée en 1802, prise par les Français en 1883, retrouve son indépendance avec celle de l'Indochine au départ de la France (1954) et après l'occupation américaine (1973);

Sud, Paris, Caire, Moka, Téfliis, Mecran, Corate, Delly; à l'Est, Coblenz, Ara Can, Batavia, Hué; à l'Ouest, Étapes, Stokolm;

Étapes, en France, Pas-de-Calais, sur l'estuaire de la Canche, centre de chantiers navals de bateaux de pêche, importante lorsque Napoléon souhaite envahir l'Angleterre (port à l'époque romaine lors de l'invasion des Îles britanniques); *Stockholm*, capitale de la Suède et port important sur la mer Baltique, sous le règne de Gustave III encore en 1806; Bernadotte devient roi de Suède en 1812; *Saint-Petersbourg*, au bord de la mer Baltique, sur le golfe de Finlande, fondée en 1715 par Pierre-le-Grand et capitale de la Russie jusque 1918, centre économique et culturel ouvert sur l'Europe aux XVIII^e et XIX^e siècles; *Edimbourg*, capitale de l'Écosse et important centre commercial sur le Forth; *Köln*, *Cologne*, inscrit deux fois, en Rhénanie-Nord-Westphalie, sur le Rhin; *Nismes*, localité belge de la province de Namur; dans le cas présent, il s'agit plus vraisemblablement de *Nîmes* dans le sud de la France sur le Gard; *Rome*, capitale de l'Italie depuis 1870; en 1806, c'est une ville pontificale dans le royaume d'Italie dont Napoléon vient de se proclamer roi (en 1805), après deux campagnes militaires et la signature du Concordat; *Lisbonne*, capitale du Portugal, centre commercial et colonial dès le XV^e siècle et ravagée en 1755 par un tremblement de terre; *Alger*, capitale de l'Algérie, port de commerce important grâce à sa situation géographique, elle fait partie de l'Empire ottoman au début du XIX^e siècle et sera conquise par la France en 1830.

au Nord-est, Petersbourg; au Nord-ouest, Edimbourg, Koln (inscrit deux fois), Nismes; au Sud-est, Rome; au Sud-ouest, Lisbonne, Alger.

Au long de l'arête, côté Sud, les chiffres romains XII . I . [II] . III . II . IV . V . VI . VII .

La description de la pierre ne donne pas la clef de l'énigme. Pourquoi a-t-elle été travaillée? Qui a pu suggérer ces noms de lieux parfois très éloignés? Qui l'a taillée?

Le XIX^e siècle a été illustré par plusieurs sculpteurs sur pierre qui ont laissé des œuvres intéressantes notamment au cimetière de Mons (ouvert en 1784) et parmi ceux qui œuvreront sous le régime français déjà, les Hoyaux de père en fils jusqu'à l'aube du XX^e siècle. Le cube fut-il une pièce de maîtrise à une période où les corporations n'existent plus depuis plus de trente ans mais où la preuve du savoir-faire est encore exigée¹⁸?

18 La juridiction des gildes de Saint-Luc ou *métiers* (corporations) de praticiens (peintres, sculpteurs...) est supprimée en 1773; dès lors le métier, la pratique ne s'apprenait plus chez un maître mais dans une école. Cette décision a justifié la création des Académies ou Écoles des Beaux-Arts à Mons en 1780 : Ch. PIERARD, *L'Académie Royale des Beaux-Arts de Mons, 1780-*

Pourquoi le choix du gnomon et pourquoi ces noms de lieux exotiques et si éloignés de cette ville où le grand commerce est assez limité et où l'industrie utilise peu ou pas de produits importés d'Asie

1980, Mons, 1983, p. 7-8. Le travail de la pierre (taille, sculpture, épigraphie...) ne s'enseignait pas à l'École Centrale du département de Jemappes (fermée en 1803) ni au collège communal (École secondaire) qui lui succéda dès 1803 et jusque 1812; toutefois les rudiments de la géographie et de l'astronomie figuraient au programme de l'École secondaire et dès lors les notions de latitude, longitude, méridiens, équinoxes, solstices étaient connues des élèves de 4^e et 3^e années; de même que la taille des pierres fut enseignée à l'Académie des Beaux-Arts cependant trop tardivement pour entrer ici en ligne de compte (1813). Dès la réouverture des cours de l'École de dessin (nouvelle dénomination de l'Académie) en 1802-1803, en section d'architecture ouverte aux géomètres et aux entrepreneurs, la coupe des pierres, les levés de plans, la géométrie sont au programme. Il se pourrait donc qu'en 1806 un étudiant de cette section ait taillé ce cube. Pure hypothèse. Ch. PIERARD, *op. cit.* p. 29; *École Centrale du département de Jemappes. Les programmes des exercices publics de l'an VII à l'an X (1798-1802)*, Introduction et édition par M.-Th. ISAAC, Société des Bibliophiles, Mons, 2004; J. BECKER, *Un établissement d'enseignement moyen à Mons, depuis 1545*, Mons, 1913, p.364-366.

et d'Afrique (quelques huileries et savonneries) car il est remarquable que plusieurs sites évoqués sont des ports ou des centres de commerce international au XVIII^e siècle. Quelques-uns de ces toponymes évoquent sans doute pour les contemporains de Napoléon I^{er} un événement majeur ou important aux environs de 1806¹⁹. Peut-être, le creusement du canal de Mons à Condé excitant l'imaginaire des banquiers et commerçants montois créa-t-il l'espoir de relations internationales et économiques actives et prometteuses? C'est en tout cas un avis émis dans des mémoires contemporains²⁰. Le blocus continental imposé par l'Empereur au moment où l'Angleterre renouait une coalition «mettait dans l'inaction les ports maritimes d'Anvers, d'Ostende, etc... Mons se trouvait parfaitement à l'aise entre le Rhône et le Danube. Bordeaux, Marseille et tout le Midi de la France étaient forcés de faire le commerce par terre. Mons voyait passer dans ses murs des transports continus». Et ces auteurs continuent en remarquant

19 Paris et Rome particulièrement. Voir aussi n.4.

20 P. P. J. HARMIGNIES et N. J. DESCAMPS, *Mémoires sur l'histoire de la ville de Mons*, Société des Bibliophiles, Mons, 1882, p. 247.

que les auberges de Nimy s'enrichissaient étant situées au centre de l'hébergement des attelages et conducteurs qui échangeaient diverses marchandises contre les charbons d'Houdeng et du Couchant de Mons²¹. Le sucre et le café se vendaient 6 francs la livre et ainsi naquit l'éphémère industrie du sucre de betteraves montoise²² tandis que les marchands d'Alsace achetaient à Mons, par charrettes entières, le lin serancé ou peigné. Le commerce intérieur était florissant²³.

Le commanditaire du cube gnomon et/ou le praticien avait des connaissances géographiques assez développées et était au courant des événements récents ; ainsi

21 *Ibidem*, p. 254.

22 Les fondateurs de cette industrie agricole étaient le pharmacien Gossart, les frères Devergnies et Delneufcourt.

23 Il est évident que Harmignies et Descamps, auteurs des *Mémoires* cités plus haut, racontent les événements montois à travers leurs souvenirs et ceux qui en furent les contemporains : tous deux sont des juristes du XVIII^e siècle qui ont traversé cette période et recueilli les faits marquants (Descamps 1775-1846, Harmignies 1753-1823). Au sujet de l'activité économique et de la nécessité d'une voie d'eau au début du XIX^e siècle, voir aussi F. PARIDAENS, *Mons, sous les rapports historiques, statistiques, de mœurs, usages*, Mons, 1819.

Huë fut fondée en 1802 et figure sur la pierre. La plupart de ces cités sont des centres commerciaux d'exportation de produits exotiques tels qu'en échangeait la Compagnie des Indes notamment, d'autres sont politiquement importantes à l'époque impériale française (Napoléon s'est proclamé empereur à Paris en 1804, il s'est proclamé roi de Rome en 1805 à Rome où il avait signé le Concordat de 1801) et dans les relations diplomatiques avec l'Europe (la seule ville des Îles Britanniques citée est en Écosse, Edimbourg, tandis qu'aucune ville d'Angleterre dont Napoléon préparait l'invasion dès 1805, ne figure ici). Au siècle des Lumières, chaque ville importante se positionnait sur son méridien, Mons ne fait pas exception au début du XIX^e siècle²⁴.

Cette pierre énigmatique semble être conservée dans la même famille montoise depuis le XIX^e siècle après

24 Dès le XVIII^e siècle, d'autres villes recouraient à cette précision géographique, par exemple Douai alors ville française : « Calendrier calculé au méridien de Douay contenant le lever, le coucher du soleil et les phases de la lune & pour l'année commune MDCCLXXXVI. A Douay, chez Willerval, imprimeur du Roi et du Parlement ».

avoir, peut-être, transité par le beffroi²⁵. La conclusion sera une interrogation : pourquoi ce cube fut-il taillé et porte-t-il ces inscriptions épigraphiques ? Reflet d'une réalité économique ou politique ou reflet d'un rêve de lointains voyages ?

Christiane PIÉRARD

II.21 Canal de Mons à Condé. Profil en long. Ministère des Travaux publics, 1880.

Collection Ursidongue.

Voir les deux pages suivantes.

²⁵ La tradition familiale rapporte que la pierre fut chez un antiquaire puis chez un des grands-pères de l'actuelle détentrice ; il s'agit de Léopold Kicq, musicien, professeur de violon aux conservatoires de Mons et de Bruxelles, auteur d'ouvrages sur la pédagogie de la musique et des instruments dont *À tous les instrumentistes*, in 8°, Bruxelles, 1932 (avec son épouse et cousine née Kicq, co-auteur). Il habitait encore rue des Orphelins, 10, en 1933. Son père était ébéniste et amateur d'antiquités et son oncle était aussi amateur de choses anciennes et probablement ensemblier de profession. Leurs enfants, cousins germains, s'épousèrent et sont les grands-parents de l'actuelle propriétaire du cube de pierre, M^{me} Nicole Créteur. Nous la remercions pour les informations familiales qu'elle a partagées.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS
PONTS ET CHAUSSEES.
Service des voies navigables.

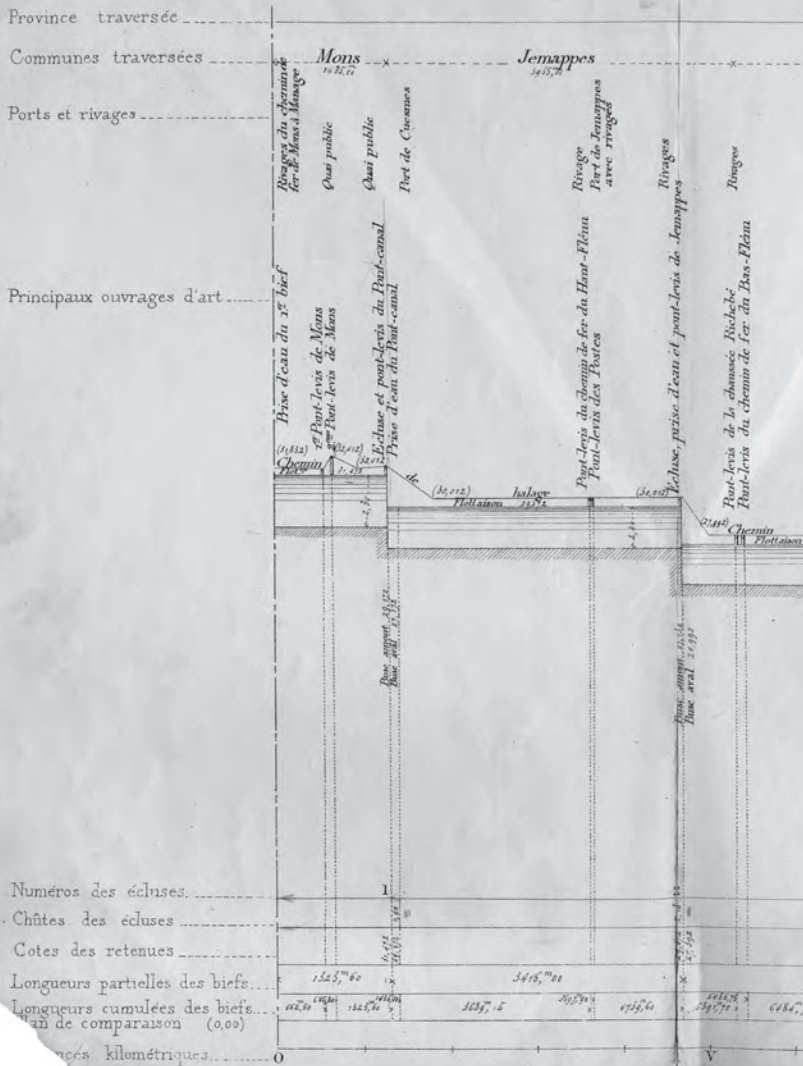
CANAL DE MONS A CONDÉ.

PROFIL EN LONG.

Echelles { des longueurs 0,025 par kilomètre.
des hauteurs 0,005 par mètre.

Dressé par l'Ingénieur des Ponts
et Chaussées soussigné.
Mons, le 17 Janvier 1880.
Dever.

Vérifié et présenté par l'Ingénieur
en Chef Directeur des Ponts et Chaussées
soussigné.
Mons, le 20 Janvier 1880.
De Raev.



III. LE CANAL DE MONS À CONDÉ : UNE VOIE D'EAU POUR LES HOUILLÈRES DU BASSIN DU COUCHANT DE MONS

✻ ASSUNTA BIANCHI ✻

BREF APERÇU DES VOIES D'EXPORTATION DE LA HOUILLE DU XVIII^E JUSQUE VERS LE MILIEU DU XIX^E SIÈCLE

À la fin du XVIII^e siècle, le bassin houiller du Couchant de Mons connaît un essor exceptionnel qui le place au premier rang des producteurs de houille sur le continent jusqu'au milieu du XIX^e siècle. Cette prédominance face aux bassins concurrents, il la doit à trois atouts majeurs : la richesse de son gisement, les qualités produites (charbon *flénu*)¹ et un bon réseau de communication pour l'exportation de ses produits.

Sous l'ancien régime deux moyens de transport s'offraient aux exploitants : la route ou l'eau. Ce dernier, plus appro-

prié aux matières pondéreuses et moins coûteux, était privilégié. La Haine, qui était la principale voie d'expédition des charbons, a fait l'objet de nombreux aménagements depuis le XVI^e siècle. La batellerie qui la desservait disposait dans la seconde moitié du XVIII^e siècle de trois grands axes. Un axe sud-nord, l'Escaut, qui recevait la rivière à Condé, et deux artères transversales : en France la voie Mortagne-Dunkerque par la Lys et dans les Pays-Bas, l'axe Louvain-Bruxelles-Ostende. Le marché du bassin «fut essentiellement celui que lui proposait la rivière : la vallée de l'Escaut»².

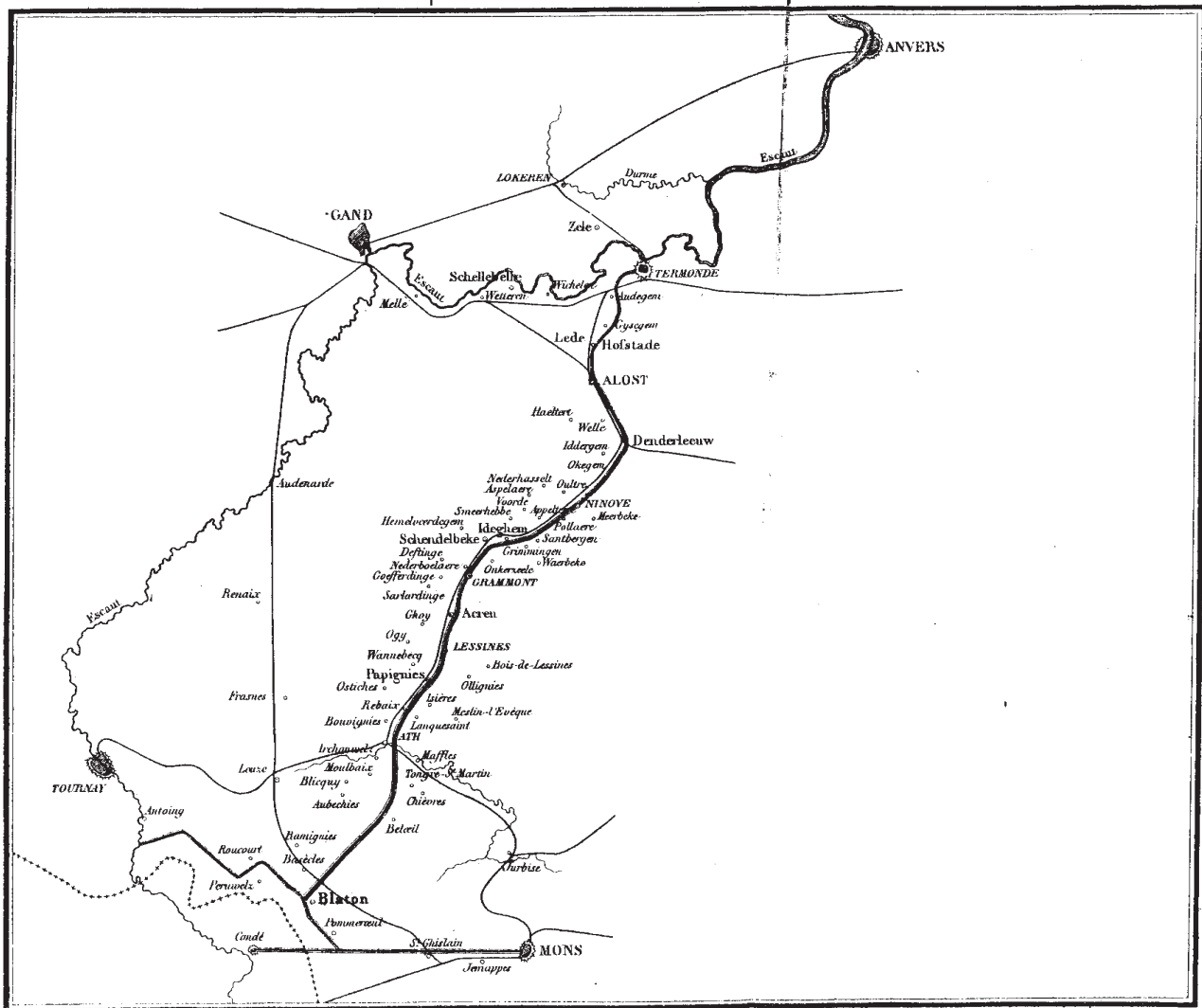
Mais ce réseau était inégal et insuffisant. Dès le départ, la Haine était le point

1 Il s'agit d'un charbon très flambant et recherché pour la fabrication du gaz d'éclairage, pour traiter le fer dans les fours à puddler et pour la fabrication du verre ; il est également utilisé dans les brasseries et les sucreries.

2 H. WATELET, *Une industrialisation sans développement. Le bassin de Mons et le charbonnage du Grand-Hornu du milieu du XVIII^e au milieu du XIX^e siècle*, Louvain-la-Neuve, Louvain, 1980, p. 107.

CARTE DU CANAL DU BLATON À ATH ET DE LA DENDRE CANALISÉE D'ATH À TERMONDE.

Nouvelle Voie de navigation régulière entre le Bassin du Couchant de Mons et Gand, Anvers et la Hollande,
par Blaton, Ath, Alost et Termonde.



Établissements Géographiques de Bruxelles, dessin par M. Van der Meulen.

346

Carte du canal du (sic) Blaton à Ath et de la Dendre canalisée d'Ath à Termonde. Nouvelle voie de navigation régulière entre le bassin du Couchant de Mons et Gand, Anvers et la Hollande, par Blaton, Ath, Alost et Termonde, vers 1880.

SAICOM, Cartes et plans.

faible du système et ses insuffisances freinaient les expéditions³. Par ailleurs, le rattachement de Condé à la France (1678) eut pour conséquence de faire passer les bateaux en territoire étranger et de les soumettre à des taxes diverses.

Malgré son coût plus élevé, le transport par route restait donc indispensable pour compléter ou seconder utilement les voies d'eau. Ainsi au XVIII^e siècle, on entreprend la construction de chaussées pour doter le bassin de Mons d'un réseau pavé dense le reliant soit aux voies fluviales, soit aux débouchés proches⁴.

Les avantages du transport du charbon par eau sur le transport par route augmentent au début du XIX^e siècle, à mesure que le réseau de voies navigables se développe. Lorsqu'en 1801 est décidée la construction du canal de Saint-Quentin (il sera terminé en 1811), qui allait permettre l'accès aux vallées de l'Oise, de la Somme et à l'agglomération parisienne, la nécessité de la mise en service d'une nouvelle voie d'eau

apparaît indispensable; les marchands et les exploitants la réclament à grands cris.

La construction du canal de Mons à Condé débute en 1807. Cependant, la Haine reste jusqu'en 1814 la seule voie d'eau permettant aux houilles montoises d'atteindre l'Escaut et les marchés du Nord. À ce moment, le canal est construit jusqu'à Malmaison. Il sera livré tel quel à la navigation par un raccordement à la rivière; sa partie française ne sera achevée qu'en 1818⁵.

Le nouveau canal ayant été conçu pendant l'annexion française, on a oublié les problèmes engendrés au XVIII^e siècle par le rattachement de Condé à la France. La chute de l'Empire provoque le rétablissement des frontières de 1789 et donc le retour à la division des marchés de l'ancien régime. La France contrôle de nouveau la navigation grâce au passage obligé par Condé et le bassin perd les avantages escomptés de l'accès à l'Escaut. Les États provinciaux et les Chambres de commerce de Mons et de Tournai réclament aussitôt la jonction à l'Escaut par Pommerœul et Antoing. Un tel projet avait déjà été mis à l'étude au milieu du XVIII^e siècle, mais il

3 Voir les sections I et II du catalogue.

4 Il existait deux axes essentiels : l'axe Mons-Valenciennes et l'axe Saint-Ghislain-Barry. Ce dernier, au stade ultime de son développement, permit le transport du charbon borain vers l'Escaut, le Tournaisis et les Flandres.

5 Voir la section II du catalogue.

était resté dans les cartons. Cette fois on ne tergiverse plus : en trois ans, de 1823 à 1826, le canal de Pommerœul à Antoing est achevé.

Ainsi, de 1810 au lendemain de l'indépendance belge, grâce à ces trois canaux – Saint-Quentin, Mons à Condé et Pommerœul à Antoing – le bassin montois bénéficie de conditions de transport très intéressantes. « S'il profite du premier ouvrage avec le bassin du Nord, les deux autres lui permettent de conserver, par rapport à ce voisin, sa force concurrentielle. Mais c'est surtout par rapport aux bassins de Charleroi et du Centre que Mons est privilégié. De plus, les houilles de Charleroi et du Centre n'ont guère accès à l'époque au marché parisien »⁶.

Ainsi le réseau des transports favorise le bassin montois. À partir des années 1830 et la mise en service du canal de Charleroi à Bruxelles (1833) et de son prolongement vers le Centre (1839), l'équilibre se rétablit progressivement entre les trois bassins hainuyers.

LE TRANSPORT DU CHARBON DES FOSSES AUX RIVAGES DU CANAL

Le canal de Mons à Condé a été tracé en ligne droite du beffroi de Mons au clocher de l'église Saint-Wasnon à Condé. Cinq bassins sont établis pour le chargement des bateaux à Mons, Jemappes, Saint-Ghislain, Boussu-Herbières et Thulin.

Paradoxalement, ces travaux considérables ne tenaient pas tellement compte de leur objectif premier, à savoir le transport aisé et rapide de la houille des fosses au canal, car le tracé rectiligne de ce dernier l'éloignait parfois de 5 à 6 kilomètres des houillères. Venant se rendre compte de l'avancement des travaux lors de son voyage en 1810, Napoléon aurait fait remarquer, dit-on, les inconvénients d'un tel tracé⁷.

Pour pallier cette situation et réduire le grand nombre de chevaux qui assurait le transport du charbon aux rivages, les sociétés charbonnières du Midi et du Nord du Bois-de-Boussu, avec le soutien du comte de Caraman, mettent en service en 1815 le canal dit de *Caraman*, tandis

6 H. WATELET, *op. cit.*, p. 236-237.

7 G. ARNOULD, *Bassin houiller du Couchant de Mons. Mémoire historique et descriptif*, Mons, 1877, p. 91-92.

Le Canal de Caraman à Hautrage-État, vers 1950.
Collection André Auquier †.

que deux décennies plus tard, quelques entrepreneurs audacieux, impliqués dans le commerce de charbon, font construire deux grandes lignes de chemins de fer industriels pour relier les fosses aux rivages du canal : le *chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu* d'une part et le *chemin de fer de Saint-Ghislain* d'autre part.

LE CANAL DE CARAMAN

C'est sans enthousiasme que les sociétés charbonnières du Midi et du Nord du Bois-de-Boussu envisagent d'abandonner leurs rivages à Boussu et à Hainin et les magasins construits à grands frais sur les bords de la Haine pour les reporter sur les rives du canal de Mons à Condé. Cette situation mécontente également le comte de Boussu, Maurice de Riquet de Caraman⁸, car elle le prive des taxes prélevées sur les comptoirs charbonniers situés sur ses propriétés.

Afin de les y maintenir, il songe à creuser un embranchement partant de la Haine, raccourcissant ainsi le trajet

8 Descendant du fameux ingénieur français Pierre-Paul de Riquet, constructeur du canal du Midi dit du Languedoc, creusé sous Louis XIV.



du charbon pour atteindre la voie d'eau menant à l'Escaut.

Les sociétés houillères et le comte s'associent et, en 1813, sollicitent les autorisations nécessaires. L'arrêté royal du 26 août 1814 leur accorde la concession de ce nouveau canal sous le nom de canal de *Caraman* pour un terme de 50 ans à partir du 1^{er} janvier 1815. La navigation est ouverte le 1^{er} décembre de la même année.

Traversant les territoires de Boussu et d'Hautrage pour rejoindre le canal de Mons à Condé en aval de l'écluse de La Hamaide, le canal avait 800 mètres de longueur. Les bateaux venant du canal de Mons à Condé débouchaient dans la Haine par le canal de Caraman et prenaient leur chargement à ces rivages. L'écluse de Débihan était maintenue pour hausser les eaux afin de permettre la navigation sur ce

tronçon de la Haine, elle fut la seule à ne pas disparaître au lendemain de l'ouverture du canal de Mons à Condé.

LES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS DU HAUT ET DU BAS-FLÉNU ET DE SAINT-GHISLAIN

En 1833, un groupe d'hommes d'affaires, parmi lesquels Frédéric Corbisier⁹ et Alexandre Legrand-Gossart¹⁰, par ailleurs bien connus pour leur implication dans les affaires charbonnières (Charbonnage d'Hornu et Wasmes)¹¹, se constitue et, avec l'aide de la Société Générale, lance le chemin à ornieres en fer du *Haut et du Bas-Flénu*. Conçu par le célèbre ingénieur Alexandre Vifquain, il est mis en service en 1836 pour relier les

houillères du vieux Borinage aux rivages de Jemappes et de Quaregnon.

« [Le Haut-Flénu] partira d'un point pris sur le canal, à 200 m au plus à l'amont du pont des Postes; il contournera le village de Jemappes, gravira la montagne par un plan incliné desservi par des machines à vapeur et ira porter deux branches sur le Haut-Flénu, l'une jusqu'aux fosses de Bonnet-sur-Roi, l'autre jusqu'à celles de Cache-Après... [le Bas-Flénu] partira d'un point pris sur le canal à 200 m au plus à l'aval du pont Richebé et se dirigera vers la route de Mons à Valenciennes, en laissant sur la droite les premières maisons du village de Quaregnon; à 100 m environ au-delà de cette grande communication, le chemin se divisera en deux branches principales, dont l'une prendra sur la droite, passera par le milieu de Quaregnon, se tiendra dans le vallon du ruisseau le Rieu du Cœur et se terminera près des fosses de la Boule. L'autre prendra sur la gauche, contournera la butte du Moulin-à-Vent, marchera parallèlement à la chaussée du Mayeur Danneau et se prolongera sur la gauche, derrière le Haut-Flénu vers les exploitations les plus éloignées de Produit,

9 Frédéric Corbisier (1796-1877), marchand de charbons et homme politique issu d'une riche famille de Frameries.

10 Alexandre Legrand-Gossart (1780-1845), gros-siste en charbons à Flénu; il possédait des rivages, une flotte et des chantiers de construction à Jemappes.

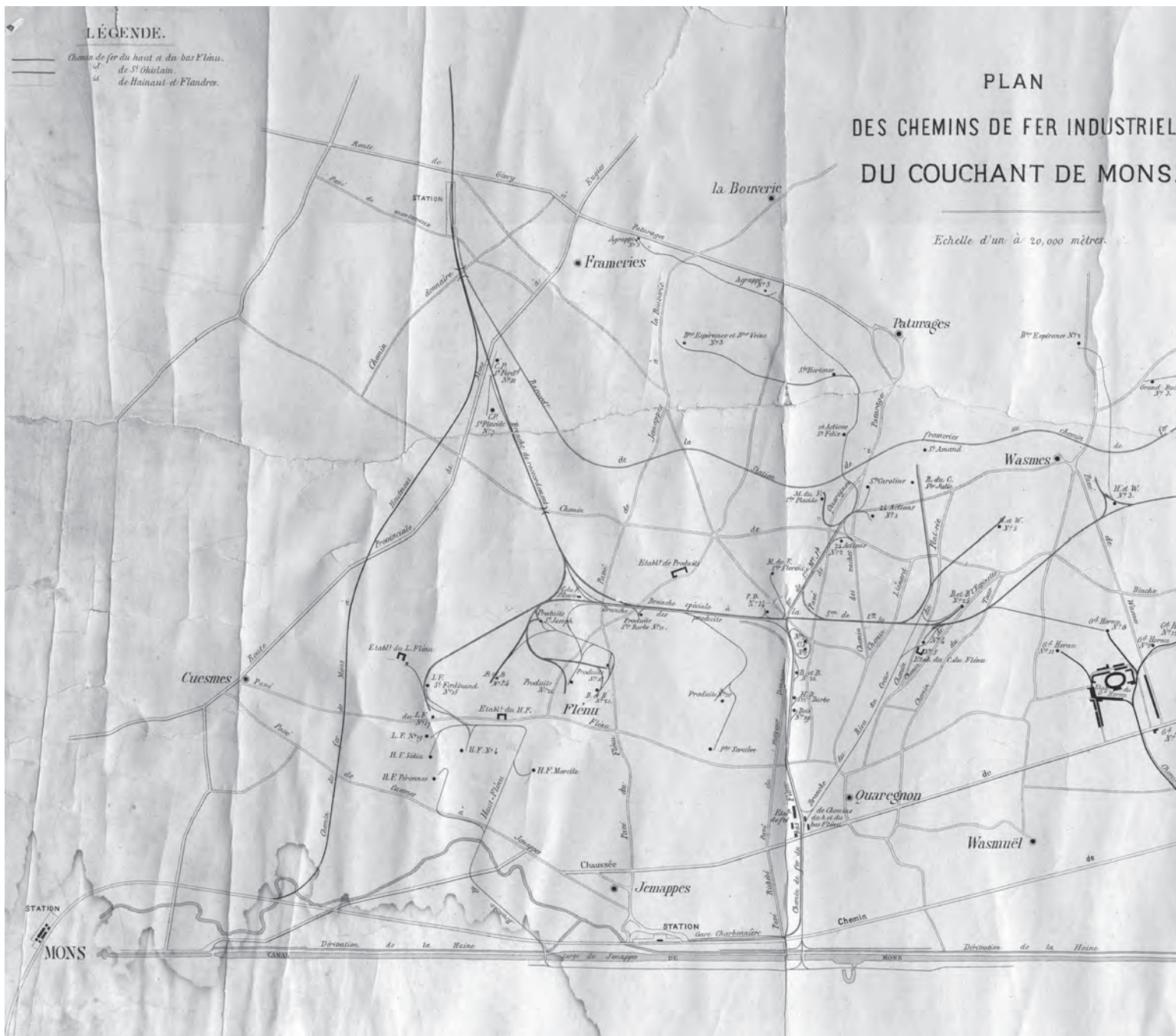
11 M. BRUWIER, *La société anonyme Cockerill-Division des Charbonnages Belges et d'Hornu et Wasmes et la concession «Agrappe-Escouffiaux et Hornu-Wasmes»*, dans *Concessions et sociétés dans le bassin du Couchant de Mons de la fin du XVIII^e siècle à 1959. Introduction à l'histoire des sociétés houillères*, SAICOM, 1994, p.188.

LÉGENDE.

Chemin de fer du haut et du bas Flénu,
 et de St Oulain.
 et de Hainaut et Flandres.

PLAN
 DES CHEMINS DE FER INDUSTRIEL
 DU COUCHANT DE MONS

Echelle d'un à 20,000 mètres.



Plan des chemins de fer industriels du Couchant de Mons, vers 1870 (extrait).
 SAICOM, Cartes et plans.

jusqu'à 150 m environ au-delà du chemin de Jemmapes à Frameries.

D'un point pris sur la branche principale de droite, à environ 250 m au-delà de la chaussée de Quaregnon, partira un embranchement secondaire qui gagnera sur la droite le vallon du ruisseau de Wasmes et aboutira sur la place du village de ce nom.

Sur la branche principale de gauche, à un point situé à 100 m environ au-delà du chemin pavé de la Veine-à-Mouche à la chaussée du Mayeur Danneau, commencera un deuxième embranchement secondaire qui se dirigera sur la droite vers la fosse brûlée Sainte-Marie-Joseph¹².

Le chemin de fer de Saint-Ghislain était, lui aussi, destiné au transport de la houille. Il reliait une partie des mines du Couchant de Mons situées aux environs de Dour et de Warquignies au canal de Mons à Condé sur le territoire de Saint-Ghislain. On retrouve à nouveau Alexandre Vifquain à la base du projet. Toutefois, le principal promoteur est Victorien Dessigny, négociant et

marchand de charbon à Saint-Ghislain depuis le milieu des années 1820 : il possédait des parts importantes dans les mines de la région de Boussu dont l'Escouffiaux et le Midi du Bois-de-Boussu et Sainte-Croix, Sainte-Claire réunis¹³.

La concession demandée par Dessigny le 23 septembre 1835 lui est accordée le 9 juillet de l'année suivante. Le devis et le cahier des charges prévoyaient une branche principale partant du canal et se dirigeant vers Boussu et Warquignies de 6100 mètres de long, d'où se détacheraient trois branches secondaires se dirigeant vers le Bois-de-Boussu, Dour et Élouges (3000 mètres), vers l'Escouffiaux (500 mètres) et vers le Grand-Buisson (500 mètres), sur lesquelles se raccorderaient les charbonnages. Aux côtés de Dessigny, on retrouve comme associés Frédéric Corbisier et Alexandre Legrand-Gossart,

12 *Chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu. Cahier des charges*, dans *Chemins de fer industriels du bassin houiller de Mons. Vade-mecum*, Jemappes, 1854, p. 5-6.

13 Victorien Dessigny (1800-1849), banquier à Saint-Ghislain et à Mons, commerçant en houille et député permanent du Hainaut. J. LEBRUN, *Banque et crédit en Hainaut pendant la révolution industrielle belge*, Bruxelles, 1999 (*Académie royale de Belgique, Histoire quantitative et développement de la Belgique aux XIX^e et XX^e siècles*, 1^{ère} série, t. II, 4a).

à la base de la constitution du chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu.

La construction du chemin de fer de Saint-Ghislain rencontra de nombreuses difficultés. Le projet de tracé fut modifié à deux reprises. C'est seulement en 1840, quatre ans après l'obtention de la concession, que la ligne est ouverte. La branche principale, dite «branche de Warquignies», est terminée le 10 juillet 1840 entre Warquignies et la gare de formation située à Boussu au pied du plan incliné, tandis que la «branche du canal», reliant la gare de formation aux rivages du canal l'était depuis le 1^{er} mars.

Dès l'adjudication des travaux, approuvée le 9 juillet 1836, la Société du Nord et du Midi du Bois-de-Boussu refusa de se raccorder, convaincue que son réseau de transport traditionnel était plus avantageux (liaison par le canal de Caraman en maintenant la navigation sur la Haine dans sa traversée boussutoise afin d'éviter les dépenses dues au transport par le chemin de fer industriel et le péage de l'écluse des Herbières). C'est seulement en 1841 que l'on arriva à une entente : les différents puits furent progressivement raccordés et les rivages sur la Haine finalement abandonnés. Un arrêté royal du 18 septembre 1855 autorisa la conversion du canal de

Caraman en simple rigole d'alimentation de celui de Mons à Condé.

En 1846, le chemin de fer de Saint-Ghislain passe dans la mouvance de la maison Rothschild qui constitue avec les deux houillères de l'Agrappe et Grisœul et de l'Escouffiaux la société dite Compagnie des Charbonnages Belges¹⁴.

LES INNOVATIONS DE LA SOCIÉTÉ CIVILE DES USINES ET MINES DE HOUILLE DU GRAND- HORNU : DU CHEMIN DE FER À ORNIÈRES À TRACTION HIPPOMOBILE AU CHEMIN DE FER AÉRIEN

Entre 1820 et 1822, Henri Degorge, propriétaire-exploitant du charbonnage du Grand-Hornu, fait construire avec l'aide de la famille Lecreps une chaussée pavée pour faciliter le transport du charbon du carreau des fosses au canal, alors qu'il achève l'aménagement du «rivage de l'Écluse»¹⁵.

En 1830, il innove de manière spectaculaire en dotant son charbonnage d'un chemin de fer particulier pour le transport à la surface. La ligne relie les fosses au rivage en longeant la chaussée. Au lieu

14 M. BRUWIER, *op. cit.*, p.156.

15 H. WATELET, *op. cit.*, p. 328-329.

de 160 chevaux il n'en fallait plus désormais que 24 pour acheminer le charbon au canal. « D'une longueur approximative de 2500 mètres, ce chemin de fer quittait les bâtiments du Grand-Hornu par la rue Sainte-Louise, passait le long de la place Saint-Henri, traversait la chaussée de Mons à Valenciennes et empruntait directement la chaussée particulière qu'il longeait sur tout son parcours. Passé la « Guinguette du Vent de Bise », il continuait tout droit jusqu'au bout de la rue Maigret où il longeait ensuite la Haine sur la rive gauche (côté Wasmuel). Il la franchissait un peu plus loin que l'Orangerie, sur le « Pont Bleu », et passait le canal sur un pont-levis au-dessus de l'écluse n° 3, dit « Pont Degorge », pour aboutir aux rivages de chargement »¹⁶. Lors des troubles révolutionnaires de 1830, les émeutiers endommagèrent le chemin à ornières mais il fut rapidement remis en service (« Pillage Degorge »)¹⁷.

En 1847, la traction par locomotives se substitue à celle par chevaux. La ligne

industrielle est coupée une première fois en 1842 par la ligne Mons-Quiévrain, ce qui nécessita à cet endroit la construction de barrières et d'une maison de garde. L'emplacement du passage à niveau avec le chemin de fer public fut rapidement baptisé « La Boule Rouge », du nom du disque de couleur rouge employé pour avertir à distance le machiniste du Grand-Hornu du passage d'un convoi sur la ligne de l'État et de la fermeture des barrières. La ligne industrielle est coupée une seconde fois en 1876 par le chemin de fer reliant Saint-Ghislain à Erbisœul-Brûlotte (ligne vers Jurbise via Baudour).

Deux raisons majeures amenèrent dès 1901 le Grand-Hornu à revoir son système de transport : d'une part, la mise en service d'un nouveau triage-lavoir de plus grande capacité et, d'autre part, ses démêlés judiciaires avec l'Administration des Chemins de fer de l'État consécutifs aux nombreuses coupures du réseau public par le chemin de fer industriel privé. Le 31 octobre 1902 une convention est signée entre l'État et le Grand-

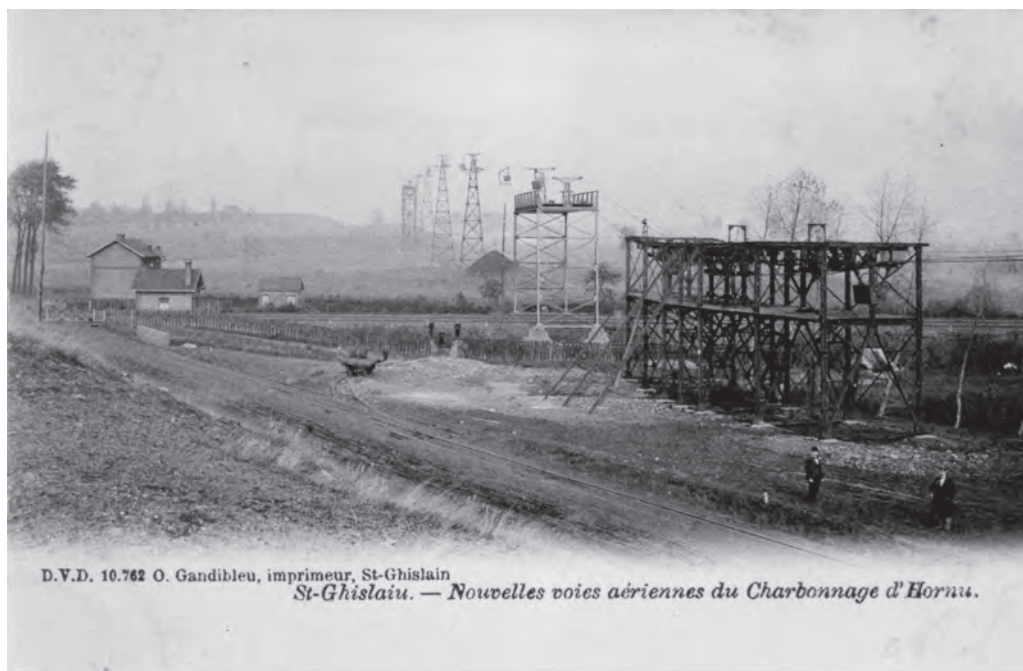
16 J. VANDORMAEL, *Les chemins de fer*, dans *Billets de transports. Traces du passé saint-ghislainois*, Ursidongue, s.l. [Saint-Ghislain], 1989, p. 62.

17 H. WATELET, *op. cit.*, p. 358-362.

Saint-Ghislain-Chemin Degorge.
Passage à niveau de la ligne de Mons
au lieu dénommé « La Boule Rouge ».
En arrière plan, la ville de Saint-
Ghislain, vers 1900.
Collection Marcel Capouillez.



Saint-Ghislain. Nouvelles voies
aériennes du Charbonnage d'Hornu.
Le passage à niveau et les voies du
chemin de fer industriel subsistent
toujours. À l'avant-plan, le pont-abri
protégeant la ligne Mons-Quévrain,
vers 1903.
SAICOM, Collection
photographique, 2204/19.



Hornu par laquelle ce dernier s'engage à substituer à son chemin de fer industriel un traînage aérien. L'Administration des Chemins de fer contribue à hauteur de 175 000 francs¹⁸ à la réalisation du projet.

Le traînage aérien, élaboré en 1903 par les Établissements Adolf Bleichert & C^o de Leipzig, permettait à la fois de transporter le charbon depuis la station de chargement du triage-lavoir, implanté sur la voie de raccordement de la gare charbonnière, jusqu'à la station de déchargement du canal (débit de 175 tonnes par heure) et d'enlever les déchets du triage pour les déverser automatiquement sur le parcours de la ligne (terrils de Saint-Ghislain). Ce nouveau système de déchargement automatique permettait de remplir une péniche en deux heures, en évitant toute main-d'œuvre.

«Long de 1850 mètres, l'aérien reliait le triage au canal en suivant de près le tracé de l'ancien chemin de fer. En ligne droite jusqu'à la ligne Mons-Quiévrain, il se dirigeait, après une station d'angle de 160 degrés, vers les installations de

chargement sur la rive droite du canal, légèrement en aval de l'écluse. Les berlines étaient suspendues à un câble porteur et tirées par un câble moteur. La voie aérienne passait au-dessus de cinq chemins publics, d'une ligne de tramways, de deux lignes de chemin de fer et traversait le canal. Il fut donc nécessaire, afin d'assurer le trafic contre les morceaux de charbon pouvant éventuellement tomber des bennes, d'installer quatre pont-abris (tramway Mons-Boussu sur la chaussée de Valenciennes, rue des Châtaigniers, chemin de fer Mons-Quiévrain et chemin de fer Saint-Ghislain-Erbisoeul) et un filet protecteur au-dessus du canal»¹⁹.

Le chemin de fer aérien entraîna la suppression de la voie ferrée privée. Dès lors, il ne subsista plus que le chemin Degorge pour lequel on construisit par la suite des passerelles pour les piétons et les véhicules au-dessus des lignes du chemin de fer de l'État, à l'emplacement des anciens passages à niveau. L'ensemble

18 La réalisation du traînage aérien aurait coûté 225 000 francs (SAICOM, Association houillère du Couchant de Mons, Canal de Mons à Condé. Enquête auprès des intéressés, 1937).

19 J. VANDORMAEL, *op. cit.*, p. 66.

du dispositif est démantelé en 1953 après l'arrêt de l'exploitation du Grand-Hornu.

LES RIVAGES SUR LE CANAL

À la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle, avant l'apparition des sociétés anonymes soutenues par la Société Générale, les fonctions de « production » et de « commercialisation », principale source de profit, étaient bien distinctes dans les exploitations du Borinage. Les marchands de charbons (des hommes tels que Corbisier, Legrand-Gossart, Dessigny entre autres), principaux bailleurs de fonds des houillères, contrôlent les maîtres de fosses car ils détiennent les fonds et les rivages par où s'écoulent la production. Avec l'apparition vers 1835 des sociétés commerciales soutenues par les banques, et la disparition progressive des marchands de charbon, les nouveaux dirigeants ont le souci de contrôler l'ensemble du processus de production, en amont et en aval. Ici encore le Grand-Hornu joue un rôle de précurseur.

La mise en service du canal de Mons à Condé provoque le déplacement des rivages du long de la Haine vers la nouvelle voie d'eau. Les informations que nous

possédons sur les installations des charbonnages le long du canal sont malheureusement fragmentaires pour le XIX^e siècle, exception faite pour le charbonnage du Grand-Hornu, étudié par Hubert Watelet.

Un homme comme Henri Degorge (1774-1832) - ancien « garde-magasin des chauffages aux armées » - ne pouvait négliger le secteur de la vente du Grand-Hornu en reprenant l'exploitation du charbonnage en 1810. Si au début il dut, comme les autres exploitants, recourir à des intermédiaires pour écouler ses produits, il eut le souci de gagner rapidement son indépendance commerciale, qui passait par l'acquisition de rivages pour la vente du charbon.

Ainsi en 1813 et 1815, il achète, en indivision avec Megœul, plusieurs terres sur la rive sud du canal de Mons à Condé. Les quais se trouvaient au-delà de l'agglomération de Saint-Ghislain, en aval du port, à proximité de la chaussée Saint-Ghislain-Barry-Tournai. Les quais de chargement pouvaient y avoir un peu plus de 200 mètres de long. Mais ce sont surtout

les terrains achetés à Gabriel Lecreps, marchand de charbon à Jemappes et à Saint-Ghislain, quelques 500 mètres de prairies à convertir en rivages sur la rive nord, de part et d'autre de l'écluse de Saint-Ghislain, qui allaient lui permettre d'intégrer plus avantageusement les fonctions de production et de vente. Vers 1840, le rivage principal du Grand-Hornu (rivage de l'Écluse) devait atteindre quelques 800 mètres²⁰.

Au rivage, on utilisait le système primitif de « mannes à civières », en usage à l'époque pour le chargement des charbons sur les péniches. Les charbons étaient pris à la pelle soit dans les dépôts, soit directement dans les petits wagons arrivant des fosses, et étaient chargés dans des paniers ou mannes, que deux hommes portaient sur une espèce de brancard jusqu'au-dessus de la péniche. Là, par un demi-tour imprimé au brancard, le panier était renversé et le charbon tombait dans le fond du bateau, après une chute verticale de plusieurs mètres. Cette pratique nécessitait beaucoup de main-d'œuvre. Par ailleurs, elle avait pour inconvénient d'augmenter sensiblement

la proportion de charbon menu (d'une qualité commerciale inférieure), conséquence de la chute brutale du charbon dans le bateau. Pour pallier cet effet, les charbonnages devaient souvent expédier un charbon de composition plus forte en gros que celle demandée par l'acheteur²¹.

Dans le but d'abaisser le prix de revient du chargement des bateaux, le Grand-Hornu fait installer en 1885 à son rivage un appareil de chargement mécanique économique et rapide, qui sera particulièrement remarqué à l'exposition universelle d'Anvers de 1885 : un élévateur-culbuteur à vapeur mis au point par P. Plumet, directeur des travaux²². Le service de l'élévateur exigeait le concours de sept ouvriers seulement. Une péniche de 300 tonnes était chargée en quatre ou cinq heures.

La Compagnie des Charbonnages Belges à Frameries établit une importante gare d'eau (ou bassin) en 1847 à l'endroit où le chemin de fer de Saint-Ghislain

20 H. WATELET, *op. cit.*, p. 328.

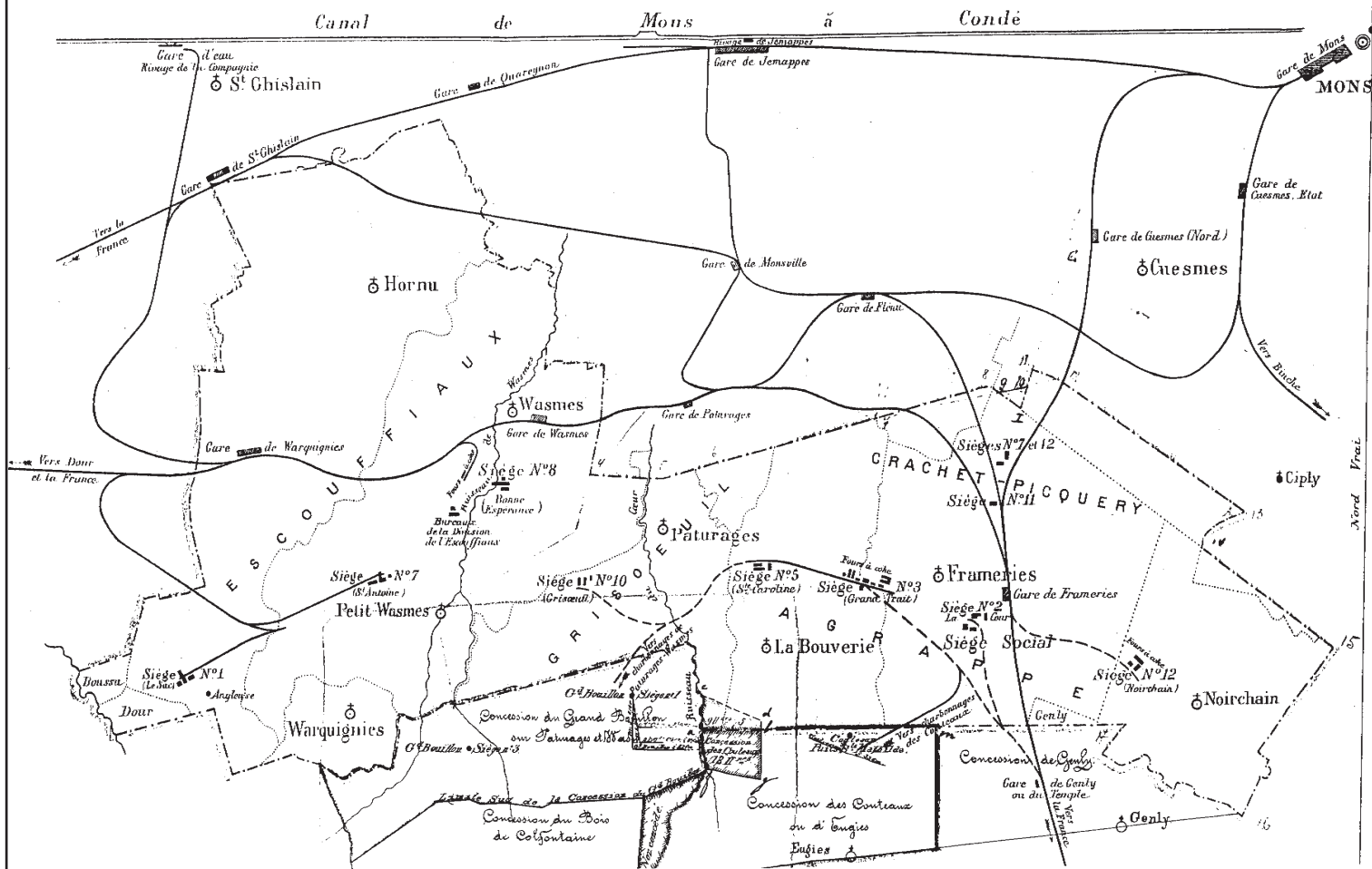
21 J. VANDORMAEL, *op. cit.*, p. 64.

22 A. ROBIN, *Le matériel des houillères à l'exposition universelle d'Anvers*, Mons, 1886, p. 56-58 et planche XVIII.

COMPAGNIE DE CHARBONNAGES BELGES A FRAMERIES

PLAN DES CONCESSIONS

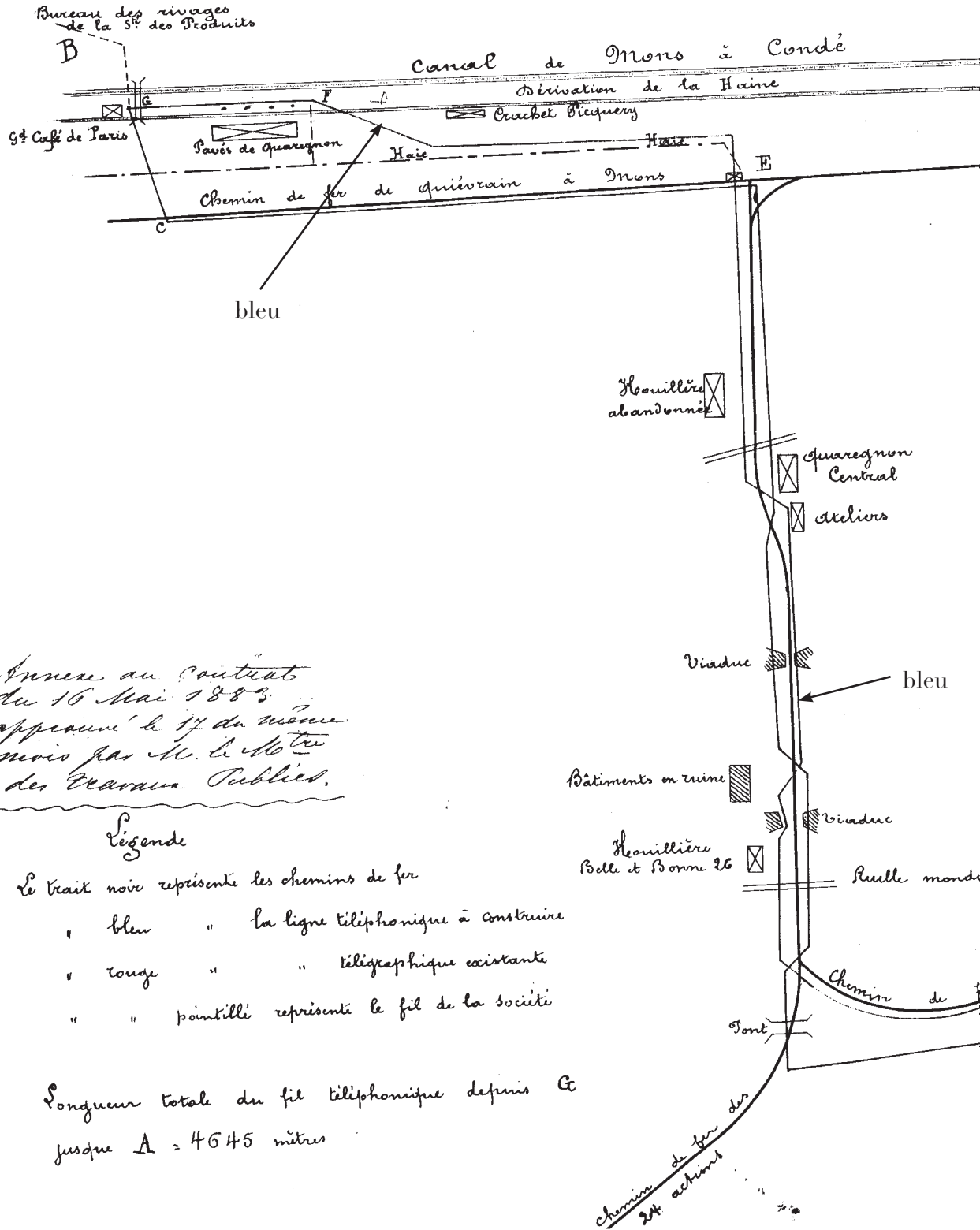
DE L'AGRAPPE, DE GRISOEUIL, DE CRACHET-PICQUERY & DE L'ESCOUFFIAUX — (2796 Hectares.)



Compagnie des Charbonnages Belges à Frameries. Plan des concessions de l'Agrappe, de Grisoeuil, de Crachet-Picquery et de l'Escouffiaux (2796 hectares), vers 1900.

Cette carte nous renseigne sur l'emplacement de la gare d'eau et sur les liaisons entre les fosses, les lignes de chemins de fer et les gares.

SAICOM, Cockerill, 1-11.



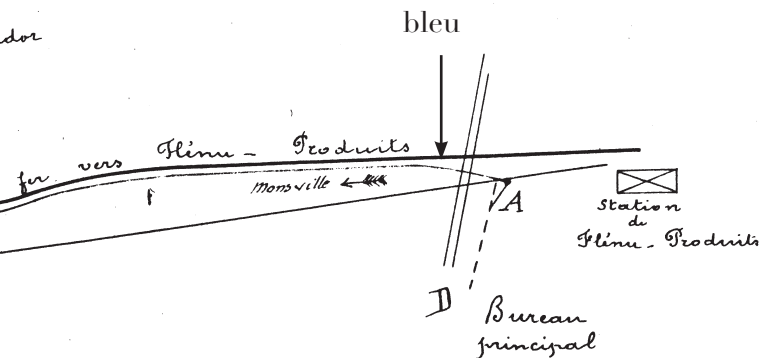
Annexe au contrat
 du 10 Mai 1883
 approuvé le 17 du même
 mois par M. le Ministre
 des Travaux Publics.

Légende

- Le trait noir représente les chemins de fer
- " bleu " la ligne téléphonique à construire
- " rouge " " télégraphique existante
- " " pointillé représente le fil de la société

Longueur totale du fil téléphonique depuis G
 jusque A = 4645 mètres

gemmapes



Plan annexé au contrat par lequel
l'État belge s'engage à établir
une ligne téléphonique destinée
exclusivement au service privé de
la Société des Produits et reliant
l'établissement principal de la
dite Société à son bureau des
rivages, 16 mai 1883.
SAICOM, Charbonnages du
Levant et des Produits à Flénu,
acte n° 286.

aboutit au canal²³. Elle y installe également une batterie de fours à coke afin de cuire les charbons menus de sa concession de l'Agrappe. Cet ensemble, connu sous le nom de «Sas», se trouvait sur la rive droite du canal de part et d'autre du pont Leblu. Un bras latéral au canal fut construit un peu en aval de ce pont afin de faciliter le chargement des produits²⁴.

Les Charbonnages d'Hornu et Wasmes, du Couchant du Flénu et des Produits du Flénu possédaient des rivages à Quaregnon. Cette dernière société fait établir en 1883 une ligne téléphonique reliant son établissement principal à son bureau des rivages²⁵. On sait que dans les années 1880 l'embarquement de ses

charbons y est opéré mécaniquement au moyen de grues²⁶.

Les Charbonnages du Levant possédaient des rivages à Jemappes, comprenant des hangars situés sur la rive droite du canal de Mons à Condé, en amont et en aval du pont-levis dit des Postes. En 1868, ils font équiper leurs installations de l'éclairage au gaz par la Compagnie générale des conduites d'eau de Liège, concessionnaire de l'éclairage au gaz de la commune de Jemappes²⁷. Vers 1885, les charbons sont toujours mis à bateau à bras d'hommes, au moyen de mannes en osier d'une contenance de 100 kilogrammes²⁸.

Le charbonnage de Bernissart, dont la concession est traversée par le canal de Pommerœul à Antoing, possédait un

23 J. VANDORMAEL, *op. cit.*, p. 71-72.

24 Le Sas se situait à l'emplacement actuel de la station-service de Saint-Ghislain, établie du côté sud de l'autoroute. Le pont Leblu se trouvait à l'emplacement du pont routier qui surplombe actuellement l'autoroute au bout de la rue du Sas. Il permettait au chemin de fer industriel de traverser le canal et d'atteindre la rive droite.

25 SAICOM, Charbonnages du Levant et des Produits à Flénu, acte n° 286.

26 *Exposition universelle d'Anvers, 1885. Notices sur l'exposition collective des charbonnages patronnés par la Société générale pour favoriser l'industrie nationale*, Bruxelles, 1885, p. 40-41.

27 SAICOM, Charbonnages du Levant et des Produits à Flénu, acte n° 138.

28 *Exposition universelle d'Anvers, 1885. Notices sur l'exposition collective des charbonnages patronnés par la Société générale ...*, p. 49.

rivage sur ce canal ainsi qu'une batterie de fours à coke installée dès 1863²⁹.

Nous connaissons mieux les installations des charbonnages aux rivages vers 1930 grâce à une enquête menée en 1937 par l'ingénieur Bonjean, directeur de la Centrale électrique de Quaregnon, pour le compte de l'Union des Industriels du Borinage et extensions³⁰. À cette époque, l'Administration des Ponts et Chaussées élabore un projet de nouveau canal, dénommé canal Léopold III (futur canal Nimy-Blaton), voie d'eau directe entre Mons et l'Escaut, qui s'étendrait depuis Nimy jusqu'à Antoing et qui serait accessible aux péniches de 600 tonnes. Pour l'Administration, ce nouveau canal répond à des besoins tant économiques que de salubrité publique. En effet, le nouveau canal desservirait les régions de Baudour et de Tertre où l'exploitation des terres plastiques est entravée par des transports onéreux. Par ailleurs, il permettrait d'as-

sainir le régime de la Haine et de porter remède aux inondations qui viennent désoler périodiquement le Borinage.

Partant de l'idée que la suppression (totale ou partielle) du canal de Mons à Condé est envisagée, les industriels de la région s'inquiètent quant au devenir de leurs installations acquises à grands frais. C'est dans ce contexte qu'une enquête est confiée à l'ingénieur Bonjean afin d'évaluer l'importance des intérêts qui seraient lésés par une éventuelle suppression du canal de Mons à Condé. Cette enquête nous permet de constater que la grosse majorité des intérêts en jeu se concentre principalement le long de la partie du canal qui s'étend depuis l'aval de l'écluse de Jemappes jusqu'à celle des Herbières, là où les charbonnages, mais également d'autres industries importantes, possèdent leurs installations³¹.

Mais qu'en est-il précisément de ces infrastructures? Découvrons-les d'Est en Ouest :

À l'ouest de la darse de la Centrale électrique de Quaregnon, la Société des

29 *Exposition universelle d'Anvers, 1885. Notice sur le charbonnage de Bernissart (Hainaut)*, Renaix, 1885, p. 11.

30 SAICOM, Association houillère du Couchant de Mons, Canal de Mons à Condé. Enquête auprès des intéressés, 1937.

31 Deux charbonnages ne sont pas repris dans l'enquête : les charbonnages de Bernissart qui possèdent leurs installations sur le canal Pom-



Chargement à bateau aux Charbonnages d'Hensies-Pommeroeul en 1937.
Dessin de Gustave Pierre, SAICOM, Collection photographique, 357/11.

Quai de
chargement des
Charbonnages
d'Hensies-
Pommeroeul,
vers 1930.
SAICOM, collec-
tion photogra-
phique, 298.



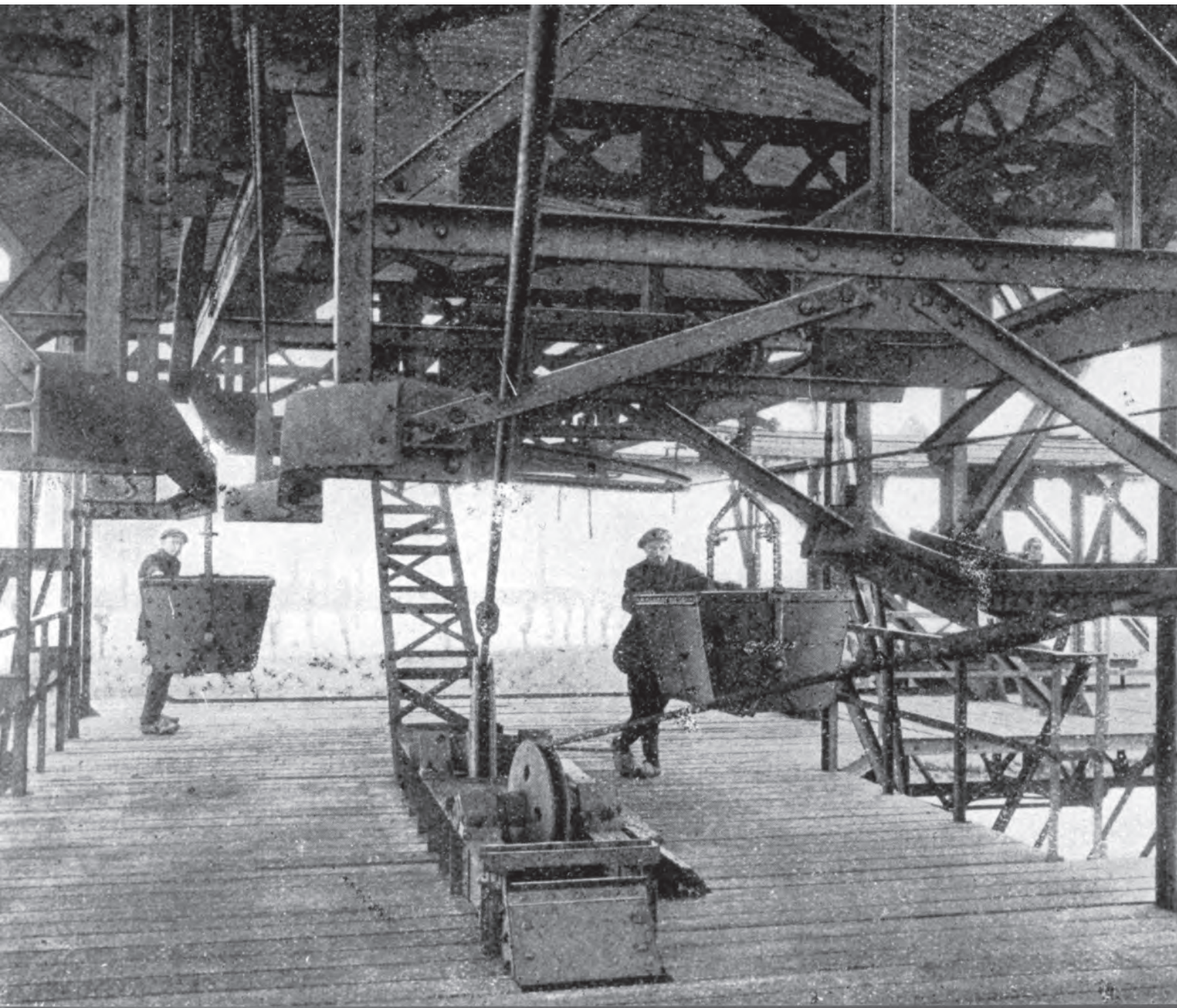
Siège
Espérance des
Charbonnages
du Hainaut.
Aérien et
dispositif de
chargement à
bateaux,
cinq cartes
postales vers
1920-1930.
SAICOM,
Collection
photographique.



1



2





4



5

Charbonnages du Hainaut à Hautrage possède un aérien de 500 mètres, conçu par la SA des Ateliers de construction de la Basse-Sambre et venant directement du lavoir du siège Espérance au quai du canal³².

On trouve également dans le même bief le rivage des Charbonnages du Levant et des Produits du Flénu³³. Le quai d'embarquement du charbon a une longueur de 700 mètres pour le chargement simultané de quatre bateaux; pour la manœuvre des trains et le dépôt éventuel du charbon, la Société dispose d'une superficie de terrain de 2,5 hectares. Une série de

grues à vapeur permet le chargement du charbon. Les distances entre les sièges de la société et son rivage à Quaregnon sont les suivantes :

- ⊗ Siège Héribus (Cuesmes) : 11 km
- ⊗ Division Levant (ou Cache-Après à Cuesmes) : 6 km
- ⊗ Siège 28 (Jemappes) : 7 km
- ⊗ Nord du Rieu du Cœur (Quaregnon) : 4 km

En prolongement de ce rivage se trouve celui des Charbonnages du Rieu du Cœur dont les engins de manutention ont été modernisés et électrifiés. À un kilomètre seulement est établie l'installation du Grand-Hornu (le « Dévidoir ») situé à environ 50 mètres de l'écluse n° 3 de Saint-Ghislain, sur la rive nord. Son traînage aérien lui permet d'expédier à bas prix ses charbons des fosses au rivage, tout en transportant les terres au terril. De surcroît, en cas de pénurie de wagons, le bateau sert de tour d'emmagasiner.

En aval de l'écluse de Saint-Ghislain, les Charbonnages du Hainaut possèdent un quai de chargement et de nombreux terrains en vue du raccordement du nouveau siège de Tertre. Quant au siège

meroeul-Antoing et les Charbonnages d'Hen-sies-Pommerœul implantés le long du canal de Mons à Condé

32 En 1959, les Charbonnages du Hainaut ne se servaient plus de ce système de mise à bateaux à cause de son coût trop élevé. Le charbon était transporté par camions au quai des Charbonnages du Rieu du Cœur (SAICOM, Charbonnages du Levant et des Produits à Flénu, Visite d'une délégation du Levant le 31 août 1959 aux Charbonnages du Hainaut à Hautrage).

33 Les charbonnages du Levant et des Produits fusionnent en 1932. Les rivages que la société du Levant possédait à Jemappes ont vraisemblablement été abandonnés pour ne conserver que ceux de la division Produits situés à Quaregnon.

d'Hautrage, les charbons à expédier par eau sont acheminés par chemin de fer vicinal jusque Saint-Ghislain.

Dans le bief de Saint-Ghislain aux Herbières, on trouve sur la rive sud le «*Rivage Central*», situé à proximité de l'ancienne gare d'eau des Charbonnages Belges (le Sas). En 1931, les sociétés d'Angleur-Athus (Charbonnages Belges), des Charbonnages Unis de l'Ouest de Mons, la Carbonisation Centrale, la Société Carbochimique, les Charbonnages des Chevalières et de la Grande Machine à Feu de Dour, la Société des Charbonnages de Bois-du-Luc, les Charbonnages d'Hensies-Pommerœul et le Charbonnage d'Hornu et Wasmes s'associent pour constituer une nouvelle société afin d'assurer «la manutention et l'entreposage de marchandises, ainsi que leur transport par voie d'eau, par chemins de fer, aériens ou autres, ou par routes»³⁴. Les infrastructures imposantes de la nouvelle société sont installées sur les terrains que possé-

daient à Saint-Ghislain les sociétés affiliées, principalement les Charbonnages Belges. Il s'agit ici d'un bel exemple de regroupement de moyens de la part de charbonnages et d'industries annexes plus éloignés de cette zone économique majeure que représentent Saint-Ghislain et ses abords immédiats.

LE TRANSPORT SUR LE CANAL

Le canal de Mons à Condé a été la principale voie d'exportation vers les Flandres et le nord de la France, marchés de prédilection des houilles du Borinage, jusqu'à la mise en service du canal de Pommerœul à Antoing.

Nous avons vu que le bassin montois bénéficiait déjà dans la première moitié du XIX^e siècle d'une situation tout à fait satisfaisante en matière de voies de communication pour l'exportation de ses produits. Certes, les voyages étaient longs. «Avant 1828, un voyage jusqu'à Paris demandait cinq ou six mois. Alexandre Legrand-Gossart ne prévoyait pas plus de deux trajets Mons-Paris et retour par an, dans les comptes d'exploitation de sa flotte. Il en prévoyait quatre à destination de Gand. À la même époque, un voyage à

34 Acte constitutif de la SA Rivage Central dans *Recueil spécial des actes, extraits d'actes, procès-verbaux et documents relatifs aux sociétés commerciales. Annexes au Moniteur belge*, 18 avril 1931, p. 1035-1041.

Lille, retour compris, demandait un mois et demi»³⁵.

Hubert Watelet distingue deux phases dans l'évolution géographique des débouchés du Couchant de Mons. À une phase d'extension jusque vers 1830 pendant laquelle le charbon du Couchant de Mons s'exporte dans le nord de la France, à Paris et domine le marché intérieur, succède une période de stabilisation, voire de resserrement qui s'annonce avec la perte des débouchés hollandais après la révolution de 1830, la concurrence du charbon anglais et celle des autres bassins belges³⁶.

Parallèlement à l'amélioration des voies de communication, le coût des transports diminue sensiblement³⁷. Progressivement, le rail va s'imposer. En 1850, 92% des expéditions du bassin de Mons vers la Flandre et le Nord de la France se font encore par bateau, contre 8% par train³⁸.

Vers 1870, les expéditions par eau ne représentent plus que 29% contre 71% pour le chemin de fer. Si l'on compare les expéditions extérieures et intérieures de cette même année, on obtient les pourcentages suivants : pour le marché extérieur, 35,80% des expéditions se font par eau et 64,20% par rail ; alors que dans le marché intérieur, 23,10% transitent par les voies d'eau et 76,90 % par chemin de fer³⁹.

Le transport du charbon du bassin du Couchant de Mons sur le canal de Mons à Condé n'a malheureusement pas encore été étudié⁴⁰. Nous avons pu relever quelques dossiers dans les fonds conservés au SAICOM⁴¹. Ils concernent surtout la question du halage et de son organisation

35 H. WATELET, *op. cit.*, p. 238-239.

36 *Ibidem*, p. 245.

37 La problématique des transports est particulièrement complexe à étudier car s'y mêlent un nombre important d'éléments qui doivent être pris en compte et qui malheureusement font souvent défaut pour les périodes plus anciennes.

38 H. WATELET, *op. cit.*, p. 233.

39 G. ARNOULD, *Bassin houiller du Couchant de Mons. Mémoire historique et descriptif*, Mons, 1877, p. 208.

40 On trouve dans la publication d'H. Watelet plusieurs tableaux statistiques sur les expéditions du Couchant de Mons via le canal, mais elles ne vont pas au-delà des années 1840.

41 Malheureusement, nos recherches n'ont pas pu être menées à terme en raison du déménagement de cette association et de l'inaccessibilité temporaire de ses fonds d'archives.

sur la ligne Mons-Paris⁴² et, de façon plus large, le transport.

Le coût du transport est évidemment capital puisqu'il influence le prix de revient du charbon et par conséquent sa compétitivité sur les marchés extérieurs. Nous nous bornerons ici à évoquer à travers deux exemples précis comment certaines sociétés charbonnières du bassin ont tenté de contrôler le prix du transport.

En 1840, six sociétés charbonnières du Couchant de Mons, patronnées par la Société Générale, décident de racheter la flotte composée de 245 bateaux de la Société charbonnière et de navigation française et belge. «Convaincues que ce n'est qu'au moyen d'un fret constamment uniforme et maintenu dans des limites équitables pour le batelier et le consommateur, que les sociétés charbonnières conserveront les débouchés du bassin de la Seine et acquerront celui de la Hollande ... mais pour atteindre ce but il faut que les sociétés charbonnières disposent d'un certain nombre de bateaux, qui leur permettent non seulement d'agir sur le fret en cas de réaction excessive et de

s'engager à faire en tous temps des expéditions à un taux invariablement déterminé pour des périodes plus ou moins longues, mais leur permettent encore dans des périodes d'encombrement d'écouler leurs produits pour leur compte au moins de frais possible à l'étranger et de prévenir ainsi une baisse de prix sur les lieux»⁴³. Les bateaux sont répartis entre les sociétés de la manière suivante :

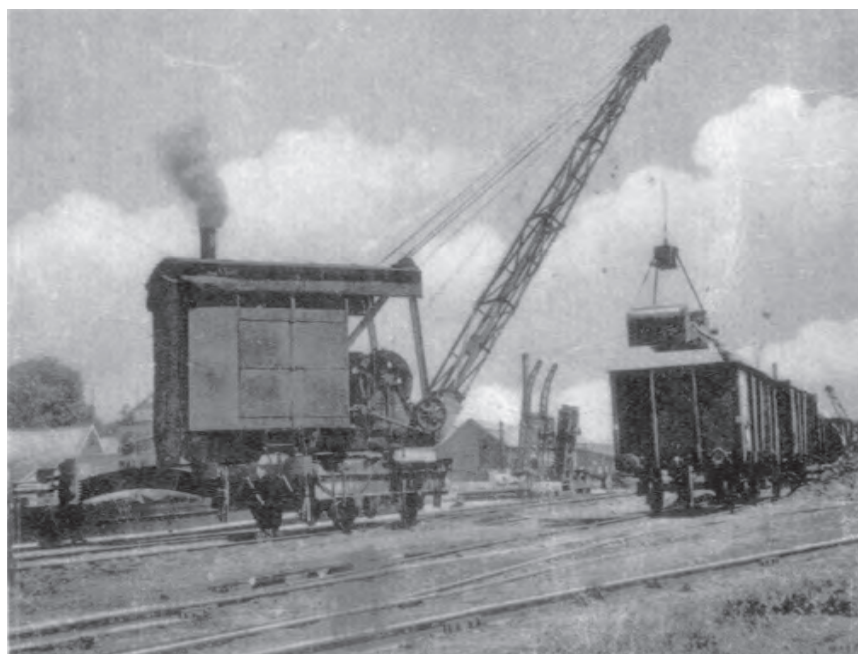
- ⊗ La SA du Charbonnage des Produits du Flénu : 55
- ⊗ La SA des Charbonnages du Levant du Flénu : 55
- ⊗ La Société charbonnière du Haut-Flénu : 40
- ⊗ La SA du Charbonnage d'Hornu et Wasmes : 40
- ⊗ La SA du Couchant du Flénu : 20
- ⊗ La SA du Nord du Bois-de Boussu : 35

Qu'est devenue cette flotte? Nous l'ignorons. Toutefois sur une liste reprenant le nom des bateliers et des bateaux circulant sur le canal de Blaton à Ath et sur la Dendre canalisée en 1882, nous trouvons la mention de la Société des

42 SAICOM, Association houillère du Couchant de Mons, n^{os} 525 et 526.

43 SAICOM, Charbonnages du Levant et des Produits du Flénu, acte n^o 90.

Saint-Ghislain. Rivage
Central - Chargement
de bateaux, [après 1930]
Collection
Josée Michiels.



Expéditions au Rivage Central à Saint-Ghislain. Nombre de bateaux et tonnages (1931-1935)								
Années	Anvers et Flandres		Dendre (Lessines-Alost-Termonde)		Charleroi-Namur-Liège		France par Condé et Erquelinnes	
	Bateaux	Tonnages	Bateaux	Tonnages	Bateaux	Tonnages	Bateaux	Tonnages
1931	99	26 849	23	6 838	294	84 481	464	129 941
1932	211	61 324	22	6 486	251	72 394	234	64 920
1933	225	222 875	22	6 449	274	79 239	258	71 854
1934	230	165 203	24	6 881	260	74 636	63	17 418
1935	383	179 056	16	4 639	83	23 658	147	40 428

SAICOM, Association houillère du Couchant de Mons, Canal de Mons à Condé. Enquête auprès des intéressés, 1937.

Produits et de deux de ses bateaux, les «n° 2» et «n° 263»⁴⁴.

Une autre tentative de contrôler le coût du transport apparaît dans la convention passée en 1882 entre les sociétés des Produits et du Levant du Flénu d'une part et celle du canal de Blaton à Ath et de la Dendre canalisée d'autre part, par laquelle cette dernière s'engage à faire aux deux charbonnages des réductions de droit de navigation tant sur les bateaux à charge que pour ceux revenant à vide sur le dit canal; ces tarifs réduits étant applicables après l'expédition de 9000 tonnes pour les Produits et de 11000 tonnes pour le Levant⁴⁵. Il est certain que de nombreux accords de ce type ont dû être passés aux XIX^e et XX^e siècles.

En conclusion, la première moitié du XIX^e siècle a représenté l'âge d'or du Borinage pour la production et la commercialisation du charbon. Premier producteur de charbon sur le continent, le bassin voit sa production passer de plus ou moins 450000 tonnes en 1815, à 1200000 tonnes en 1829, à 3 millions au milieu du siècle pour plafonner ensuite à

4,5 millions de tonnes. Le XX^e siècle au contraire se caractérise par la marginalisation croissante du bassin. Il stagne entre 4 et 5 millions de tonnes, arrive exceptionnellement à 5 800 000 tonnes en 1927 mais sa production ne représente plus que 15% de la production nationale en 1938-1939.

Le canal de Mons à Condé a constitué la principale voie d'expédition vers les Flandres et le nord de la France jusqu'à la mise en service du canal de Pommerœul à Antoing. Malgré la concurrence du chemin de fer dans la seconde moitié du XIX^e siècle, la navigation fluviale s'est maintenue en raison de son prix attractif.

Ce sont les marchands de charbon de la région, qui ont investi de gros capitaux dans les houilles boraines à la fin du XVIII^e siècle et au tout début du XIX^e siècle, que l'on retrouve à la base de la création des chemins de fer industriels, soucieux d'optimiser la commercialisation des houilles en assurant une liaison rapide et efficace des fosses aux rivages.

Les rivages sont aménagés progressivement pour répondre aux besoins croissants des charbonnages : nombreux bâtiments et hangars, installation de l'électricité, du téléphone, amélioration des dispositifs de chargement des bateaux; souvent le charbonnage du Grand-Hornu a montré la voie

44 *Ibidem*, acte n° 282.

45 *Ibidem*, acte n° 282.

**Tonnages de charbon mis à bateau sur le canal de Mons à Condé
par les charbonnages du Borinage. 1920-1927**

Sociétés	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	Totaux
Charbonnages Belges									44 091
Levant du Flénu	58 472 (10,4 %)	28 121 (5 %)	24 397 (4,8 %)	42 557 (7,9%)	32 073 (5,8%)	32 122 (6,4 %)	26 308 (4,7 %)	7 551 (1,3 %)	251 601
Produits									406 760,8
Ouest de Mons	17 820	23 830	26 390	16 940	6 046	3 588	10 350	5 143	110 107
Hornu et Wasmes	69 710 (12,2 %)	61 323 (11,8 %)	64 314 (11,3 %)	90 320 (13,5 %)	70 560 (11,4 %)	86 824 (12,6 %)	74 966 (9,3 %)	57 890 (6,7%)	575 907
Grand Hornu	63 303 (25,6 %)	24 766 (10,6 %)	19 537 (8,7 %)	37 954 (15,4 %)	27 705 (14,3 %)	21 868 (10,5 %)	17 684 (7 %)	4 601 (1,9 %)	217 418
Rieu du Cœur		4 640	5 558	3 780	6 941	11 590	24 967	12 405	69 881
Fief de Lambrechies									
Chevalières et Grande Machine à feu				597		2 228	13 486	12 856	29 167
Hyon-Ciply									
Charbonnages du Hainaut	17 491	34 201	43 472	41 942	46 127	43 500	29 869	12 815	269 417
Hensies-Pommeroeul	46 872 (20,8 %)	36 894 (17,2 %)	34 305 (15,9 %)	48 943 (19,2 %)	46 576 (19,2 %)	42 480 (13,9 %)	60 789 (16,7 %)	31 205 (7,5 %)	348 064
								Total	2322 413,8

SAICOM, Association houillère du Couchant de Mons, n° 539. Pour quatre de ces sociétés, nous avons calculé le rapport (en pourcentage) entre le tonnage mis à bateau sur le canal et la production nette de l'année.

du progrès. Parfois face à l'importance des moyens matériels et financiers à mettre en œuvre, des associations se créent : la constitution de la SA Rivage Central en constitue un bel exemple.

Mais si le charbon est à l'origine du développement économique du Borinage et de l'amélioration des voies de communication par terre ou par eau, il sera aussi la cause majeure de la disparition d'un canal qui aura perdu sa raison d'être avec la fermeture des charbonnages et le déclin industriel de la région.



Bibliographie

ARNOULD (G.), *Bassin houiller du Couchant de Mons. Mémoire historique et descriptif*, Mons, 1877. BIANCHI (A.), *Le bassin du Couchant de Mons, 1920-1959*, dans *Huit siècles de charbonnage*, éd. WYNANTS (P.), Colloques Meuse-Moselle, Facultés universitaires Notre-Dame de la Paix, Namur, 2002, p. 201-228. *Billets de transports. Traces du passé saint-ghislainois*, Ursidongue, s.l. [Saint-Ghislain], 1989. BRUWIER (M.), *La région Mons-Charleroi*, dans *Essai sur la révolution industrielle en Belgique, 1770-1847*, t. 2, vol.1, 2^e éd., Bruxelles, 1981 (*Histoire quantitative et développement de la Belgique au XIX^e siècle*). BRUWIER (M.), *Le bassin du Couchant de Mons aux XVIII^e et XIX^e siècles*, dans *Huit siècles de charbonnage...*, p. 175-200. *Chemins de fer industriels du bassin houiller de Mons. Vade-mecum*, Jemappes, 1854. *Concessions et sociétés dans le bassin du Couchant de Mons de la fin du XVIII^e siècle à 1959. Introduction à l'histoire des sociétés houillères*, SAICOM, 1994. *Exposition universelle d'Anvers, 1885. Notice sur le charbonnage de Bernissart (Hainaut)*, Renaix, 1885. *Exposition universelle*

d'Anvers, 1885. *Notices sur l'exposition collective des charbonnages patronnés par la Société générale pour favoriser l'industrie nationale*, Bruxelles, 1885. ROBIN (A.), *Le matériel des houillères à l'exposition universelle d'Anvers*, Mons, 1886. WATELET (H.), *Une industrialisation sans développement. Le bassin de Mons et le charbonnage du Grand-Hornu du milieu du XVIII^e au milieu du XIX^e siècle*, Louvain, 1980 (*Recueil de travaux d'Histoire et de Philologie, Université de Louvain*, 6^e série, 22).

III.1. *Carte des chemins de fer du Couchant de Mons. Transport de houille et de coke, mouvement de 1872, 45 x 100 cm.*

BUMH, Collection B. Ferlini, 105.

Le bassin du Couchant de Mons s'étend environ sur 12 km du nord au sud et sur 18 km d'ouest en est de Mons à Quiévrain, à la frontière française. À cette époque, il compte quelque 44000 ha de surface concédées, dont 11500 ha de concessions superposées. Jusque vers 1850, les exploitations sont surtout localisées sur le versant sud de la vallée de la Haine, donc au sud du canal. Cette carte, dont l'orientation est inversée – le sud se trouve en haut – renseigne sur le réseau ferroviaire et le transport du charbon. Y sont repris les chemins de fer (Mons-Quiévrain et sa variante par Dour, Mons-Maubeuge, et Frameries-Saint-Ghislain-Gand); les chemins de fer industriels représentés par deux réseaux (Haut et Bas-Flénu d'une part, Saint-Ghislain d'autre part); enfin les raccords des puits aux voies. Les charbons sont versés aux trois gares de formation de «Produit» (sic), «Monsville» et «Hornu». La largeur du grisé bordant les lignes de chemins de fer indique la quantité de charbon transportée. Cette carte

fournit aussi diverses informations industrielles : nom des puits, charbonnages en activité, laminoirs, corderies mécaniques, verreries, faïenceries, sucreries. On y distingue également les installations du Grand-Hornu, facilement identifiables, et la gare charbonnière établie à Jemappes en 1853.

III.2. *Chemin de fer de Saint-Ghislain. Devis et cahier des charges. Chemin à ornières en fer, à construire par voie de concession de péages, entre les rivages de Saint-Ghislain et une partie des houillères du Couchant de Mons, dans Chemins de fer industriels du bassin houiller de Mons. Vademecum, Jemappes, Imprimerie M. Pinguet, s.d., in-8°, p.35. BUMH, Section des imprimés, Fonds vivant, 1961/1811.*

«Article 1. Les chemins à ornières en fer à construire ont pour objet de rattacher les rivages du canal de Mons à Condé à Saint-Ghislain, à une partie des houillères du Couchant de Mons.

Article 2. La branche principale partira d'un point pris à environ trois cents mètres à l'aval du pont-levis de Saint-

Ghislain, et à quarante-cinq mètres de la crête intérieure de la rive gauche du canal; elle passera dans le village de Boussu, à cinquante mètres du Calvaire, se dirigera vers la fosse Saint-Charles, à l'extrémité nord du bois de Boussu, où on parviendra en gravissant un plan incliné. Elle fléchira ensuite vers la gauche, pour aboutir à la hauteur de Warquignies, entre les fosses du Petit-Tas, à environ 350 m en deçà de la rue principale du village; elle ira porter trois branches secondaires, dont deux sur la droite et une sur la gauche; la première de ces branches se composera de trois alignemens (sic); le premier, partant d'entre le vieux chemin de Mons à Valenciennes et le pied du plan incliné, se dirigera sur le coin du bois de Boussu, un peu au-delà du ruisseau de Hanneton, le second côtoiera ce ruisseau, et le troisième se tiendra, comme le précédent, à peu de distance sur la gauche du pavé de Dour, et aboutira au chemin pavé qui se trouve à environ 200 m en deçà du Moulin de Briques. Ce troisième alignement poussera, vers la droite, une nouvelle branche secondaire dans la direction d'Élouges. La seconde branche de droite se dirigera vers les fosses du Nord et du Midi du Bois-de-Boussu et celles de l'Escouffiaux, et

la branche de gauche, vers les fosses du Buisson. Bruxelles, le 3 mars 1836».

**TRANSPORT AÉRIEN DE LA SOCIÉTÉ CIVILE
DES USINES ET MINES DE HOUILLE DU
GRAND-HORNU, VERS 1910-1920.**

**III.3. Hornu Saint-Ghislain. Le chemin
de fer aérien, carte postale, vers
1920, 15 x 21 cm.**

SAICOM, collection
photographique, 2204/12.

**III.4. Chemin de fer aérien et terrils,
carte postale, vers 1910,
15 x 21 cm.**

SAICOM, collection
photographique, 2204/13.

**III.5. Saint-Ghislain. Berlins et terrils
du Grand-Hornu, carte postale,
vers 1910, 15 x 21 cm.**

SAICOM, collection
photographique, 2204/16.

**III.6. Saint-Ghislain. Les terrils, carte
postale, vers 1920, 15 x 21 cm.**

SAICOM, collection
photographique, 2204/18.

On peut suivre grâce à ces quatre

cartes postales le parcours du charbon depuis le triage-lavoir jusqu'à proximité du rivage : départ du triage-lavoir vers le lieu dit «La Boule rouge»; un peu plus loin en se dirigeant vers le canal, l'aérien surplombe la haute passerelle protégeant la ligne Saint-Ghislain-Ath. À proximité du rivage, cette curieuse maison-tour, vestige de la «maison de garde» construite par les Lecreps pour la surveillance de leurs rivages.

Bibliographie

VANDORMAEL (J.), *Les chemins de fer, dans Billets de transports. Traces du passé saint-ghislainois*, Ursidongue, s.l. [Saint-Ghislain], 1989, p. 59-67.

**CHARGEMENT À BATEAUX AUX CHARBONNAGES
D'HENSIES-POMMERËUL**

**III.7. Quai de chargement au canal,
dessin, 1935, 40 x 53 cm.**

BUMH, Estampes, E 177802.

**III.8. Le pont sur le canal, dessin,
1935, 40 x 53 cm.**

BUMH, Estampes, E 177803.

Ces deux documents font partie d'un album comprenant 9 dessins réalisés

sur le charbonnage en 1935 par l'artiste Gustave Pierre à l'occasion du 25^e anniversaire de la constitution de la société.

III.9. SA du Charbonnage des Produits à Flénu. Registre d'inscription du personnel employé aux rivages, registre manuscrit, 1914-1945, 36 x 23 cm.

SAICOM, Collection des registres, 238.

Nous avons procédé à un relevé des divers postes mentionnés dans le document :

- ⊗ Chargeur à bateau
- ⊗ Scieur de bois
- ⊗ Ramasseuse de pierres
- ⊗ Journalier/Journalière
- ⊗ Surveillant de rivages
- ⊗ Chargeur/Chargeuse à bateau à la grue
- ⊗ Mécanicien
- ⊗ Mécanicien de grue
- ⊗ Garde de nuit
- ⊗ Manœuvre
- ⊗ Déchargeur de bateau de bois
- ⊗ Déchargeur de wagons
- ⊗ Chauffeur à la grue
- ⊗ Terrassier
- ⊗ Messagère

- ⊗ Freineur
- ⊗ Suiveur rame
- ⊗ Ajusteur
- ⊗ Conducteur locomotive

Le ramassage des pierres est systématiquement dévolu aux femmes. On les retrouve aussi parfois comme «journalière» ou comme «chargeuse à bateau à la grue», même si le plus souvent c'est un homme qui occupe ce dernier poste. L'emploi de «messagère» n'apparaît qu'une seule fois.

III.10. Élévateur-basculeur, système Plumat, pour le chargement des bateaux, dessin, 1885, 29 x 41 cm.

Extrait de A. ROBIN, *Le matériel des houillères à l'exposition universelle d'Anvers*, Mons, 1886, p. 56-58 et planche XVIII. Bibliothèque de la Faculté polytechnique de Mons, Fonds Mines T-Robi, 36794.

**RIVAGE DU CHARBONNAGE DU GRAND-HORNU
À SAINT-GHISLAIN : LE DÉVIDOIR**

**III.11. Exposition universelle de Liège,
1905. Chemin de fer pour les
mines de houille du Grand-
Hornu, Belgique, exécuté par
la Maison Adolf Bleichert & C°,
Bruxelles-Leipzig, carte postale,
après 1905, 15 x 21 cm.**
Collection Marcel Capouillez.

À la station de déchargement, une benne pleine arrive, une autre vide, renversée, s'en retourne au-dessus du filet métallique de protection du canal. Au fond, on aperçoit les usines Belref.

**III.12. Saint-Ghislain. Chargement
automatique de bateaux pour
le Charbonnage d'Hornu, carte
postale, vers 1910, 15 x 21 cm.**
Collection Marcel Capouillez.

En partie cachée par le bâtiment du «Dévidoir», la demeure imposante du directeur des rivages.

**III.13. Canal de Blaton à Ath et Dendre
Canalisée, manuscrit, [1882],
36 x 23 cm.**
SAICOM, Charbonnages du
Levant et des Produits du Flénu,
acte n° 282.

Ce document reprend la liste des bateaux chargés par la Société des Produits en 1882 pour le canal de Blaton à Ath et la Dendre canalisée avec mention de leur droit éventuel à bénéficier du tarif réduit en vertu de la convention passée entre le charbonnage et la société du canal de Blaton à Ath et de la Dendre canalisée la même année.

IV. LE PAYSAGE LE LONG DU CANAL À TRAVERS LES PHOTOS ET LES CARTES POSTALES

❧ WILLY THOMAS ❧

IV.1. Mons. Le pont de la chaussée de Ghlin, carte postale, vers 1900, 8,5 x 14 cm.
Collection privée.

Le pont de la chaussée de Ghlin est déjà situé sur le canal du Centre, prolongement du canal de Mons à Condé permettant de le relier à la Sambre. Il se situe juste après le bassin dit «des Anglais» (situé à l'arrière-plan de cette vue) qui est le point d'origine du canal. Ce bassin se trouvait derrière l'actuelle gare de Mons (avenue des Bassins). C'est à cet endroit qu'aboutissait la première alimentation en eau provenant de la Trouille par une déviation de cette rivière appelée le Trouillon. Il y a encore à Mons une «rue du Trouillon voûté». Le lit du canal existe toujours à cet endroit. Il est occupé par la nouvelle dérivation de la Haine depuis la construction de l'autoroute de Wallonie.





IV.2. Mons. Le Pont-Canal, carte postale, vers 1909, 8,5 x 14 cm.
Collection privée.

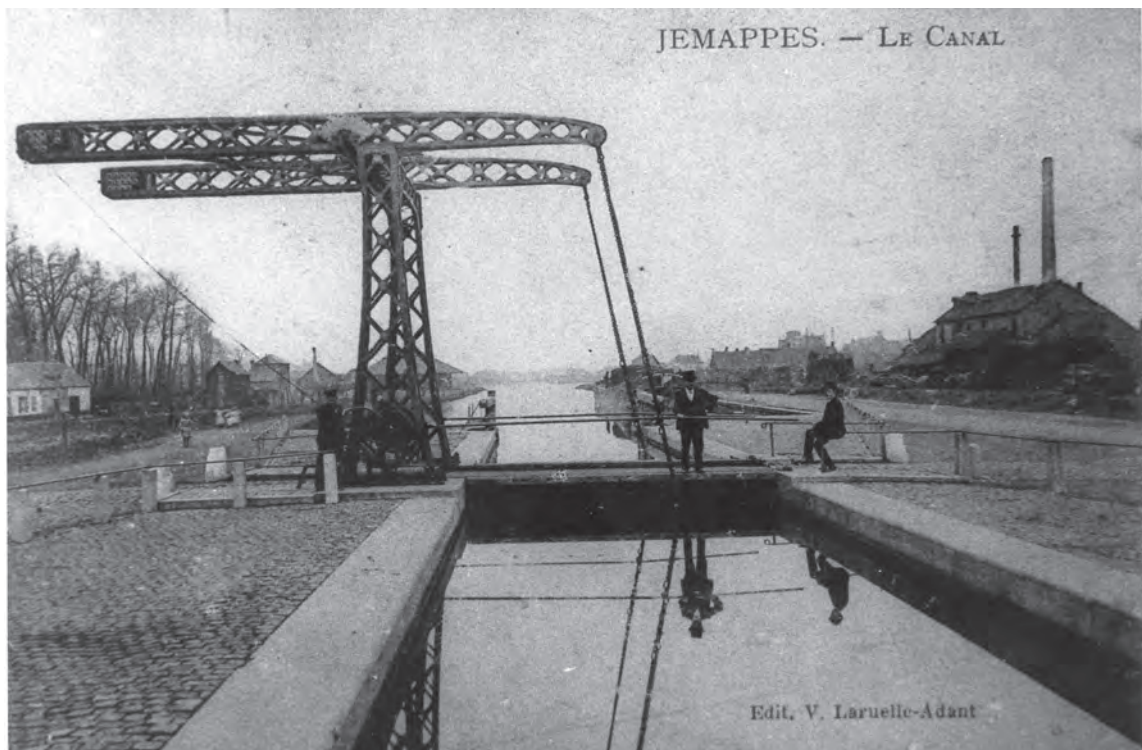
La première écluse se trouvait à la sortie de Mons, à 1300 mètres environ de l'origine du canal. La Haine, détournée de son cours naturel non loin de cet endroit, passait sous le canal au niveau de l'écluse : à droite sur cette vue on voit très bien le parapet du siphon. Après une courbe à angle droit, elle retrouvait un nouveau lit longeant le canal. Le lieu porte encore le nom de «Pont-Canal» car c'est en fait

le canal qui enjambait la rivière par un pont-canal comme il en existe tant sur les canaux creusés au XIX^e siècle. Un pont (il en exista plus tard un deuxième) permettait à la voirie de franchir l'écluse. Juste après cette dernière, se trouvait la deuxième prise d'eau sur la Haine pour l'alimentation du canal.



IV.3. Jemappes. La Haine et le canal,
carte postale, avant 1911,
8,5 x 14 cm.
Collection privée.

Cette vue prise vers l'aval avant 1911 peu après l'écluse de Jemappes montre bien le nouveau lit de la Haine, parallèle au tracé du canal. Elle en est séparée par le chemin de halage dont la largeur était de 5 mètres à l'origine.

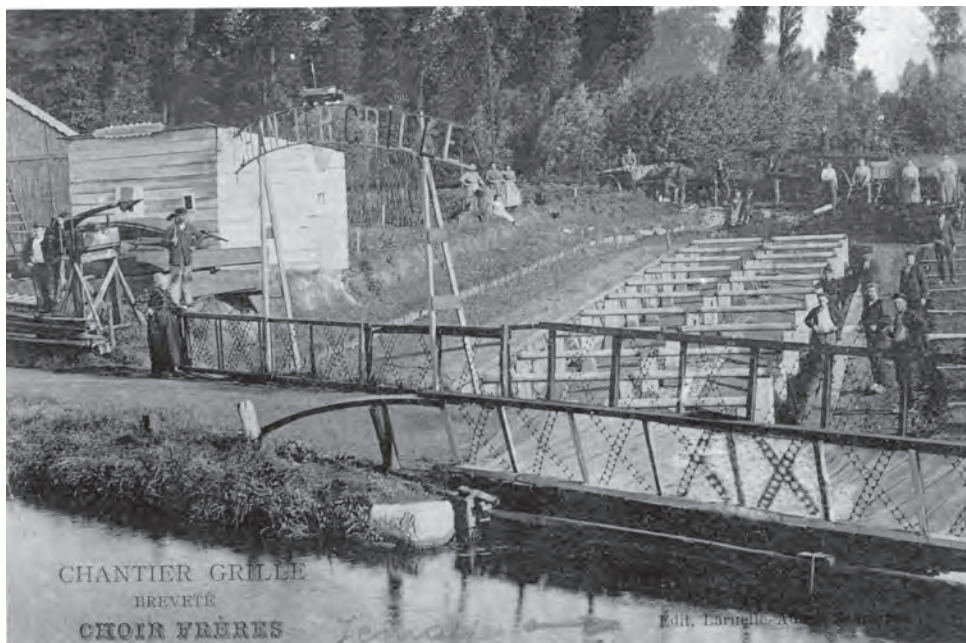


IV.4. Jemappes. L'écluse, carte postale, XX^e siècle, 8,5 x 14 cm.
Collection privée.

Cette vue montre la deuxième écluse du canal située sur le territoire de Jemappes, à environ 5 km de l'origine du canal. Elle est prise vers l'amont et on voit à l'arrière-plan l'élargissement du canal correspondant aux quais de chargement. Remarquons que le modèle de pont-levis visible sur cette photo était le même pour tous les ponts du canal jusqu'à la guerre de 1914-1918.

IV.5 et 6. Jemappes. Chantier Grille breveté. Choir Frères, cartes postales, avant 1907, 8,5 x 14 cm.
Collection privée.

Il s'agit de deux vues d'un chantier de réparation de bateaux situé à Jemappes. Datant d'avant 1907 et 1911, elles donnent une idée de la dimension des bateaux utilisés à cette époque.



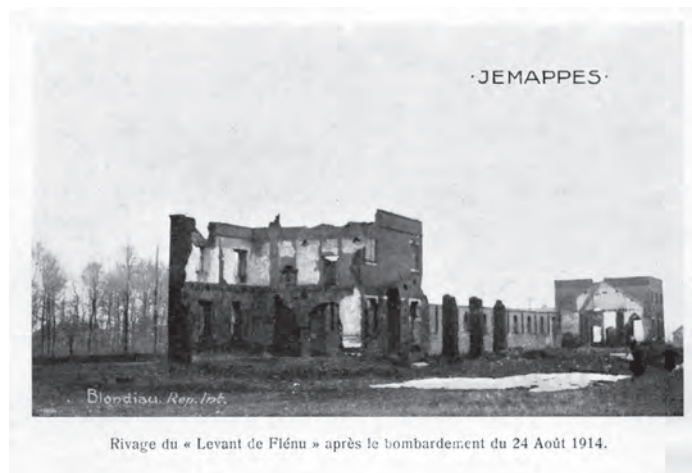
IV.7 et 8. Jemappes. 1^{er} passage sur le canal rue de Ghlin. Rivage du «Levant du Flénu» après le bombardement du 24 août 1914, photos-cartes, E. Blondiau, après 1918, 10 x 14 cm.

Collection privée.

Extraites d'une série concernant Jemappes éditée après la guerre de 1914-1918, ces vues donnent une idée des destructions importantes qui ont eu lieu sur les infrastructures du canal au cours de ce conflit. Nous sommes ici à la limite des territoires de Quaregnon et de Jemappes.



JEMAPPES. — 1^{er} passage sur le canal rue de Ghlin.



Rivage du «Levant de Flénu» après le bombardement du 24 Août 1914.



172 Mons Le Canal de Mons à Condé et la Drève

IV.9. Mons. Le canal de Mons à Condé et la drève, carte postale, milieu du XX^e siècle, 8,5 x 14 cm.

Collection privée.

Le chemin de halage était bordé d'arbres sur toute la longueur du canal. À certains endroits, la largeur de la berge, entre le nouveau lit de la Haine et le canal, était telle qu'on y voyait ce paysage buco-

lique. Nous sommes ici à la limite des territoires de Mons et de Jemappes dont on distingue les bâtiments de la gobeletererie.

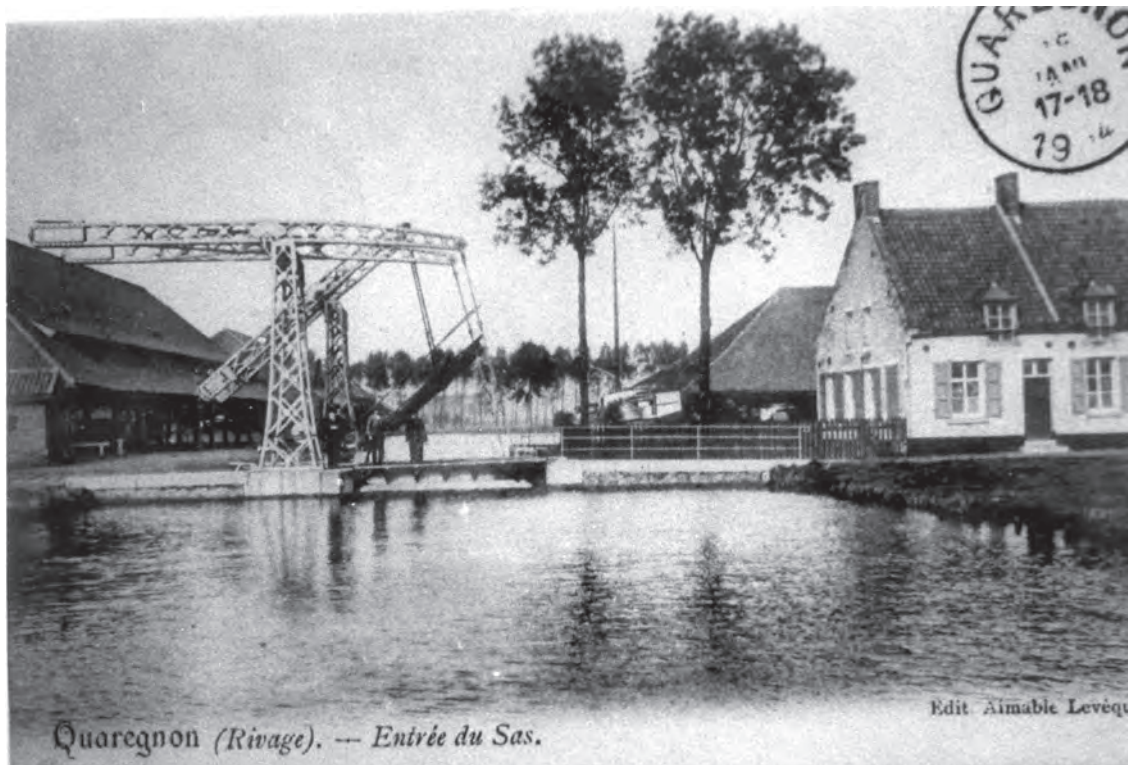


**IV.10. Quaregnon. Le pont Falcot,
photographie, A. Auquier, vers
1960, 10,5 x 15 cm.**

Collection privée.

Ce pont ferriviaire dit pont Falcot était situé sur la commune de Quaregnon, peu après l'actuelle rue Richebé (sur Quaregnon) et de l'avenue Demerbes (sur Jemappes). Il permettait le passage du chemin de fer des Charbonnages du Bas-Flénu. Il porte, comme de nombreux

ponts sur le canal, le nom de famille d'un pontonnier. Les Falcot sont une famille originaire de Condé dont on retrouve des mentions dans les registres d'état civil de Quaregnon dès 1825. La structure de ce pont est restée telle qu'elle était à l'époque de la construction du canal.



IV.11. Quaregnon-Rivage. Entrée du
sas, carte postale, vers 1900,
8,5 x 14 cm.
Collection privée.

Sur le territoire de Quaregnon, une centrale électrique fut construite après 1918. Un sas, dérivation perpendiculaire du canal finissant en cul-de-sac, était utilisé par les péniches pour approvisionner cette centrale. Au premier plan, un pont permet à une voirie d'en franchir

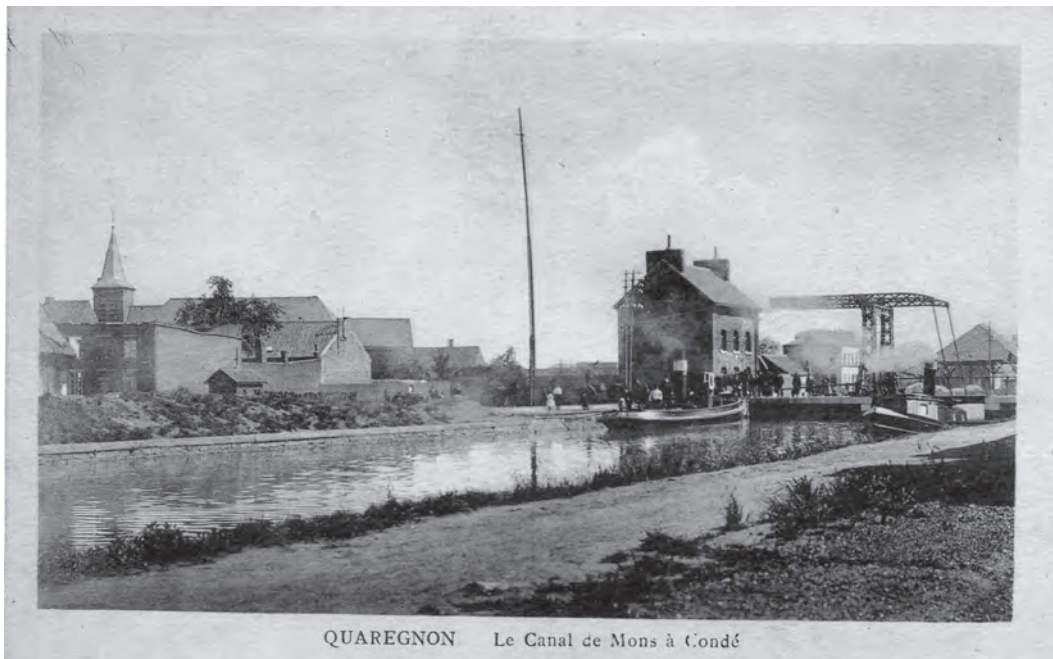
l'entrée; un second pont sur l'entrée du sas supporte la voie de chemin de fer du charbonnage longeant le canal.

**IV.12 et 13. Quaregnon. Remorqueur allemand dans le sas,
photographies, vers 1914-1918,
10,5 x 15 cm.**

Collection privée.

Durant la guerre de 1914-1918, un remorqueur allemand a stationné dans ce sas. Sur la première vue, on reconnaît à l'arrière-plan les superstructures des ponts enjambant l'entrée du sas. Sur la seconde, on voit les installations du charbonnage de l'Espérance situé à la limite de Quaregnon et Baudour.





IV.14. Quaregnon. Le canal de Mons à Condé, carte postale, vers 1914, 9 x 14 cm.
Collection privée.

On peut observer à Quaregnon-Rivage, le pont sur la route de Pâturages à Baudour, ainsi que l'imposante maison du pontonnier.



IV.15. Quaregnon- Rivage. Le tram dans le canal, photographie, 1944,
17,5 x 24 cm.
Collection privée.

Le 2 septembre 1944, après avoir levé le pont comme pour le passage d'un bateau, la Résistance précipita dans le canal une motrice des vicinaux afin de bloquer la retraite allemande vers Baudour.

IV.16. Saint-Ghislain. Pont du chemin de fer, carte postale, vers 1907,
9 x 14 cm.
Collection du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la Région.

Entre les kilomètres 8 et 9 du canal, la ligne de chemin de fer partant de Saint-Ghislain vers Ath et Jurbise franchissait la voie navigable par ce très beau pont métallique dont on voit ici une vue prise avant 1907.



IV.17. Saint-Ghislain. Vue prise près de l'écluse n° 3, carte postale, vers 1907, 9 x 14 cm.

Collection du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la Région.

Une centaine de mètres plus loin, sur le territoire de Saint-Ghislain, se trouvait la troisième écluse du canal. Cette vue expédiée en 1907 prise vers l'aval montre un pont qui la franchissait. Détruit pendant la guerre de 1914-1918, il ne fut pas reconstruit. À l'arrière-plan, les installations de chargement du charbonnage du Grand-Hornu.



IV.18. Saint-Ghislain. Écluse n° 3, photographie, vers 1960, 10 x 10 cm.

Collection privée.

Cette vue prise vers l'amont montre à la fois le chemin de halage, l'écluse n° 3 de Saint-Ghislain avec la maison de l'éclusier et le pont du chemin de fer.





IV.19. Saint-Ghislain. Vue panoramique, photographie, vers 1955, 10 x 15 cm.

Collection privée.

Vue prise du haut du terril de la rue de l'Abbaye vers le Nord. On reconnaît à l'avant-plan le canal avec le chemin de

halage bordé d'arbres et le pont du chemin de fer de la ligne de Saint-Ghislain vers Ath et Jurbise. Plus loin, le terril du charbonnage de Tertre et les structures de la centrale électrique de Baudour. À droite, la grande surface envahie par les eaux de la Haine est la conséquence d'un affaissement minier.



IV.20. Saint-Ghislain. Vue panoramique, photographie, vers 1960, 9 x 14 cm.
Collection privée.

Cette vue prise vers l'aval montre bien les industries installées le long du canal à Saint-Ghislain.



IV.21. Saint-Ghislain. Vue du Pont. Passerelle de la verrerie, carte postale, vers 1902, 9 x 14 cm.
Collection du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la Région.

À Saint-Ghislain, le pont permettait à la route vers Tertre et Tournai de franchir le canal. La vue datant de 1902 est prise à partir du terrain où s'élèvera plus tard le Home des bateliers. Une passerelle métallique pour les piétons permettait d'accéder à la verrerie. À l'avant-plan, la rue du Port.

IV.22. Saint-Ghislain. Canal et pont levant, carte postale, vers 1950, 10 x 15 cm.

Collection du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la Région.

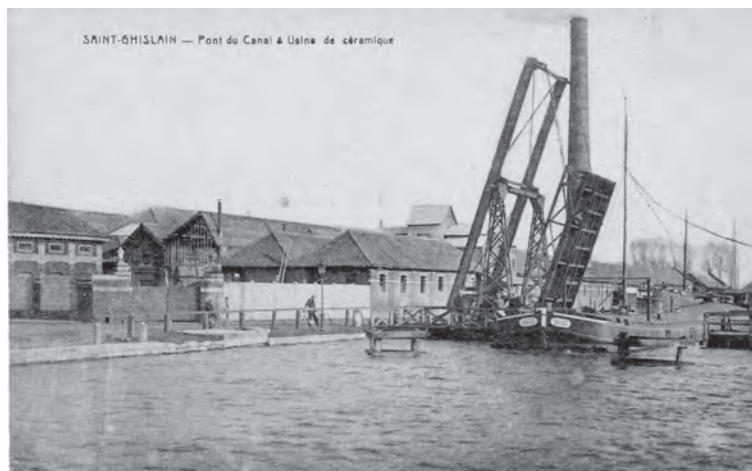
Le même endroit vers 1950. À l'arrière-plan, le Home des bateliers et la rue du Port.

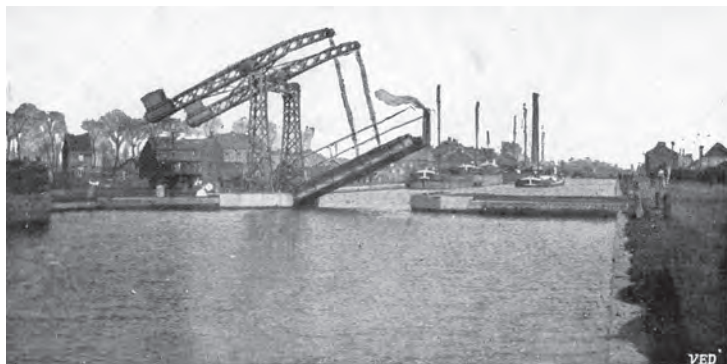


IV.23. Saint-Ghislain. Pont du canal et usine de céramique, carte postale, après 1918, 9 x 14 cm.

Collection du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la Région.

Il s'agit du même endroit entre les deux guerres. Le pont basculant a été reconstruit après sa destruction durant la Première Guerre mondiale. La rue du Port, invisible sur ce document, se situe à droite de la vue.





SAINT-GHISLAIN. — Le Pont Leblu

IV.24. Saint-Ghislain. Le pont Leblu, carte postale, avant 1914, 9 x 14 cm.

Collection du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la Région.

Ce pont permettait le passage de wagons de chemin de fer vers la rive droite du canal pour le chargement du charbon. Il se situait un peu avant l'accès au Sas de Saint-Ghislain situé sur la rive gauche.



BOUSSU-HERBIÈRES. — l'Écluse

Edit: Louis Pesesse Boussu

IV. 25. Boussu-Herbières. L'écluse, carte postale, avant 1914, 9 x 14 cm.
Collection privée.

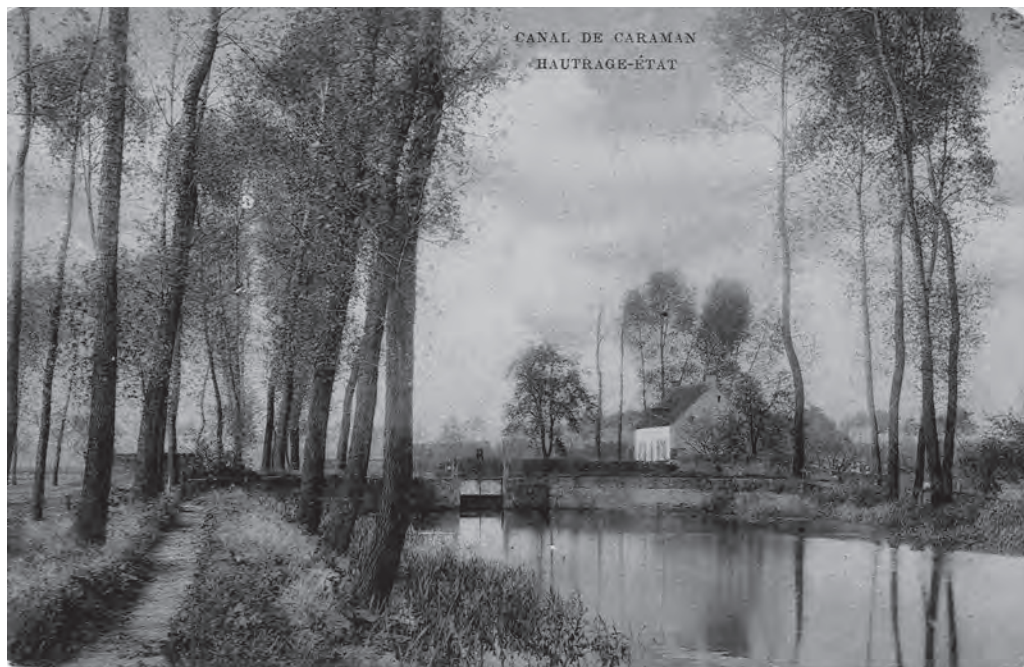
L'écluse n° 4 est située entre les kilomètres 11 et 12 du canal au lieu-dit « les Herbières », sur le territoire de la commune de Tertre. Ce hameau de la commune de Baudour fut rattaché à Boussu en 1849. Le pont qui franchit cette écluse supporte la route qui relie Boussu à Hautrage. Cette vue prise avant 1914 vers l'aval montre au loin le pont du chemin de fer Mons-Tournai.



**IV.26. Tertre. Le canal à hauteur du
Large des Herbières, carte
postale, début du XX^e siècle,
9 x 14 cm.
Collection privée.**

Le lieu-dit «Large des Herbières» est situé sur le territoire de Tertre, un peu avant le 11^e kilomètre, et est considéré comme le port de Boussu. Ces élargisse-

ments du canal permettaient l'accostage des bateaux sans gêner la navigation. Ils facilitaient aussi le retournement des péniches.



IV.27. Hautrage-État. Canal de Caraman, photographie, début du XX^e siècle, 14,5 x 22,5 cm.
Collection privée.

Le canal de Caraman a permis de faire la liaison entre la Haine et le canal à ses débuts. Il constitue aussi une alimenta-

tion en eau pour celui-ci aux environs du 13^e kilomètre. Cette vue bucolique date du début du XX^e siècle.



**IV.28. Pont du canal à Hautrage-État,
carte postale, début du XX^e siècle,
9 x 14 cm.**
Collection privée.

Peu après l'écluse n° 4 que l'on aperçoit au fond de cette vue, on voit le pont du chemin de fer de la ligne Mons-Tournai.

Un train se dirige vers Saint-Ghislain.
Un bateau halé par un cheval descend le canal.

**IV.29. Bateau en cale sèche,
photographie, date indéterminée,
12,5 x 17,5 cm.**
Collection privée.

Vue d'un bateau en cale sèche au chantier Dangreau à Hautrage-État, à proximité du débouché du canal de Caraman. Remarquer la technique différente pour le maintien du bateau hors d'eau par rapport aux vues n^{os} 5 et 6.



**IV.30. Hensies. Le canal, photographie,
vers 1968, 10 x 15 cm.**
Collection privée.

Vue du canal vers l'amont. On se trouve à un endroit proche de la fin du trajet belge.





**IV. 31. Condé. Le clocher de l'église
Saint-Wasnon, photographie de
2005.**

Photo Y. Coutiez

On prétend que le tracé du canal fut déterminé par la ligne droite existant entre le beffroi de Mons et le clocher de

l'église Saint-Wasnon de Condé. En voici l'aboutissement.

V. LE PAYSAGE LE LONG DU CANAL, HIER ET AUJOURD'HUI

✻ GRÉGOIRE AUQUIER ✻

Le paysage que nous avons sous les yeux aujourd'hui est le résultat de profondes transformations dictées aux cours de ces deux derniers siècles par l'activité de l'homme. Il s'inscrit donc dans l'espace tout en évoluant avec le temps.

La meilleure façon d'aborder le paysage dans une perspective historique est de recourir aux cartes et plans. Ces documents nous livrent une vue tantôt fidèle tantôt fantaisiste mais ils permettent souvent de se forger une idée sur le paysage du passé.

À la fois riches d'enseignements sur les méthodes cartographiques et de renseignements, ils permettent d'appréhender le milieu dans une dimension historique relativement longue.

Toutefois, ces documents ne livrent qu'une vision partielle de la situation. C'est pourquoi nous avons eu recours à quelques documents écrits ainsi qu'à un certain nombre de cartes postales afin

d'affiner notre perception du paysage. Les uns et les autres complètent les documents cartographiques tout en apportant une dimension supplémentaire. Les documents écrits fournissent des noms, des lieux, témoignent de l'activité des hommes et de leurs relations. Les cartes postales permettent de mettre une image sur des lieux disparus, d'apprécier de manière concrète le développement et l'évolution du paysage.

Dans cette perspective, le but poursuivi ici est de livrer des instantanés, des vues, des clichés à des moments précis de la vie du canal de Mons à Condé sans vouloir prétendre à l'exhaustivité. Il ne s'agit donc pas de reconstituer le paysage mais de dresser un panorama de l'évolution de l'espace paysager le long du canal.

Pour terminer, une place a été faite au paysage d'aujourd'hui. Si les lieux décrits dans les pages qui suivent ont pour la plupart disparu, il subsiste néanmoins des

endroits qui portent toujours les traces du passé. À travers des noms de rues, de lieux-dits ou de bâtiments, on peut identifier des espaces qui ont été le théâtre de la vie du canal. En les comparant aux documents historiques, il est possible de mieux comprendre toutes les transformations subies par notre région suite à la construction et au comblement du canal.



Bibliographie

BEYAERT (M.), dir., *La Belgique en cartes. L'évolution du paysage à travers trois siècles de cartographie*, Bruxelles, 2006. *Boussu, Hensies et Quiévrain*, [Namur] - Sprimont, 2004 (*Patrimoine architectural et territoires de Wallonie*). *Carte topographique. Institut géographique national*, 1/10000, *Hensies*, 45/5 (nord), Bruxelles, 2000; *Saint-Ghislain*, 45/6 (nord), Bruxelles, 1994 et *Mons*, 45/7 (nord), Bruxelles, 1994. COULON (D.), *Les voies navigables*, dans *Billets de transports. Traces du passé saint-ghislainois*, s.l. [Saint-Ghislain], 1989, p. 30-55. DE SOIGNIE (J.), *Histoire des voies de communication, par terre et par eau, principalement au point*

de vue du Hainaut, dans *Mémoires et Publications de la Société des Sciences, des Arts et des Lettres du Hainaut*, 3^e série, t. IX, 1874, p. 127-335. Le «Grand-Saint-Ghislain» à travers les siècles. *Catalogue de l'exposition organisée par le Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région avec la collaboration des autorités communales, du 10 au 25 mai 1980*, Saint-Ghislain, 1980 (*Publication extraordinaire du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région*, 2). HANNES (J.), *L'Atlas cadastral parcellaire de la Belgique de P.-C. Popp*, dans *Bulletin du Crédit communal de Belgique*, n° 85, juillet 1968, p. 137-146. LAUREYSS ENS (J.), *Industriële naamloze vennootschappen in België, 1819-1857*, Louvain-Paris, 1975 (*Centre interuniversitaire d'histoire contemporaine. Cahiers*, 78). NEURAY (G.), *Des paysages. Pour qui? Pourquoi? Comment?*, Gembloux, 2004 (réimpression de l'édition de 1982). QUILLIET (B.), *Le paysage retrouvé*, Paris, 1991. VANDER MAELEN (Ph.), *Dictionnaire géographique de la province de Hainaut*, Bruxelles, 1833. VAN DER HERTEN (B.), *La navigation intérieure belge de 1830 à 1913 : une analyse technique du trafic*, dans *Bulletin du Crédit*

communal, n° 197, 1996, p. 51-72. VAN ORTROY (F.), *Popp (Philippe-Christian)*, dans *Biographie nationale*, t. XVIII, 1905, colonnes 38-42. *Voies Navigables de la Belgique, Recueil de renseignements*, t. I : *Notices. Règlements*, Bruxelles, 1880, p. 255-260. WATELET (H.), *Une industrialisation sans développement. Le bassin de Mons et le charbonnage du Grand-Hornu du milieu du XVIII^e au milieu du XIX^e siècle*, Louvain, Louvain-la-Neuve, 1980 (*Recueil de travaux d'Histoire et de Philologie de l'Université de Louvain*, 6^e série, fascicule 22). WATELET (H.), *Inventaire des archives des Sociétaires et de la Société civile des Usines et Mines de houille du Grand-Hornu*, Bruxelles, 1964. WATELET (M.), *Cartographie et politique dans la Belgique du XIX^e siècle. Aux origines du Ministère des Travaux Publics. Matériaux pour l'histoire nationale et locale*, Bruxelles, 1987. WATELET (M.), *Extraits du corpus cartographique de l'ingénieur Jean-Baptiste Vifquain (1789-1854) : dispositifs graphiques et comportements techniques*, dans V. MAROTEAUX et É. d'ORGEIX (dir.), *Portefeuille de plans : projets et dessins d'ingénieurs militaires en Europe du XVI^e au XIX^e siècle. Acte du colloque interna-*

tional de Saint-Amand-Montrond, 2 et 3 mars 2001, Bourges, 2001, p. 107-116.

LES CARTES ET PLANS

- V.1. **Atlas topographique de Belgique, feuille XLV, planchettes 5, 6 et 7, 1/20000, Institut topographique militaire, Bruxelles, 1895.**
AÉM, Cartes et plans, 1626.

Peu après son indépendance, la Belgique va se doter de sa première carte topographique officielle. Le travail est confié en 1830 au *Dépôt de la Guerre et de la Topographie* (DG). En 1878, le *Dépôt de la Guerre* prend le nom d'*Institut cartographique militaire* (ICM) jusqu'en 1947 où il est rebaptisé *Institut géographique militaire* (IGM). En 1976, l'IGM est démilitarisé et porte depuis lors le nom d'*Institut géographique national*¹ (IGN). Il dépend aujourd'hui du ministère de la Défense².

1 Site internet : www.ngi.be.

2 Renseignements extraits de : M. BEYAERT (dir.), *La Belgique en cartes. L'évolution du paysage à travers trois siècles de cartographie*, Bruxelles, 2006, p. 12-13.



V.1.1.

Commencés en 1856 par un nouveau nivellement et une nouvelle triangulation, les travaux préparatoires à la réalisation de la *Carte topographique de Belgique* prirent fin en 1875. Alors que jusqu'ici le relief était représenté par des dégradés, des courbes de niveaux allaient permettre pour la première fois de restituer le relief de manière fidèle. Basé également sur des relevés de terrain et la réduction de plans cadastraux, le travail déboucha sur des cartes de qualité publiées entre autres en couleurs à l'échelle 1/20000. Par la suite, d'autres éditions verront le jour en tenant compte des nouvelles techniques de cartographie. L'ensemble du territoire est découpé en feuilles (portant un chiffre romain) divisées en huit planchettes chacune. La région traversée par le canal de Mons à Condé s'étend sur la feuille XLV et plus particulièrement sur les planchettes 5 (Quiévrain), 6 (Saint-Ghislain) et 7 (Mons).

V.1.1. Planchette n° 7, *Mons*, levée en 1866, révisée sur le terrain en 1882 et 1893, 1/20000, 71 x 53 cm.

En quittant Mons, le canal rencontre sur son parcours divers axes de communication tant routiers que ferrés. À la sortie

du Bassin des Anglais, le tracé du canal est entrecoupé d'écluses, de ponts et de passerelles³. Sur cette feuille n° 7, figurent l'écluse n° 1 dite « du Pont-Canal »⁴, le Pont-Canal lui-même, le pont des Postes, le bassin de Jemappes, l'écluse n° 2 à Jemappes, le pont Richebé, le pont du chemin de fer reliant les fosses de Quaregnon et environs aux rivages de Quaregnon ainsi que la « gare d'eau ».

Entre Mons et Jemappes, en dépit de quelques routes et lignes de chemin de fer, les espaces sont encore libres d'occupation. Çà et là, apparaissent quelques parcelles de bois et des zones marécageuses. Pour le reste, ce territoire est occupé par des prés délimités par des fossés remplis d'eau. La Trouille alimente un moulin à blé. Avec la Haine, elle irrigue également les prairies.

Toutefois, cette description ne rend pas vraiment compte du paysage rencontré dans cette région. Dans son *Dictionnaire géographique de la province de Hainaut* paru en 1833, Ph. Vander Maelen nous livre une vision plus claire : « La surface arable est assez variée sous le rapport de

3 Sur tous les aspects techniques des ouvrages d'art le long du canal, voir la section VI du catalogue.

4 Voir illustration V.25.

la fertilité; quelques terres pèchent par excès d'humidité; d'autres sont grasses et très productives, les meilleures se composent d'une argile douce et friable, de douze pouces de couche végétale. [...] Les productions du sol consistent principalement en froment, méteil, seigle, escourgeon, trèfle, foin et légumes. [...] Quelques bois taillis peuplés de chênes, aunes, coudriers et charmes; ils ne suffisent point aux besoins des habitants»⁵.

Entre le centre de Jemappes et la limite de Quaregnon⁶, on constate une rupture dans le paysage. Au nord du canal l'occupation du sol s'inscrit dans une certaine continuité : prairies humides, prés, quelques terres cultivables, davantage de pares et jardins. Au sud par contre, le développement industriel est plus marqué. La route de Mons à Jemappes sert d'intermédiaire entre le canal et les exploitations houillères de Quaregnon, Flénu et Jemappes. Une multitude de «petits

pavés» tant publics que privés viennent s'y rattacher facilitant ainsi la communication entre les villages.

Le long du canal, le réseau ferré s'étoffe. Le train venant de Saint-Ghislain vers Mons marque un arrêt à Jemappes. La ligne venant des fosses de Quaregnon passe le canal et dessert ainsi les quais répartis entre Quaregnon et Jemappes. Le long de ceux-ci se sont érigés au fil des années des hangars, des ateliers et des commerces liés à l'activité industrielle. Entre la gare et le Pavé Richebé, les laminoirs ont trouvé un vaste espace propice à leur développement, à proximité de moyens de communication : le chemin de fer et le canal.

Plus loin, sur le territoire de Quaregnon, on aperçoit l'appendice au canal que constitue la «gare d'eau» directement desservie par le chemin de fer du Haut et Bas-Flénu.

Pour terminer, on notera également la localisation de la célèbre bataille de 1792, ainsi que la mention de l'abandon de la fosse n° 24.

5 Ph. VANDER MAELEN, *Dictionnaire géographique de la province de Hainaut*, Bruxelles, 1833, p. 267.

6 La limite entre les deux communes est fixée par le Pavé Richebé, du nom de cet industriel qui construira une chaussée de la route de Valenciennes au canal.

**V.1.2. Planchette n° 6, *Saint-Ghislain*,
levée en 1866, révisée sur le
terrain en 1882 et 1893, 1/20000,
71 x 53 cm.**

Après la gare d'eau, le canal croise la route venant de Wasmuel au pont du Rivage. Plus loin, c'est le pont métallique («Pont bleu») du chemin de fer d'Ath et de Jurbise qui enjambe le canal, immédiatement suivi de l'écluse n° 3 à Saint-Ghislain. Dans le prolongement de celle-ci, s'étend le bassin de Saint-Ghislain limité par le pont permettant le passage de la route de Tournai à Bary⁷. Un nouveau pont de chemin de fer dessert les deux rives du canal. Au sud du canal, une importante gare d'eau, le «Sas», a été creusée afin de permettre aux bateaux de charger et décharger plus aisément⁸. L'écluse n° 4 à Boussu, au lieu-dit «Les Herbières», est quant à elle située entre le bassin des Herbières et le pont métallique de la ligne de chemin de fer Saint-Ghislain-Tournai.

7 Voir plans V.2.3 (cadastre primitif, sections A et C après traitement informatique) et V.3.2 (plan Popp après traitement informatique).

8 Voir plan V.3.2 (plan Popp après traitement informatique).

La carte mentionne également l'ancien canal de Caraman destiné à faire la jonction entre le canal de Mons à Condé et la Haine⁹.

Globalement, les mêmes observations générales s'appliquent ici. Toutefois certains aspects du paysage sont davantage marqués. À Wasmuel, les quais desservis par le chemin de fer font apparaître des constructions allongées servant de hangars¹⁰ destinés à abriter momentanément des marchandises (charbon) dans l'attente de l'embarquement.

Les zones marécageuses sont plus importantes notamment entre Saint-Ghislain et Wasmuel ainsi que le réseau de fossés qui irriguent les prairies. Le plan de la ville apparaît et met en évidence d'importants espaces de jardins et de parcs. La Haine dessine son tracé dans la ville.

Ph. Vander Maelen livre ici aussi de précieux renseignements sur l'occupation des sols et les ressources agricoles de la ville de Saint-Ghislain : «Les prés, qui forment la principale richesse de cette commune, sont loin d'être également répartis. Les

9 Voir les sections II et III du catalogue.

10 Voir carte postale V.15 (bassin de Jemappes).

plus productifs sont situés vers l'ouest entre Saint-Ghislain et Boussu. Les terres arables sont d'une qualité très médiocre, mais le soin qu'on donne à la culture, la facilité avec laquelle on se procure des engrais, les rendent assez fertiles [...]. On récolte un peu de froment, de seigle, d'avoine, d'escourgeon, de trèfle et de féveroles. Le foin est la principale production de cette commune dont la majeure partie est couverte de prairies arrosées par la Haine. Il ne s'y trouve qu'une seule parcelle de bois plantée de peupliers, de frênes et d'aunes. Les oseraies sont très productives, on les coupe tous les deux ans et on confectionne des claies, pour les chariots destinés au transport de la houille»¹¹.

La planchette fait également apparaître clairement le site et la cité du Grand-Hornu. De celui-ci partent deux lignes de chemin de fer : l'une se rattachant à la voie principale venant de Saint-Ghislain, l'autre se dirigeant vers le canal à travers les lieux-dits «La Corderie» et «Les Bas-Courtils». Par la suite, un chemin de fer

aérien assurera la liaison entre le charbonnage et le canal¹² jusqu'au dévidoir¹³.

V.1.3. Planchette n° 5, *Quiévrain*, levée en 1866, révisée sur le terrain en 1882 et 1893, 1/20 000, 71 x 53 cm.

Avant de pénétrer en France, le canal croise encore la route de différentes infrastructures qui ont façonné le paysage. La route venant de Thulin enjambe le canal au lieu-dit «Petit Crépin» et offre une vue sur le dernier bassin avant la frontière. Plus loin se situe l'embranchement du canal de Pommerœul à Antoing. L'écluse n° 5 à Hensies dite «de Malmaison» est la dernière avant la frontière. Elle tire son nom d'une ferme toute proche. Plus tard, un bureau de douane sera érigé à proximité.

11 Ph. VANDER MAELEN, *op. cit.*, p. 207.

12 Voir cartes postales V.18 à V.22 (chemin de fer aérien).

13 Voir cartes postales V.23 et V.24 (dévidoir).

V.2. Plans cadastraux primitifs de la ville de Saint-Ghislain, sections A et C, manuscrits, levés par Musin, géomètre, 1830-1835, 65 x 100 cm (copies, extraits).
Ministère des Finances,
Administration du Cadastre,
Direction de Mons.

Hérité de la Révolution française, mis en place par le régime hollandais et actualisé après l'indépendance, le cadastre est une vue figée de la morphologie des communes belges entre 1830 et 1840.

Le territoire de chaque commune (ville et village) est divisé en sections cadastrales identifiées par une lettre de l'alphabet et parfois par un nom (hameau, lieu-dit,...). Selon l'importance de la superficie de la commune, les sections sont elles-mêmes subdivisées en feuilles cadastrales portant un numéro (1^{ère} feuille, 2^e feuille...). Chaque feuille, développée à une échelle variable¹⁴, est alors découpée en «parcelles», la parcelle étant l'unité de base du cadastre.

14 En milieu rural, les géomètres du cadastre ont utilisé le 1/2500 et le 1/1250. Les centres urbains ont été développés au 1/500. Les zones boisées au 1/5000.

Saint-Ghislain se compose de quatre feuilles¹⁵. Dans sa traversée du territoire, le canal de Mons à Condé a servi de limite entre les sections A et C dont des extraits sont reproduits ci-dessous. Grâce à l'outil informatique et à quelques manipulations¹⁶, il a été possible de reconstituer une partie du tracé du canal et de ses abords au-delà du pont, en direction de la France et ce aux environs de 1835.

V.2.1. Section A en une feuille, 1/250 000 (copie, extrait).

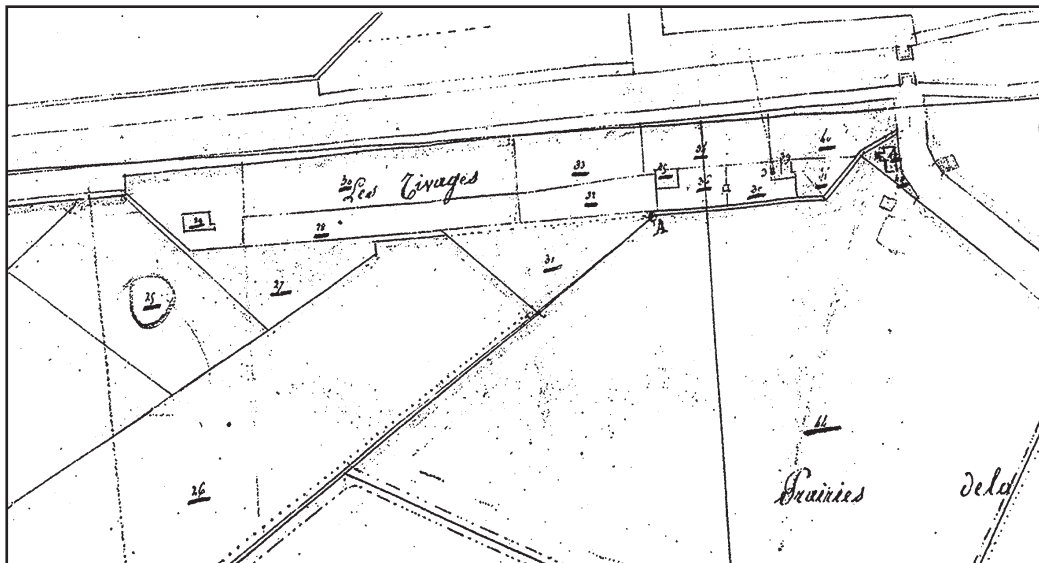
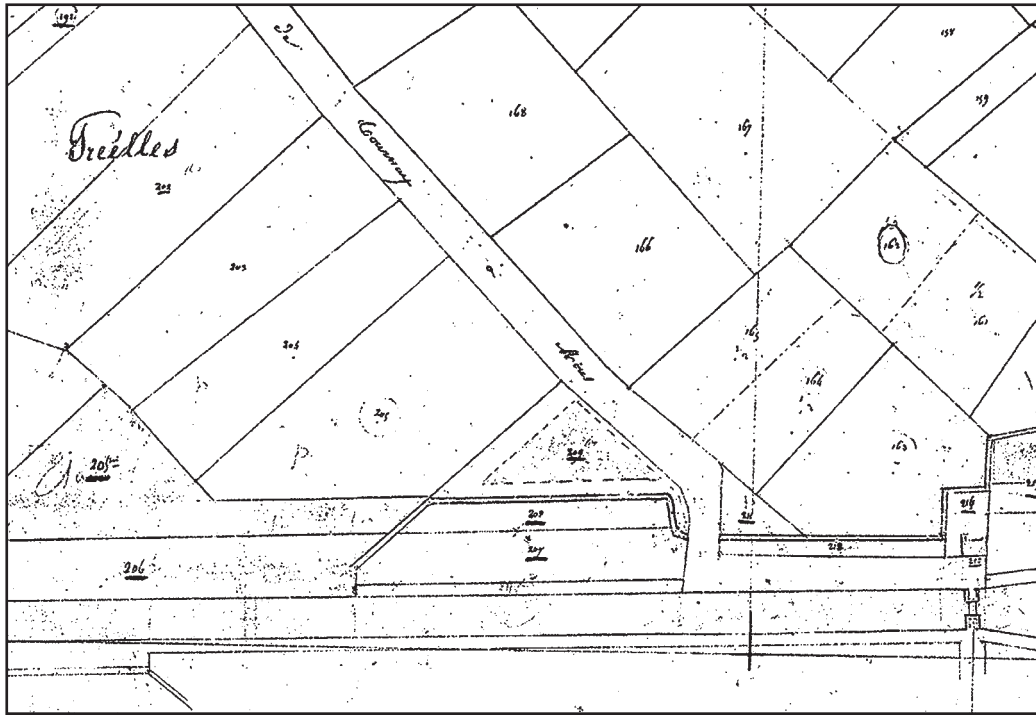
V.2.2. Section C en une feuille dite des «Petites Prêelles», 1/250 000 (copie, extrait).

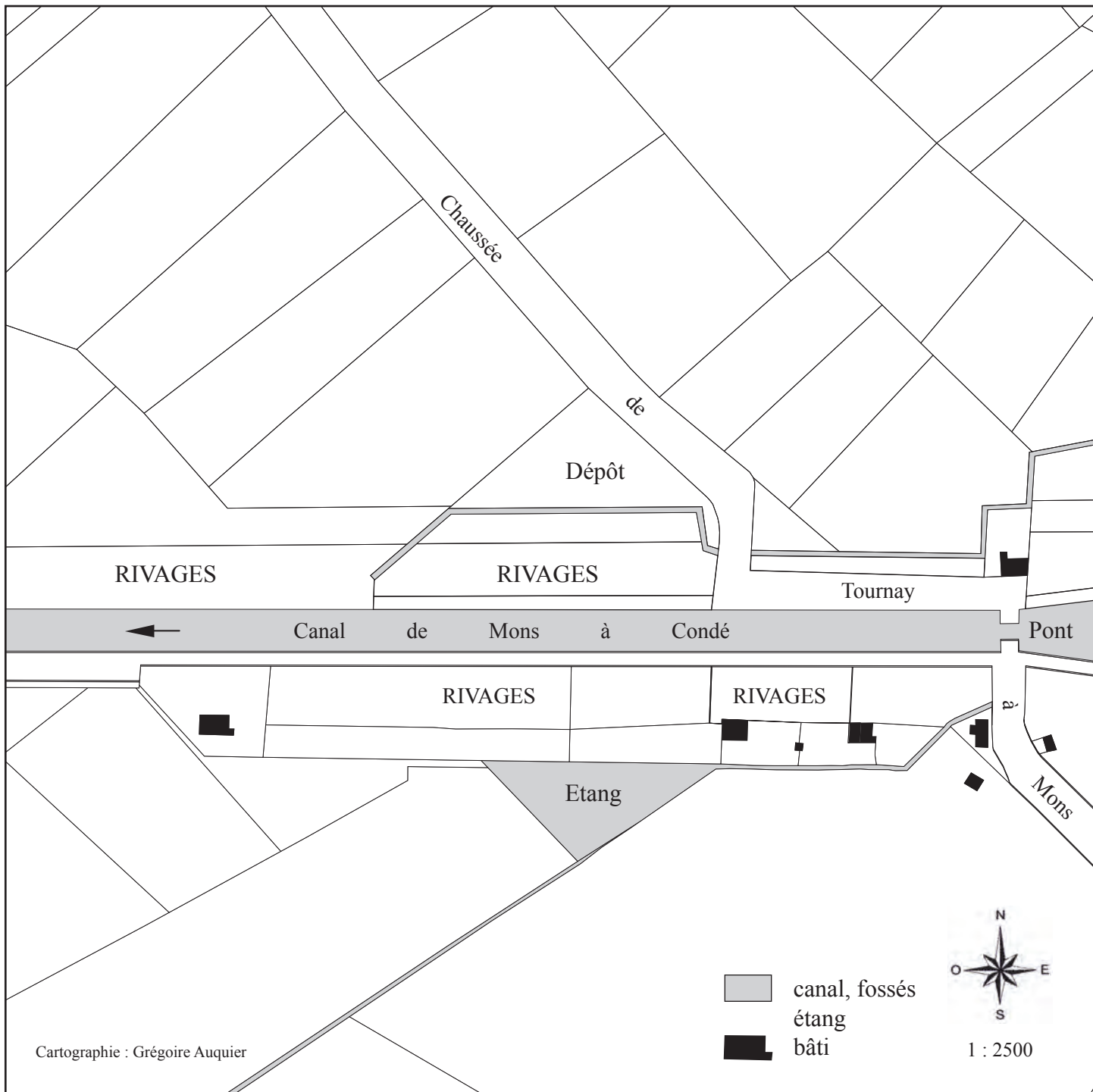
V.2.3. Sections A et C après traitement informatique, 1/250 000.

Le cadastre dit «primitif» présente un intérêt majeur dans l'étude de l'évolution du territoire, tant rural qu'urbain. En effet, pour la première fois, des

15 En réalité trois, celle du centre de la ville a disparu.

16 Même s'il s'agit d'un travail soigné et de précision, les raccords entre les plans originaux ne sont pas toujours parfaits.





Cartographie : Grégoire Auquier

plans cadastraux vont couvrir l'ensemble du pays. L'intérêt de ce genre de documents réside dans le fait qu'ils mettent en évidence le territoire à une époque où la révolution industrielle n'a pas encore pleinement marqué son empreinte dans le paysage. C'est ainsi que dans bien des cas, la situation que les plans présentent est relativement proche de celle de l'ancien régime.

Les extraits de plans exploités dressent le tableau de l'occupation des sols vers 1835. Aujourd'hui, l'espace situé au sud du canal, correspond à une petite partie de l'actuelle rue du Port et «les rivages», aux terrains longeant l'autoroute situés à l'arrière du Collège Sainte-Marie. La partie nord est occupée actuellement par une partie du zoning de la «Rivière», par l'usine de produits réfractaires et par quelques habitations isolées.

L'essentiel de l'espace se compose de prairies et de prés répartis de part et d'autre du canal. Le long de celui-ci, s'étendent «les rivages», vastes étendues destinées à accueillir les charbons venant des mines du Borinage. Afin de délimiter clairement les propriétés, ces parcelles devaient très probablement être entourées en tout ou en partie de murets. Quelques bâtiments à caractère industriel ryth-

ment le paysage. Le long du canal court le chemin de halage.

- V.3. Atlas cadastral de Belgique. Province de Hainaut. Arrondissement de Mons. Canton de Boussu. Plan parcellaire de la ville de Saint-Ghislain avec les mutations, publié avec l'autorisation du Gouvernement, sous les auspices de Monsieur le Ministre des Finances par P.-C. Popp, ancien contrôleur du Cadastre, réalisé sous la direction de Philippe-Christian Popp, [Bruges], [1860-1870], 70 x 100 cm.**
Bibliothèque Royale Albert I^{er},
Cartes et plans.

Les plans cadastraux réalisés à l'initiative de Philippe-Christian Popp¹⁷, plus

¹⁷ Philippe-Christian Popp (Utrecht, 10 février 1805-Bruges, 3 mars 1879). Contrôleur du cadastre, cartographe, dessinateur, imprimeur et éditeur. À la mort de son père, sa famille s'installe en Belgique en 1818. Il y exerce différentes fonctions administratives d'abord au service du Royaume des Pays-Bas puis du Royaume

connus sous le nom de «plans Popp», constituent une source importante pour les historiens et les géographes qui s'intéressent tant au milieu urbain qu'au milieu rural. À ce titre, ils fournissent une importante quantité de renseignements touchant à la fois l'habitat, la démographie, la généalogie ou encore les institutions.

Dans l'établissement typo-lithographique qu'il a fondé à Bruges, Philippe-Christian Popp a réalisé entre 1842 et 1879 un *Atlas cadastral parcellaire de la Belgique*, publié avec l'autorisation du Gouvernement, sous les auspices du ministre des Finances. Les plans parcellaires ont été gravés sur pierre dans les échelles 1/1000, 1/1250, 1/2500 et 1/5000. Pour chaque commune dotée de son plan parcellaire en une ou plusieurs feuilles, une matrice cadastrale a été imprimée.

Pour Saint-Ghislain, Popp a développé

de Belgique. En 1831, il prend la nationalité belge. Il sera successivement stagiaire au gouvernement provincial, secrétaire particulier du gouverneur et surnuméraire au Cadastre à Mons. Il quitte alors Mons pour Bruges où il devient contrôleur du Cadastre dès 1827.

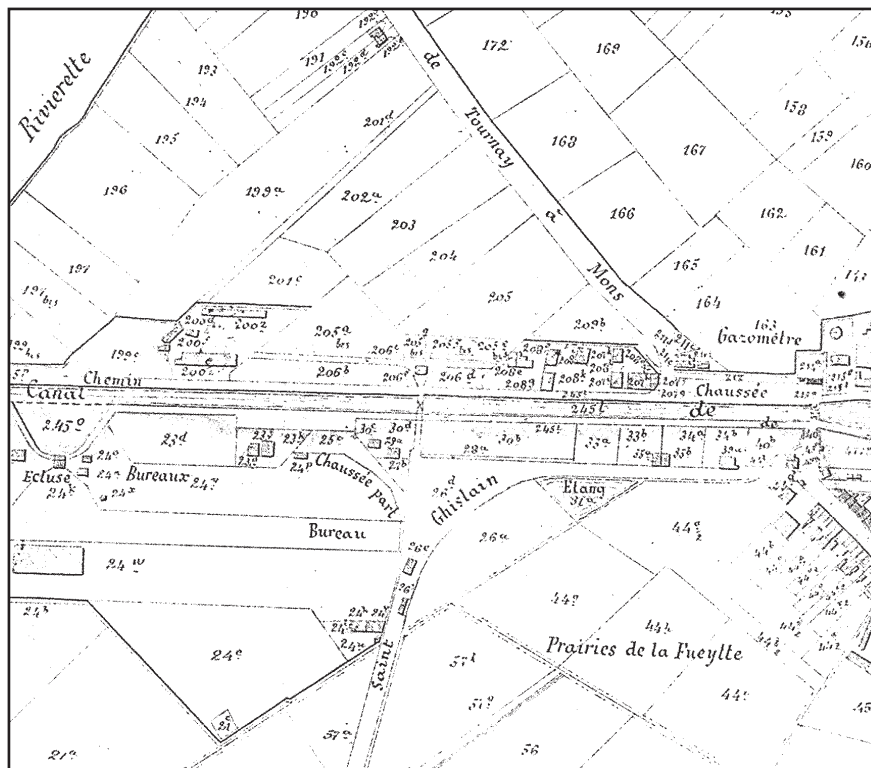
le plan de la ville selon trois échelles : au 1/5000, l'ensemble du territoire de la commune ; au 1/1250, le centre de la ville et au 1/1250, le canal aux alentours du pont, uniquement la rive gauche (au sud).

V.3.1. Plan Popp, 1/5 000 (copie, extrait).

V.3.2. Plan Popp, après traitement informatique, 1/5 000.

Une trentaine d'années séparent le plan Popp des plans cadastraux primitifs (V.2.1 et V.2.2). Entre les deux, de profonds changements sont intervenus. Au nord du canal tout d'abord. Si les prairies et les prés marquent toujours le paysage de leurs empreintes, la rive droite a subi d'importantes modifications. Les rivages ne sont plus ces vastes espaces ouverts. Ils sont désormais structurés et parsemés de constructions à vocation industrielle : dépôts, hangars, ateliers, gazomètre. Certaines parcelles sont extrêmement morcelées, résultat d'une multitude de subdivisions.

Au sud du canal, les changements sont encore plus profonds. De part et d'autre de la chaussée de Tournai à Bary (actuelle rue du Port), les prairies ont laissé la place à des maisons et des ateliers. Le parcellaire



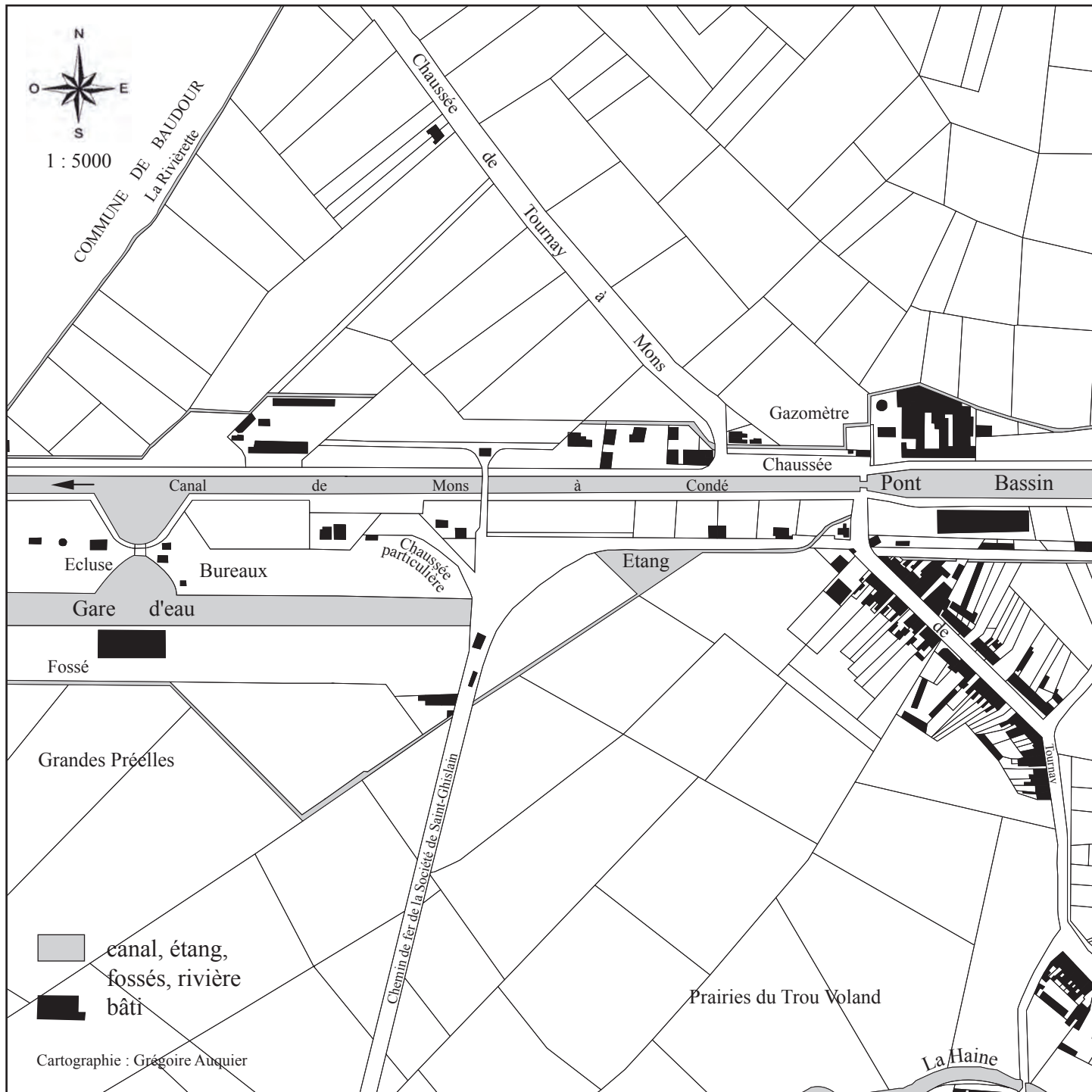
V.3.1.

est agencé de manière dense. Les rivages ont également été morcelés. Dorénavant, ils accueillent en plus le chemin de fer qui va lui aussi modifier en profondeur le paysage.

Le canal s'est « étendu » vers le sud. La construction d'une gare d'eau reliée plus tard au chemin de fer¹⁸ va permettre le chargement et le déchargement des

bateaux. Ces bassins « parallèles » au canal ont été construits à l'initiative de sociétés charbonnières dans le cadre de leurs activités commerciales et industrielles. Tout autour, se trouvaient des quais de chargement. Celui de Saint-Ghislain se trouvait approximativement à l'emplacement de l'aire d'autoroute actuelle, soit sur la rive gauche du canal (au sud). Une autre gare d'eau se trouvait à Quaregnon, au nord du canal, peu après le pont Richebé.

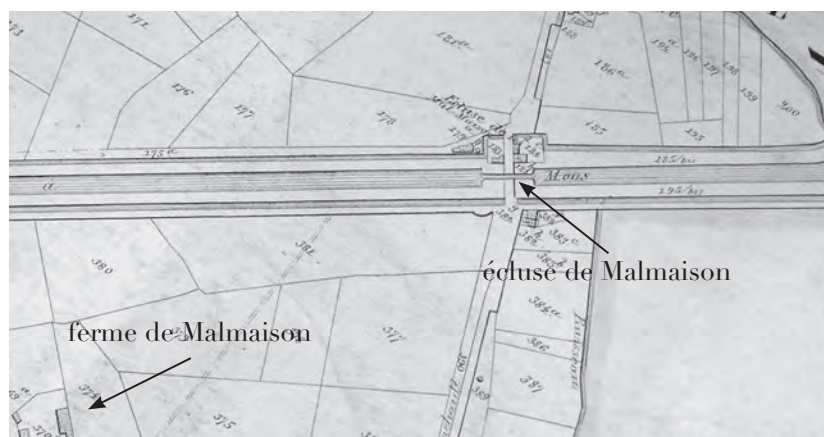
¹⁸ Voir V.1.2 (planchette n° 6).



**V.4. Atlas cadastral de Belgique.
Province de Hainaut.
Arrondissement de Mons. Canton
de Boussu. Plan parcellaire
de la commune de Hensies
avec les mutations, publié avec
l'autorisation du Gouvernement
sous les auspices de Monsieur
le Ministre des Finances par
P.-C. Popp, ancien contrôleur du
Cadastre, réalisé sous la direction
de Philippe-Christian Popp,
1/5 000, [1860-1870], 70 x 100 cm.
(détails de l'écluse de Malmaison).
AÉM, Cartes et plans, 144.**

Le plan Popp fait apparaître des parcelles de prés et prairies humides à la surface relativement importante dans les environs de l'écluse n° 5 dite «de Malmaison». On peut également observer une partie de la ferme du même nom.

En comparant le plan à la carte topographique (V.1.3), on peut constater que les limites de certaines parcelles apparaissent à la fois sur la carte topographique et sur le plan Popp. Sur la carte, elles se matérialisent par des traits bleus correspondant à des fossés chargés d'irriguer les prairies.



V.4.

V.5. Plan d'une partie du bassin de *Jemappe*, indiquant plusieurs propriétés telles qu'elles existaient avant la construction du canal, manuscrit, dressé par Lefèvre aîné, 1815, 48 x 62 cm.
AÉM, Cartes et plans, 1728.

Ce plan est intéressant car il superpose deux situations différentes. En effet, il permet à la fois de voir le cours de la Haine avant la construction du canal ainsi que le futur tracé de celui-ci. S'il ne nous apprend rien quant à l'occupation des sols, il nous donne quelques renseignements relatifs au bâti et aux propriétaires. On le voit, les constructions assez espacées les unes des autres suivent le cours de la Haine. Elles sont érigées sur des parcelles relativement importantes. L'écluse de Jemappes¹⁹ permet de réguler le passage des bateaux.

La légende indique en jaune ce qui a été démoli pour creuser le canal, en rouge ce qui semble avoir subsisté. Ce bâti ancien a donc été intégré au tracé de la voie navigable mais semble disposé de

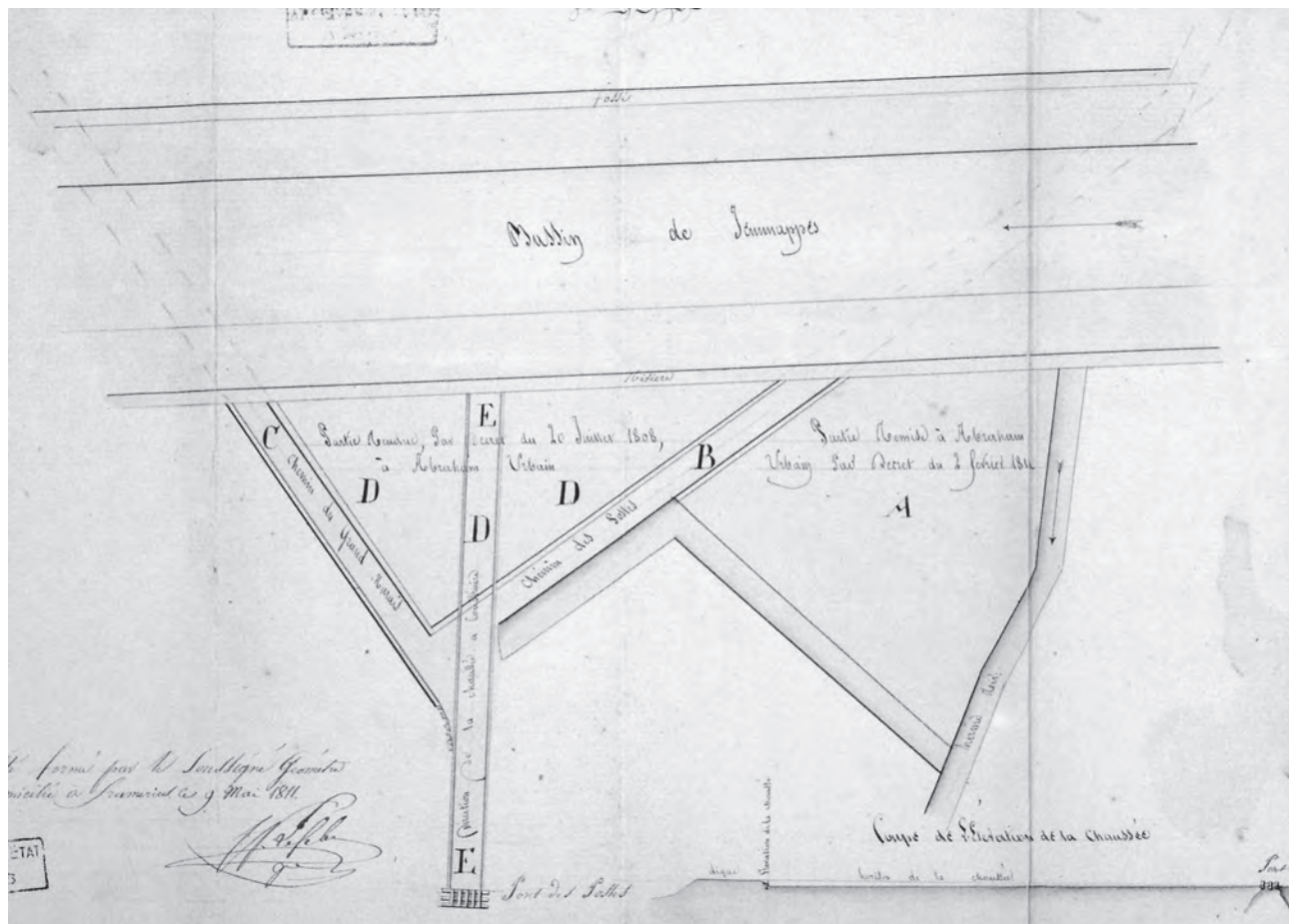
manière anarchique par rapport à l'orientation du canal. Plus tard, une partie sera à nouveau détruite afin de répondre aux nouveaux besoins et aux aménagements réalisés le long du canal.

V.6. Plan de deux parties de prés, sur l'une desquelles la commune de Jemappes se propose de faire construire une chaussée désignée sous les lettres EE, manuscrit, géomètre J.-J. Lefèvre, sans échelle, 1811, 31 x 40 cm.
AÉM, Cartes et plans, 1778.

Si des bâtiments ont été détruits sur le tracé du canal, d'anciens chemins ont été en tout ou en partie coupés, détournés voire abandonnés. Ce plan présente un cas concret à hauteur du bassin de Jemappes. Suite à la construction du canal, le «Chemin du Grand Marais» (noté C) et le «Chemin des Postes» (noté B) ont été coupés en deux, formant ainsi un obstacle aux communications entre villages.

Afin de faciliter l'accès au canal, la commune de Jemappes se propose de construire une nouvelle chaussée rectiligne (EE) à travers le terrain d'Abraham Urbain (noté D). En compensation, celui-

19 Sur l'écluse de Jemappes, voir la section I du catalogue.



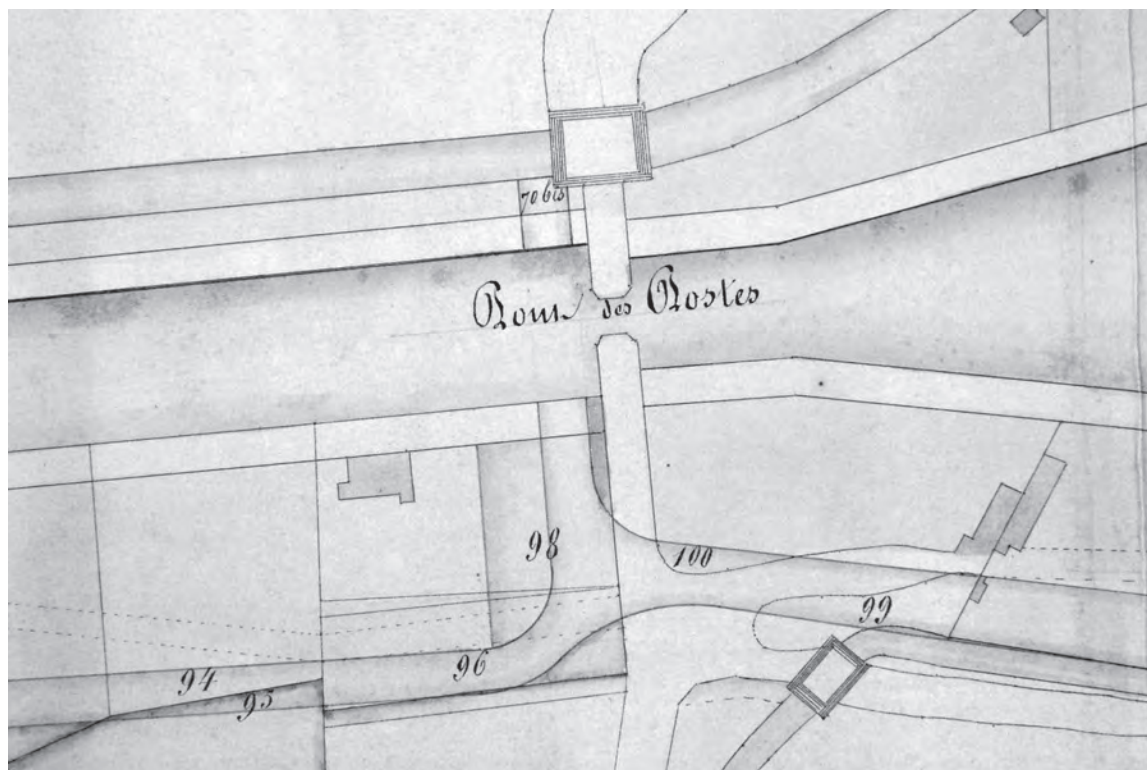
V.6.

ci recevra un autre terrain proche, d'une superficie équivalente (noté A).

V.7. Projet d'agrandissement du village de Jemappes dans le champ dit « les Prélles », mettant en communication le village avec les verreries, laminoirs, ateliers de construction et les nouveaux

charbonnages y établis et permettant la création d'une cité ouvrière, manuscrit, dressé par J. Ducobu, géomètre juré, 1/5 000, 1873, 25 x 35 cm.
AÉM, Cartes et plans, 1780.

Ce plan est un bel exemple de l'agrandissement d'un village faisant suite au



V.8.

développement industriel de la localité. Il met en évidence un projet non réalisé d'urbanisation à Jemappes, dans un espace compris entre le Pavé Richebé, les lami-noirs et la gare, la route de Valenciennes à Mons et le centre historique de Jemappes (en rouge sur le plan).

Outre le canal, la dérivation de la Haine, le chemin de fer de l'État, la station, la gare de formation ou encore le gazomètre, le géomètre J. Ducobu a mis en évidence

l'agencement de cet espace occupé jusque là par des prairies et des prés. Le projet se superpose aux parcelles existantes. De plus, il fait apparaître une multitude de sentiers (sentier des Prélles, sentier des Morts, sentier des Brûlés...) reliant les diverses parties de la localité.

Le projet présente un aménagement géométrique des rues. Autour d'un axe central bordé d'arbres et coupé en deux par une place, viennent se greffer des

Liste des propriétaires/«occupateurs» à Jemappes (catalogue V.8)

Extraits

Propriétaires			«Occupateurs»				
Noms	Professions	Domiciles	Noms		Domiciles	N° des parcelles	Nature des propriétés
Domaine provincial	-	Hainaut	-	-	-	70 bis	digue
Société de Cache-Après	négociant	Cuesmes	Société de Cache-Après		Cuesmes	95	mare
Société de Cache-Après	négociant	Cuesmes	Société de Cache-Après		Cuesmes	96	terrain vague
LECREPS François	négociant	Jemappes	Le pontonnier		Jemappes	98	jardin
La commune de Jemappes			LEGRAND-GOSSART		Mons	99	terre vague et pavé
LEGRAND-BEUMIER Alexandre et LEGRAND Louis (par indivis)	propriétaires	Mons	LEGRAND-GOSSART		Mons	100	rivage

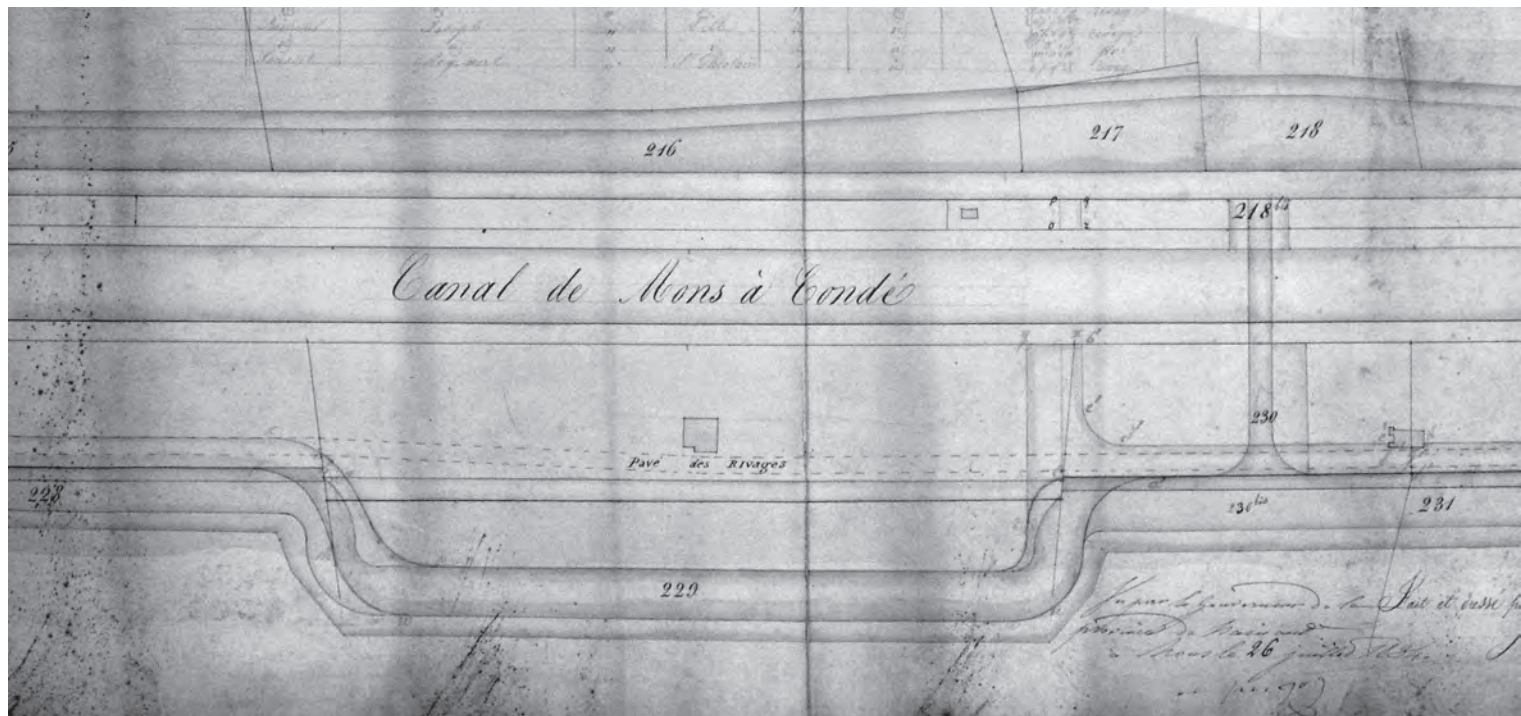
rues perpendiculaires. Manifestement le but est de relier le centre du village aux industries (verreries, laminoirs, ateliers, mines) tout en fixant la main-d'œuvre sur place, à proximité de son lieu de travail.

V.8. Plan parcellaire des terrains soumis à l'emprise pour l'établissement des chemins de fer dans la commune de Jemappes, manuscrit, dressé par

**A. Vifquain, 1/1000, 1834,
66 x 94 cm.**

AÉM, Cartes et plans, 1815.

L'implantation du chemin de fer est incontestablement un facteur qui modifiera le paysage en profondeur. Ce plan présente le projet d'érection de lignes de chemin de fer de part et d'autre du bassin de Jemappes.



V.9.

Le document comporte également un intéressant tableau permettant de se faire une idée de l'occupation des sols le long du canal. On y trouve bien entendu des « rivages » mais également des jardins, des prés, des terrains vagues, des cours, des baraques et quelques maisons. De plus, il fournit la liste des propriétaires des parcelles sur lesquelles va s'implanter le chemin de fer (noms, prénoms, professions, domiciles) et la liste des « occupants » ou locataires.

V.9. Plan parcellaire des terrains soumis à l'emprise pour l'établissement des chemins de fer dans la commune de Quaregnon, manuscrit, dressé par A. Vifquain, 1/1 000, 1834, 65 x 98 cm.

AÉM, Cartes et plans, 1832.

Ce plan et le précédent sont complémentaires. Réalisés par le même ingénieur et datés tous deux du 23 juillet 1834, ils présentent le projet de construc-

tion du chemin de fer à Quaregnon et à Jemappes.

Comme à Jemappes, les terrains situés de part et d'autre du canal dans sa traversée de Quaregnon sont relativement dépouillés. Ils sont essentiellement composés de prés, de prairies et de jardins. Les maisons et bâtiments industriels sont peu présents.

LES DOCUMENTS ÉCRITS

- V.10. Notes et renseignements sur le commerce des rivages. Placement des charbons en Hollande, manuscrit, 1838-1844, 34,5 x 43 cm. AÉM, AGH, 757.**

Ce document nous livre des informations sur l'occupation des rivages et sur la manière dont ils sont organisés. Il apparaît que les rivages ne sont pas seulement des lieux de stockage des charbons. Ils sont également des lieux servant de base à la distribution dans les villages voisins ainsi que de lieux de vente directe où les particuliers ont la possibilité d'acheter la quantité dont ils ont besoin. À ce titre, ils forment un paysage mouvant au gré de

l'arrivée de la production et de sa vente progressive.

Pour reprendre l'expression d'Hubert Watelet, les rivages sont « un élément d'intégration verticale »²⁰. Les producteurs de charbon ne se contentent plus uniquement de produire. Ils assurent également la vente et la distribution s'assurant par-là des débouchés à long terme.

- V. 11. État du chemin de fer sur le rivage de Petit. Différend entre la Société du Grand-Hornu et la Compagnie des Charbonnages Belges, manuscrits, 1860-1864. AÉM, AGH, 1450.**

Les documents qui suivent nous livrent essentiellement des informations sur les exploitants des rivages (propriétaires et locataires) et sur leurs relations de « bon voisinage ». Selon les cas et les intérêts de chacun, ces relations débouchent sur des

20 H. WATELET, *Une industrialisation sans développement. Le bassin de Mons et le charbonnage du Grand-Hornu du milieu du XVIII^e au milieu du XIX^e siècle*, Louvain, Louvain-la-Neuve, 1980, p. 328 (*Recueil de travaux d'Histoire et de Philologie de l'Université de Louvain*, 6^e série, fascicule 22).

accords destinés à faciliter le passage sur un terrain ou l'implantation d'une ligne de chemin de fer moyennant compensation. Mais lorsque cela est nécessaire, ils n'hésitent pas à porter leurs litiges devant les tribunaux.

Outre ces renseignements, les documents fournissent également des indications sur le paysage : l'occupation et la disposition des rivages, l'installation d'une ligne de chemin de fer, l'état de délabrement des voies ferrées et des rivages, le bâti...

Un dépouillement systématique de ce type de documents permettrait de donner un état des lieux relativement précis.

V.11.1. Convention entre M^{elle} Lecreps et M. Richebé, relative au passage sur des terrains pour accéder au rivage, manuscrit, 8 avril 1841, 31,5 x 20 cm.

AÉM, AGH, 1450.

« M^{elle} Lecreps, désirant établir un chemin de fer pour aboutir à son rivage à Saint-Ghislain en traversant celui de M. Richebé qui y est contigu, il a été convenu ce qu'il suit,

Savoir,

1^{er} M. Richebé autorise M^{elle} Lecreps

d'établir ce chemin de fer derrière son rivage en le prolongeant jusqu'après la maison occupée actuellement par Fidel Leduc;

2^e pour indemnité due à M. Richebé à cause de la cession de passage sur son terrain qu'il accorde à M^{elle} Lecreps, elle de son côté, accorde et abandonne au dit Sieur Richebé son droit et fruit de permettre aux propriétaires des rivages de la famille Hardempont ou de ses ayants cause le passage sur son terrain depuis la maison Fidel Leduc jusqu'au premier rivage de la dite famille, pour y établir un chemin de fer qui serait lié au précédent et continué en ligne droite sur le terrain M^{elle} Lecreps jusqu'au premier rivage de la famille Hardempont, dans les mêmes dimensions et proportions de celui qu'elle fera construire sur le terrain du dit Richebé lequel devra aussi être conforme à celui public auquel il se rattachera ».

V.11.2. Lettre à monsieur Demalotau, manuscrit, 7 septembre 1860, 17,5 x 10,7 cm.

AÉM, AGH, 1450.

« Il m'empresse de vous transmettre les renseignements que j'ai recueillis au sujet

du chemin de fer situé sur les rivages de Madame Maigret :

1° les rivages anciennement occupés par la société de l'Escouffiaux sont en ce moment encombrés de charbon, panneaux, carreaux, perches et coke appartenant à M. Matthaie De Gorge de Jemmapes. La voie principale est libre et pourrait être réparée;

2° la société du Grand-Hornu n'a pas fait transporter de charbon par ces voies depuis décembre 1858;

3° la société du Grand-Buisson a fait transporter en 1860 seulement 4000 hectolitres de charbon, ces transports ont eu lieu du 15 octobre écoulé au 6 novembre courant et n'ont nullement aggravé la situation de ces voies;

4° en 1860, la société du Grand-Hornu a reçu par ce chemin de fer 14 wagons de perches, ces expéditions lui ont été faites les 19 et 30 mai, les 13, 23, 26 et 30 juin, le 17 juillet, 23 août, les 3 et 10 septembre et 5 octobre dernier».

**V.11.3. Lettre de Charles Saintelette,
avocat à Mons, à monsieur
Legrand-Lecreps, administrateur
de la Société du Grand-Hornu,**

**manuscrit, 29 juin 1864,
27,5 x 43 cm.
AÉM, AGH, 1450**

«Au moment de saisir le tribunal de cette contestation, je crois devoir m'assurer que je comprends et exprime bien votre prétention et vous rendre compte des difficultés que nous devons nous attendre à rencontrer.

Le fonds du procès est ceci. Dans le but de mettre en communication votre chemin industriel avec l'embranchement de Saint-Ghislain à Frameries et par suite avec la ligne de Frameries à Hautmont, vous avez pris à bail de M. Petit Hardempont deux rivages sis au territoire de Saint-Ghislain, sur la rive gauche ou méridionale du canal de Mons à Condé. Par les voies ferrées qui sont établies sur ces deux rivages et qui se prolongent sur trois rivages contigus du côté de l'ouest, vos charbons auraient pu être dirigés du rivage qui vous appartient sur le chemin industriel dit de Saint-Ghislain et, par ce chemin, sur celui de Saint-Ghislain à Frameries. C'est ce que vous avez commencé de faire du mois d'août 1858 à la fin de décembre de la même année pour environ cinq cents wagons de dix tonnes.

Mais les voies ferrées étaient dans un



V.12.

tel état de délabrement que vous n'avez pu continuer à en user.

Cet état de délabrement est imputable à la Compagnie des Charbonnages Belges qui, par acte du 3 mai 1847, avait contracté l'obligation de tenir les chemins de fer établis sur les rivages Hardempont et Maigret en bon état de viabilité».

LES CARTES POSTALES

V.12. L'écluse n° 3 sur le canal à Saint-Ghislain, carte postale, 1909, 9 x 14 cm.

Collection privée.

V.13.



À la sortie de l'écluse, les bateaux rentraient dans le bassin de Saint-Ghislain (non visible sur la carte). À l'arrière-plan, on distingue le pont du chemin de fer d'Ath et de Jurbise dit « Pont bleu ». L'arc situé à droite du pont permettait le passage de la dérivation de la Haine.

V.13. L'écluse n° 3 sur le canal à Saint-Ghislain, carte postale, vers 1905, 9 x 14 cm.

Collection privée.

Cette autre vue de l'écluse de Saint-Ghislain met bien en évidence les abords

du canal ainsi que le paysage sur la rive droite (au nord). Ici, les parcelles attenantes au canal se présentent sous la forme de vastes terrains inoccupés, le charbon étant directement embarqué dans les bateaux via le dévidoir du chemin de fer aérien ou stocké dans les hangars qui longent les rivages (non visibles sur cette carte). Derrière l'écluse, quelques habitations isolées. À l'arrière, les prairies humides s'étendent sur la plaine.

Le pont-levis est relevé. On distingue l'écluse à sas sur toute sa longueur. Au milieu passe le câble du chemin de fer aérien ou funiculaire auquel est suspendu une benne ou nacelle qui va finir son voyage dans le dévidoir. Celui-ci, qui ne se trouve pas sur la carte postale, est érigé peu avant l'écluse, rive droite (au nord). Le dévidoir se situe en aval de l'écluse n° 3. Sur la gauche, on aperçoit le socle de béton dans lequel sont arrimés les câbles destinés à maintenir le dernier pilier métallique avant l'arrivée au dévidoir.

V.14. Saint-Ghislain. Vue sur le canal de Mons à Condé, carte postale, XX^e siècle, 9 x 14 cm.
Collection privée.

Nous sommes ici sur la rive gauche (au



V. 14.



V. 15.



V.16.



V.17.

sud), très probablement dans le bassin de Saint-Ghislain. Cette carte postale présente un ensemble de bâtiments industriels construits sans véritable organisation. Au milieu, l'une ou l'autre habitation perdue dans l'ensemble. Au loin, on aperçoit les cheminées de la verrerie ainsi que la passerelle assurant le passage d'une rive à l'autre quand le pont était relevé. Au-delà du canal, le panorama est tout autre. Les prés, les zones marécageuses, les taillis, les parcelles de feuillus contrastent avec le bâti industriel.

V.15. Jemappes. Canal de Mons à Condé, carte postale, 1904, 9 x 14 cm.
Collection privée.

Cette carte postale offre une perspective lointaine du canal. À cet endroit, il s'élargit et s'ouvre sur le bassin de Jemappes, le long duquel s'étalent les quais de chargement. Sur la droite, se succèdent de vastes hangars servant à entreposer le charbon des sociétés charbonnières, propriétaires ou locataires des lieux. À l'avant-plan, le chemin de halage.

V.16. Saint-Ghislain. La verrerie et le canal, carte postale, 1908, 9 x 14 cm.
Collection privée.

Des péniches sont en attente le long du canal. Au-delà de la passerelle, s'étend le bassin de Saint-Ghislain. De part et d'autre se succèdent des usines et des rivages, ce qui donne à l'ensemble un caractère industriel bien marqué. Par contre, dès qu'on s'éloigne du canal, la réalité paysagère est tout autre.

V.17. Saint-Ghislain. Le pont Leblu, carte postale, vers 1910, 9 x 14 cm.
Collection privée.

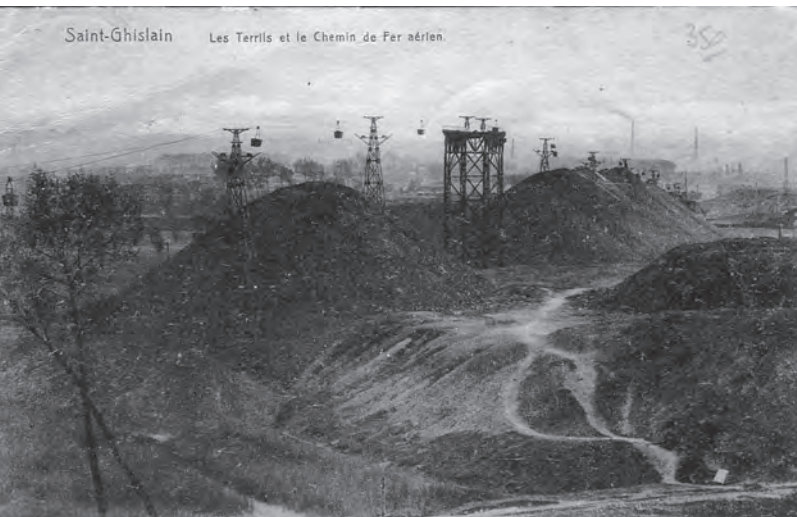
Ce pont-levis appelé « pont Leblu » permettait le passage du chemin de fer d'une rive à l'autre. Derrière le pont, on distingue les voies ferrées, quelques habitations éparses et dans le fond sur la gauche le traditionnel paysage composé de rangées d'arbres et de prairies humides. Derrière les péniches en stationnement, se dressent les cheminées des usines, témoins de l'activité industrielle du lieu.



V.18.



V.19.



V.20.

LES CHEMINS DE FER AÉRIENS

Il existait deux lignes de chemin de fer aérien, l'une sur Quaregnon, l'autre sur Saint-Ghislain venant du charbonnage du Grand-Hornu. Les cartes postales qui suivent mettent en évidence le chemin parcouru par les bennes métalliques suspendues au câble, du charbonnage au dévidoir.

V.18. Saint-Ghislain. Le détournement de la Haine, carte postale, 1916, 9 x 14 cm.

Collection privée.

V.19. Saint-Ghislain. Les terrils, carte postale, 1911, 9 x 14 cm.

Collection privée.

V.20. Saint-Ghislain. Les terrils et le chemin de fer aérien, carte postale, 1919, 9 x 14 cm.

Collection privée.

V.21. Saint-Ghislain. Chemin de fer aérien et terrils, carte postale, 1912, 9 x 14 cm.

Collection privée.

V.22. Saint-Ghislain. Chemin de fer aérien du Grand-Hornu, carte postale, 1906, 9 x 14 cm.
Collection privée.

V.23. Saint-Ghislain. Dévidoir du chemin de fer aérien, carte postale, 1905, 9 x 14 cm.
Collection privée.

Le dévidoir est muni d'un filet de protection métallique destiné à prévenir tout accident. Sous le dévidoir, une péniche en cours de chargement. À l'arrière de cette vue, les prairies humides, les arbres et bosquets, caractéristiques du paysage de la région.

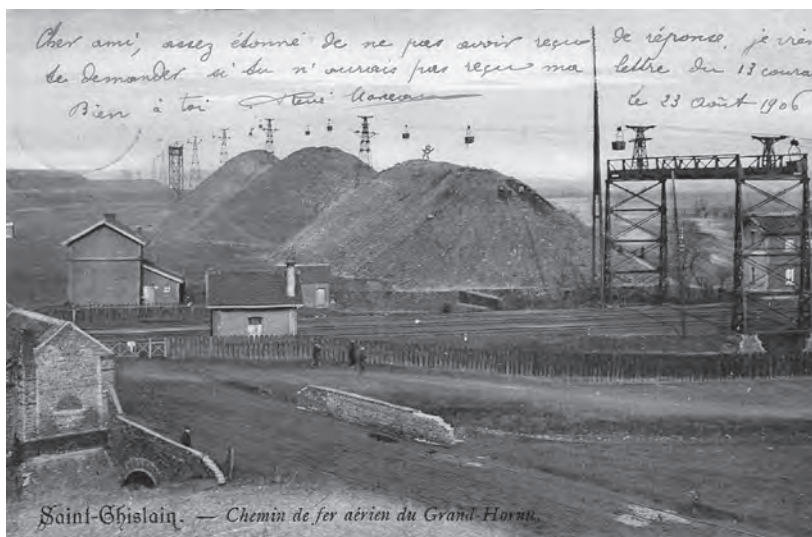
V.24. Saint-Ghislain. Le chargeur et ruine de la Vieille Tour, carte postale, 1922, 9 x 14 cm.
Collection privée.

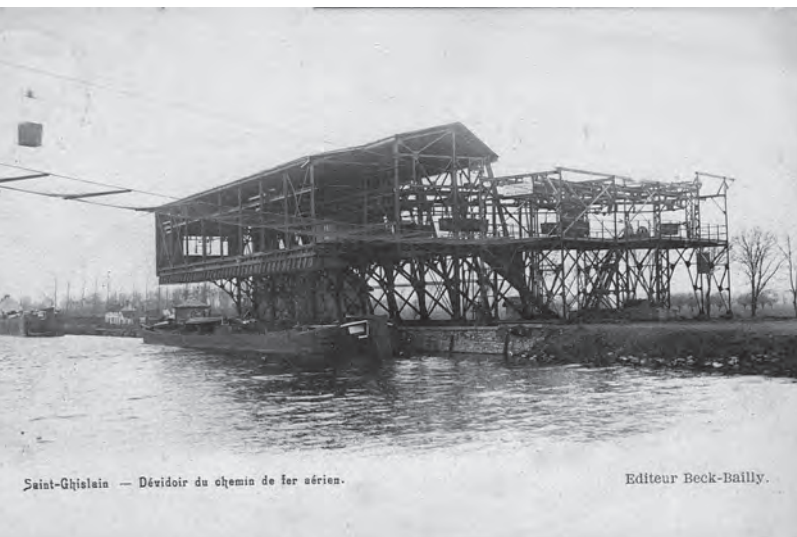
Derrière le chargeur, les prairies humides, les rangées de saules et de peupliers s'ouvrent au regard de l'observateur. Le canal forme comme la limite de l'expansion industrielle et commerciale au-delà de laquelle la nature a conservé tous ses droits.



V.21.

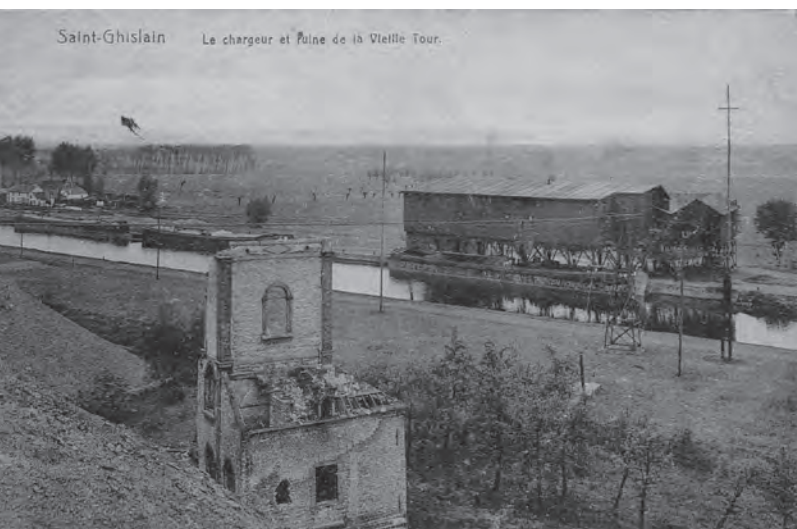
V.22.





V.23.

V.24.



V.25. Mons. Le canal de Condé, aquarelle de F. Ranot, lithographie de J. L. Goffart, Bruxelles, début du XX^e siècle (page 1 de la couverture du catalogue).
Collection privée.

Ce document est assez original. Il s'agit de la reproduction sur carte postale d'une aquarelle ayant pour cadre l'écluse n° 1 située à Mons. Au-delà de l'écluse, en direction de Mons, se trouve le bassin dit « des Anglais ». Au fond, le beffroi et la collégiale Sainte-Waudru. Sur la gauche, trois maisons. L'une d'elles est la maison de l'éclusier qui est toujours visible aujourd'hui²¹.

LE PAYSAGE AUJOURD'HUI²²

Aujourd'hui, une multitude de courants et de fossés rythment le paysage entre Saint-Ghislain et la frontière fran-

²¹ Voir la section VI du catalogue (notice VI.4).

²² Informations extraites de *Boussu, Hensies et Quiévrain*, [Namur]-Sprimont, 2004, p.14-15 et 66-67 (*Patrimoine architectural et territoires de Wallonie*).



çaise. Le relief plane de la vallée est à peine ondulé. Alors qu'à Hensies, deux zones paysagères se distinguent, au nord des parcelles de prairies humides et au sud de vastes parcelles cultivées, par contre dans la zone comprise entre Saint-Ghislain et le canal de Pommerœul, ces deux caractères sont imbriqués.

On y trouve des parcelles de prairies humides, limitées par des rangs de saules et traversées par des courants d'eau. Réparties sur l'ensemble de la zone, apparaissent des terres cultivées. Quelques parcelles de bois et de bosquets complètent le tableau. L'ensemble offre à la vue «un paysage très vert, serein et bucolique»²³ qui, dans le passé, n'a pas été touché par l'urbanisation et le développement industriel. Il est à souhaiter que cette situation ne change pas dans l'avenir.

V.26. Parcelles cultivées, bois et bosquets, avril 2007.

Photo G. Auquier.

Cette photo est prise du pont d'Hautrage qui surplombe l'autoroute E19-E42. À l'avant-plan, la dérivation de

la Haine. Au fond, à droite, le pont de la ligne de chemin de fer de Saint-Ghislain à Tournai.

V.27. Parcelles cultivées et prairies humides, avril 2007.

Photo G. Auquier.

Photo prise à proximité d'Hautrage en direction de Boussu et Hainin. Ici et là, des terres cultivées apparaissent au milieu des prairies et prés humides.

V.28. Pont des Herbières, avril 2007.

Photo G. Auquier.

Photo prise du pont des Herbières en direction de Saint-Ghislain. Les courants d'eau définissent des parcelles. Dans le fond, les terrils du Borinage.

V.29. Saint-Ghislain, rue Defuisseaux, avril 2007.

Photo G. Auquier.

Entre le rail de sécurité de l'autoroute et le mur anti-bruit, s'élevaient le pont et la passerelle. De part et d'autre de la rue est établie l'entreprise de produits réfractaires Preiss-Daimler Refractories,

²³ *Ibidem*, p. 66.



anciennement Belref. Au loin, on aperçoit les buildings de la Cité Spruyt.

V.30. Saint-Ghislain, le Home des bateliers, avril 2007.

Photo G. Auquier.

Photo prise de la rue Defuisseaux. L'imposante façade du Home s'élève le long de l'autoroute. Le canal s'écoulait à ses pieds. Aujourd'hui, il a une vue directe sur l'autoroute E19-E42.

V.31. Saint-Ghislain, rue Defuisseaux, avril 2007.

Photo G. Auquier.

La rue Defuisseaux aujourd'hui. Rue apparemment calme et paisible, troublée par le bruit des véhicules, et qui a été le témoin durant des décennies de la vie sur et autour du canal.

V.32. Saint-Ghislain, le Home des bateliers, avril 2007.

Photo G. Auquier.

La rue des Bateliers, déserte, coincée entre le Home et l'autoroute.

V.33. Saint-Ghislain, rue du Port, avril 2007.

Photo G. Auquier.

Un bâti dense s'est développé le long de la voirie, reliant le canal au centre de la ville. Au loin, le clocher de l'église actuelle²⁴.

²⁴ Voir plans V.2.3 (cadastre primitif, sections A et C après traitement informatique) et V.3.2 (plan Popp après traitement informatique).





VI. LES INFRASTRUCTURES DE LA NAVIGATION ET LES TRAVAUX DE COMBLEMENT

✿ BRUNO VAN MOL ✿



Le canal de Mons à Condé. Carte de la Belgique d'après Ferraris, 26^e feuille, Établissement géographique de Bruxelles, échelle 1/88000, vers 1840 (extrait).

1. LE CANAL EN LIGNE DROITE PLEIN OUEST, DU BEFFROI DE MONS AU CLOCHER DE L'ÉGLISE SAINT-WASNON À CONDÉ

Le canal mis en service en 1818 présentait une longueur totale de 26585 m, dont 20185m sur le territoire belge et 6400 m sur le territoire français. Il suivait une direction plein ouest à un demi degré sud près. Le bassin des Anglais à Mons, auquel s'est rattaché le canal du Centre vers 1890, lui fut rattaché au cours des années 1840

pour faciliter les relations entre le canal et le chemin de fer de Mons à Manage, établi en 1849.

La cunette du canal de Mons à Condé présentait, en cours ordinaire, une largeur de 10 m au plafond et 18 m à la ligne d'eau, avec un talus 8/4 (soit de 2 de base pour 1 de hauteur). Elle était bordée de chaque côté par des chemins de halage de 5 m de largeur en couronne (porté à 6 m vers 1870). Ceux-ci étaient couramment utilisés

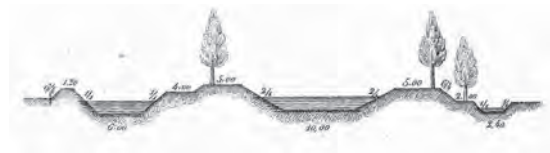
par les Borains pour leurs déplacements à bicyclette.

Comme le canal se trouvait partout au-dessus du niveau des terrains environnants, on l'avait construit entre des digues bordées de contre-fossés, tant pour drainer les terrains traversés que pour détecter les fuites éventuelles dans les digues et permettre d'intervenir rapidement s'il fallait colmater des brèches.



Le canal de Mons à Condé. Profil en travers type, avec deux contre-fossés de 2,40 m de large, 1867. AVHM, District de Mons.

Le tracé du canal en ligne droite au milieu de la vallée recoupait l'ancien cours de la Haine en plusieurs endroits. Celle-ci avait été dérivée et coulait parallèlement au canal sur une partie de son cours. La dérivation de la Haine remplissait alors le rôle de contre-fossé.



Le canal de Mons à Condé. Profil en travers type entre le Pont-Canal (Mons) et Saint-Ghislain avec la dérivation de la Haine servant de contre-fossé sur la rive gauche, 1867. AVHM, District de Mons.

En 1885, la pente totale du canal était de 13,55 m dont 10,35 m sur le territoire belge et 3,20 m sur le territoire français. Les écluses, qui portaient chacune un numéro, étaient au nombre de cinq en Belgique : n° 1 à Mons (Pont-Canal), n° 2 à Jemappes, n° 3 à Saint-Ghislain, n° 4 à Boussu (Herbières) et n° 5 à Hensies (Malmaison). Deux autres se trouvaient sur le territoire français, à Thivencelles et à Gueulzin. Leur largeur était de 5,20 m, tandis que leur longueur était de 45,50 m (dont 41,06 m utile) en Belgique et de 37,50 m en France.

Le canal de Mons à Condé rencontrait sur sa rive gauche (au sud), le petit canal dit « de Caraman », de 800 m de longueur, et sur sa rive droite (au nord), le canal de Pommerœul à Antoing, mis en service en 1826, afin d'établir une communica-

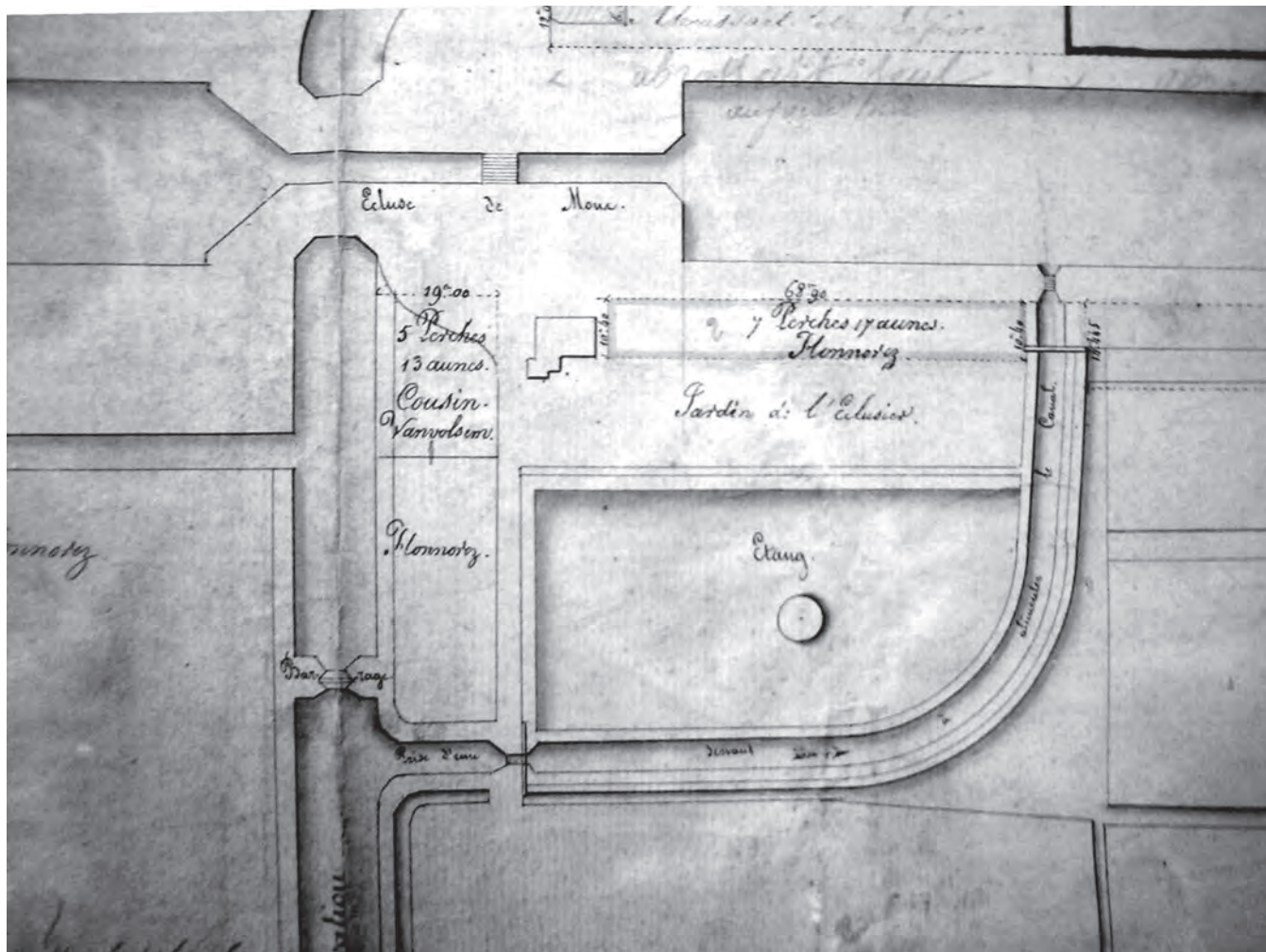
tion avec l'Escaut sur le territoire belge sans traverser la frontière. Le canal de Caraman avait été creusé en 1814-1815 par voie de concession de péage pour relier au canal de Mons à Condé divers rivages situés sur la Haine. En 1855, il fut définitivement converti en une simple rigole d'alimentation du canal de Mons à Condé, à la suite de l'abandon des anciens rivages des bords de la Haine¹.

La population dense et l'industrie omniprésente du Borinage ont conduit l'Administration des Ponts et Chaussées à construire de nombreux ponts pour franchir le canal : 13 pont-levis et un pont-levant (à Saint-Ghislain) établis sur les écluses et aux traversées de voiries ou de voies ferrées de charbonnages, ainsi que deux ponts fixes pour des lignes de chemins de fer. De nombreuses passerelles fixes supportant des canalisations diverses (électricité, eau, gaz), des traînages de wagonnets et des transporteurs funiculaires ont enjambé la voie navigable tout au long de son existence tandis que d'autres canalisations, enfouies dans le fond de la cunette, interdisaient l'ancrage des bateaux en de nombreux endroits.

1 Voir la section II du catalogue.

À sa fermeture en 1968, la hauteur d'eau dans le canal était de 2,40 m (3,50 m en certains endroits affaissés), de manière à permettre aux bateaux de prendre un enfoncement de 2,10 m et un tonnage maximum de 350 tonnes entre Mons et le canal de Pommerœul à Antoing, ainsi que sur ce dernier canal. Les deux voies navigables étaient ainsi placées sous le même régime que celui autorisé sur la partie de l'Escaut comprise entre la frontière française et Gand. L'augmentation d'enfoncement avait été rendue possible par des approfondissements successifs du plafond et par l'exhaussement du niveau de flottaison primitif. Sur le tronçon entre les Charbonnages d'Hensies-Pommerœul et la frontière française, la hauteur d'eau n'était que de 2,10 m pour un tirant d'eau de 1,80 m, comme sur le réseau français.

Des bassins pour le stationnement des bateaux et le chargement de marchandises, appelés les « larges », avaient été créés à Mons, à Jemappes, à Quaregnon, à Saint-Ghislain, à Boussu (Herbières) et à Thulin. Il existait, en outre, des bassins ou « gares d'eau » affectés à des services privés et établis par les sociétés charbonnières du Borinage. Deux d'entre eux étaient creusés à côté du canal : le premier à Quaregnon, sur la rive nord, où fonc-



Prise d'eau sur la dérivation de la Haine pour alimenter le deuxième bief du canal, plan orienté au sud, 1825.
BUMH, Cartes et plans, XIX - 902.

tionna de 1926 à 1982 une centrale électrique: le second à Saint-Ghislain, que l'on appela le «Sas», sur la rive sud. Muni de quais en maçonnerie de moellons, ce dernier mesurait 135 m de longueur sur 8 m de largeur d'entreposage. Ces gares d'eau communiquaient avec le canal par l'intermédiaire de deux chenaux d'accès où se trouvaient chaque fois deux ponts-levis livrant passage au chemin de halage et au chemin de fer.

Les chargements s'opéraient également le long d'une partie des rives du canal, dont une bonne moitié étaient munies de murs de quai remplaçant les talus en terre. Ces quais et talus ont fait l'objet de rehaussements incessants depuis la fin du XIX^e siècle pour pallier les tassements miniers.

L'alimentation du canal était assurée par quatre prises d'eau. La première avait lieu à la Trouille, en amont du moulin au bois à Hyon par un chenal appelé «le Trouillon», qui, après un parcours de 4700 m, débouchait en tête du bassin des Anglais (à partir de 1860 environ) et alimentait le premier bief du canal. La deuxième prise d'eau se faisait par la rive droite (nord) à la dérivation de la Haine et débouchait à l'aval de la première écluse,

dite du «Pont-Canal». Elle alimentait le deuxième bief.

La troisième était celle de Jemappes et se faisait également à la Haine sur la rive gauche (sud). Elle versait ses eaux en aval de l'écluse de Jemappes, assurant ainsi l'alimentation des troisième et quatrième biefs. Enfin, la prise d'eau dite «de Caraman» (rive sud) amenait les eaux de la Haine au canal dans le cinquième bief et alimentait les cinquième et sixième biefs.

Les bureaux de perception des droits de navigation étaient établis aux écluses de Jemappes, de Saint-Ghislain, des Herbières et de Malmaison. Un bureau de douanes et celui du conducteur des Ponts et Chaussées, représentant l'administration gestionnaire du canal, étaient installés à l'écluse de Malmaison. Un autre conducteur des Ponts et Chaussées résidait à l'écluse des Herbières, dans une maison plus grande que celle de l'éclusier.

Jusqu'aux années 1930, la navigation se faisait par halage humain ou animal². Les chevaux avaient le droit de dépasser les

2 Voir la section VIII du catalogue.

piétons, qui devaient laisser, sur le chemin de halage, un espace suffisant pour leur passage. Toutefois, un arrêté royal du 6 février 1857 estima « qu'il importe dans l'intérêt du commerce », que le halage soit fait par des chevaux ou des hommes, car des femmes ou des enfants affectés à cette tâche « donnent lieu à des lenteurs dans le mouvement de la navigation ». Un autre arrêté royal du 30 avril 1881 stipulait que les haleurs devaient se tenir sur la rive droite (nord) pour la remonte et sur la rive gauche (sud) pour les bateaux en descente de Mons à Condé. En remonte, ceux qui étaient chargés de marchandises avaient la priorité sur les bateaux vides au passage des écluses.

Pour tenir compte des particularités locales, les *Dispositions réglementant la police et la navigation*³ précisaient en 1935 qu'entre l'origine du canal et le pont-levis de Mons (c'est-à-dire le long du bassin des Anglais), le halage devait s'exercer sur la rive droite (ouest) tandis qu'entre ce pont et la frontière française, il devait suivre la rive gauche. Entre le pont de Thulin et l'écluse de Malmaison, il devait se pratiquer sur la rive droite pour les

bateaux destinés au canal de Pommerœul à Antoing ou qui en sortiraient.

Les bateaux mettaient généralement deux jours pour parcourir tout le canal de Mons jusqu'à Condé. Au pont-levis ferroviaire dit « Pont Falcot », à Quaregnon, les bateaux tant en remonte qu'en descente, « devaient céder le pas aux trains du chemin de fer du Bas-Flénu » se dirigeant vers les rivages situés sur la rive nord du canal, « pour autant que l'avant du bateau ne soit pas encore engagé dans un rayon de 30 m du pont ».

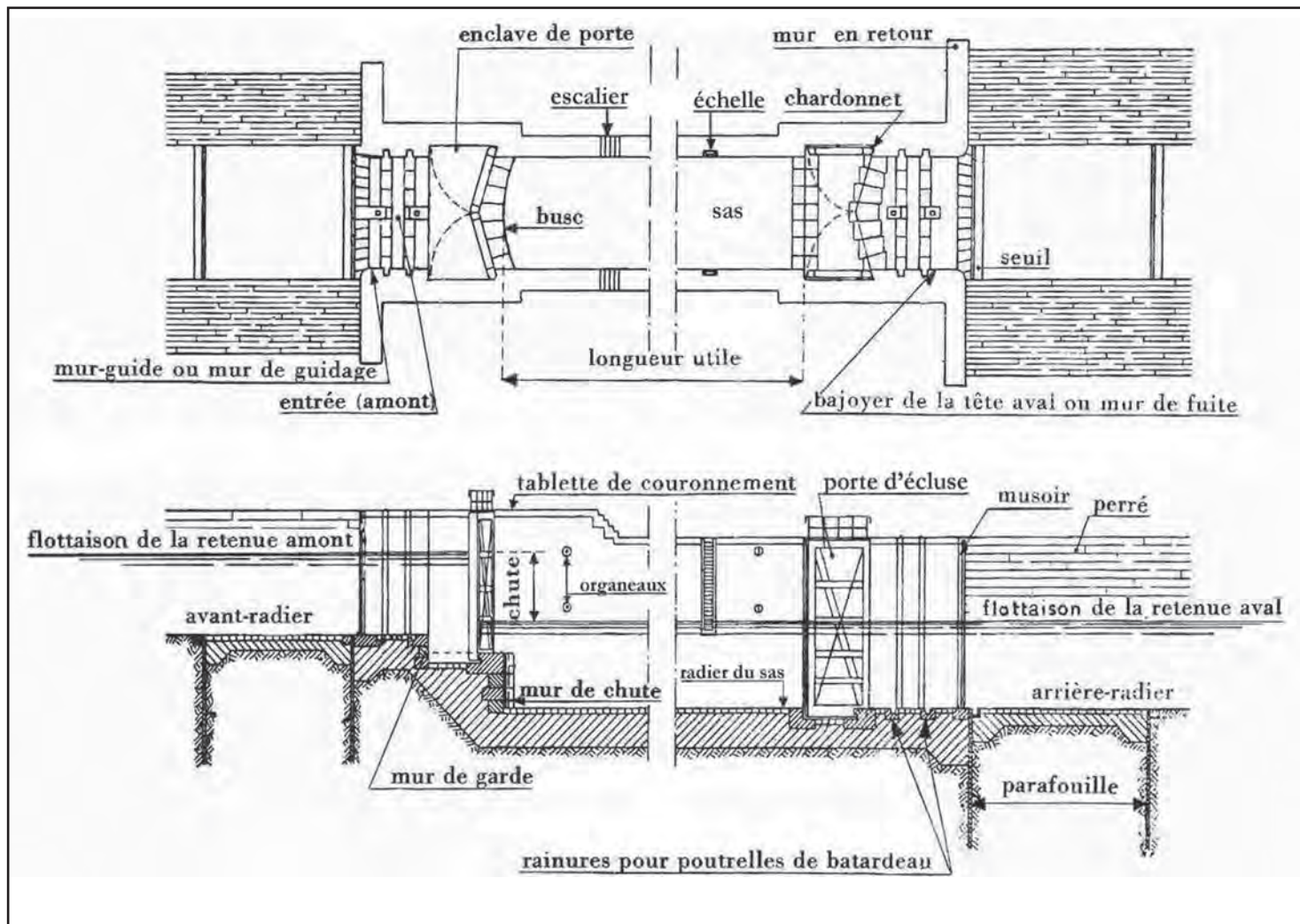
2. LES ÉCLUSES À SAS DU CANAL DE MONS À CONDÉ

Une écluse à sas est un dispositif comportant deux jeux de doubles portes (busquées, levantes ou coulissantes) qui permet, par le sassement d'un volume d'eau, de faire monter ou descendre un bateau d'un bief à l'autre.

Les écluses du canal de Mons à Condé sur le territoire belge sont toutes les cinq du type monolithe en maçonnerie de pierre et briques pour le radier et les bajoyers (en escalier à l'arrière).

Après la Première Guerre mondiale, les écluses détruites de Jemappes et de Malmaison ont été reconstruites en béton

3 3^e éd., Strée, 1957.



Écluse à sas. Schéma de principe.
 G. WILLEMS, *Voies de communication par eaux
 et navigation interne*, notes de cours,
 Université libre de Bruxelles, 1958.

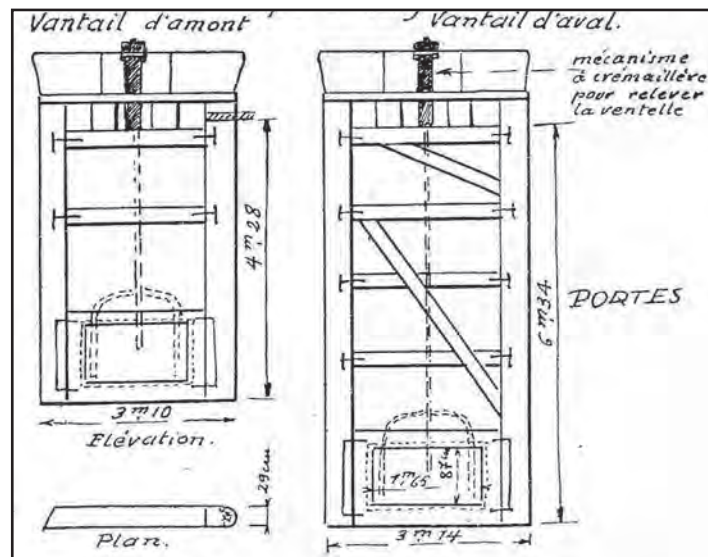
massif. Il en fut de même pour les rehaussements successifs de toutes les écluses.

Le sas de l'écluse est fermé à l'amont et à l'aval par des portes busquées ou levantes qui s'appuient au fond de l'écluse sur des saillies du radier appelées les buscs (amont et aval) : sur les côtés, les charonnets forment l'arrière des enclaves de portes dans les bajoyers.

A. LES PORTES BUSQUÉES

Chaque porte comporte deux vantaux tournant autour d'un montant vertical appelé poteau tourillon et s'arc-boutant dans l'axe de l'écluse le long de deux montants verticaux, les poteaux busqués. En bois de chêne jusque dans les années 1940, les portes busquées furent progressivement remplacées par des portes à vantaux métalliques. Des fourrures en bois sont alors fixées aux poteaux busqués pour assurer l'étanchéité.

Dans le bas des portes, des vantelles couissant verticalement (pleines, à jalousies) ou à papillons pivotant horizontalement, sont commandées depuis la passerelle de service supérieure par des crémaillères actionnées par des leviers ou des crics à manivelles. Ces vantelles permettent soit de laisser entrer l'eau dans



Croquis de portes amont et aval avec leurs vantelles.
Dessin de G. FLAMME, *Histoire du canal de Mons à Condé*, Fichier scolaire coopératif, 1949.

le sas pour l'amener au niveau amont (du bief supérieur vers le sas) soit de la laisser sortir du sas pour atteindre le niveau aval (du sas vers le bief inférieur).

La manœuvre manuelle des portes busquées s'effectuait à l'aide de poutrelles horizontales de 7,50 m de longueur appelées les toises, qui prolongeaient la partie supérieure des portes.

Par la suite, des crémaillères (droites ou cintrées) fixées aux portes s'engrènaient sur des roues dentées placées dans



Écluse de Boussu-Herbières : les poutrelles
de manœuvre des portes busquées débordent
largement de part et d'autre du sas,
début du XX^e siècle.
Collection M. Capouillez.



L'écluse de Malmaison et sa porte levante aval en position relevée mettant en communication le sas avec le bief aval, vers 1960.
Collection A. Auquier.

les bajoyers et étaient actionnées par des manivelles verticales, par des colonnes à renvoi d'angle ou par des moteurs électriques.

B. LA PORTE LEVANTE AVAL DE L'ÉCLUSE DE MALMAISON

En 1936, lors de l'exhaussement de l'écluse pour remédier aux tassements miniers, on a installé, à l'aval de l'écluse

de Malmaison, une porte levante manœuvrée électriquement.

Les vantelles du type « papillons » étaient actionnées par des crics à crémaillère commandés depuis la passerelle supérieure de la porte.

La porte était levée par des câbles actionnés par un moteur électrique puis guidée latéralement et longitudinalement par des roulettes. Elle était protégée de l'impact éventuel d'un bateau en cours de

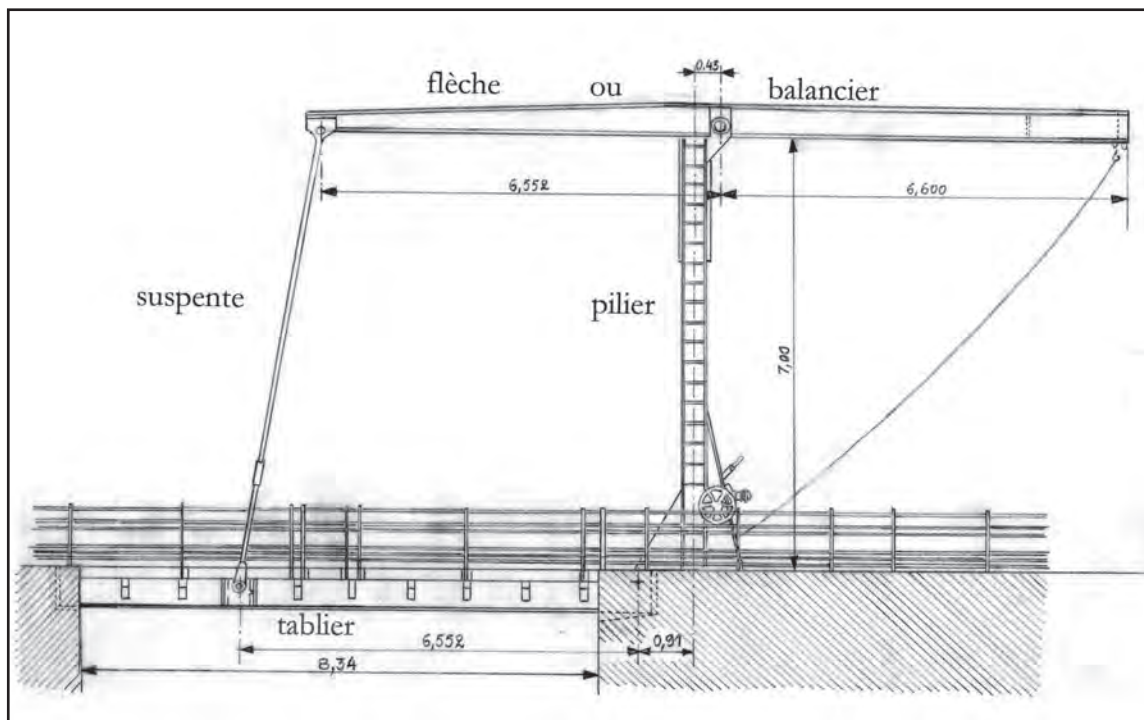


Schéma d'un pont-levis du canal de Mons à Condé vers 1950.
Dessin B. Van Mol

sassement par une poutre de choc cintrée placée côté amont.

3. LES PONTS MOBILES ET LES PASSAGES FIXES SUR LE CANAL

A. LES PONTS-LEVIS

Un pont-levis est un mécanisme de franchissement qui se lève ou s'abaisse à volonté au-dessus d'un fossé ou d'un

chenal. C'est un bel exemple d'équilibre permanent.

Pour relever le pont, on déplace son centre de gravité en exerçant une traction sur une chaîne fixée à l'arrière de la flèche (ou balancier). Le poids du pontier suspendu à la chaîne permettait d'entamer la manœuvre d'ouverture. Des treuils à mains puis motorisés ont remplacé les chaînes.



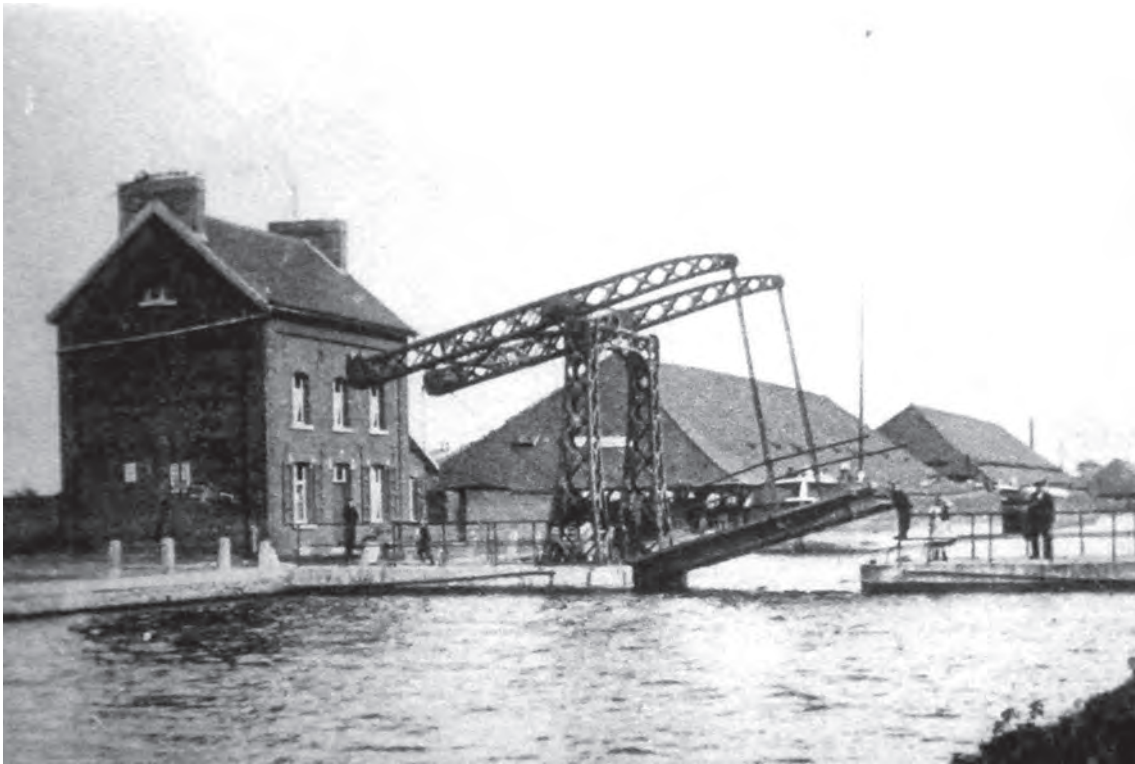
Le pont-levis sur l'écluse n°1 dite de Pont-Canal à Mons. Lithographie d'Étienne Wauquière, vers 1840.
BUMH, Estampes, E 1252.

Six modèles de ponts-levis se sont succédés et côtoyés sur le canal de Mons à Condé :

1. Les premiers étaient en bois, comme l'attestent les deux seules vues de ces ponts-levis qui nous soient parvenues, réalisées par Lheureux et Wauquière. La liaison entre les piliers

carrés était renforcée par une arcade cintrée constituée d'éléments disposés en éventail. Le contrepoids est assuré par des blocs de pierres arrimés sur un plancher à l'arrière du balancier. Des chasse-roues en quart de cercle protégeaient les pieds des piliers.

2. Les plus caractéristiques étaient



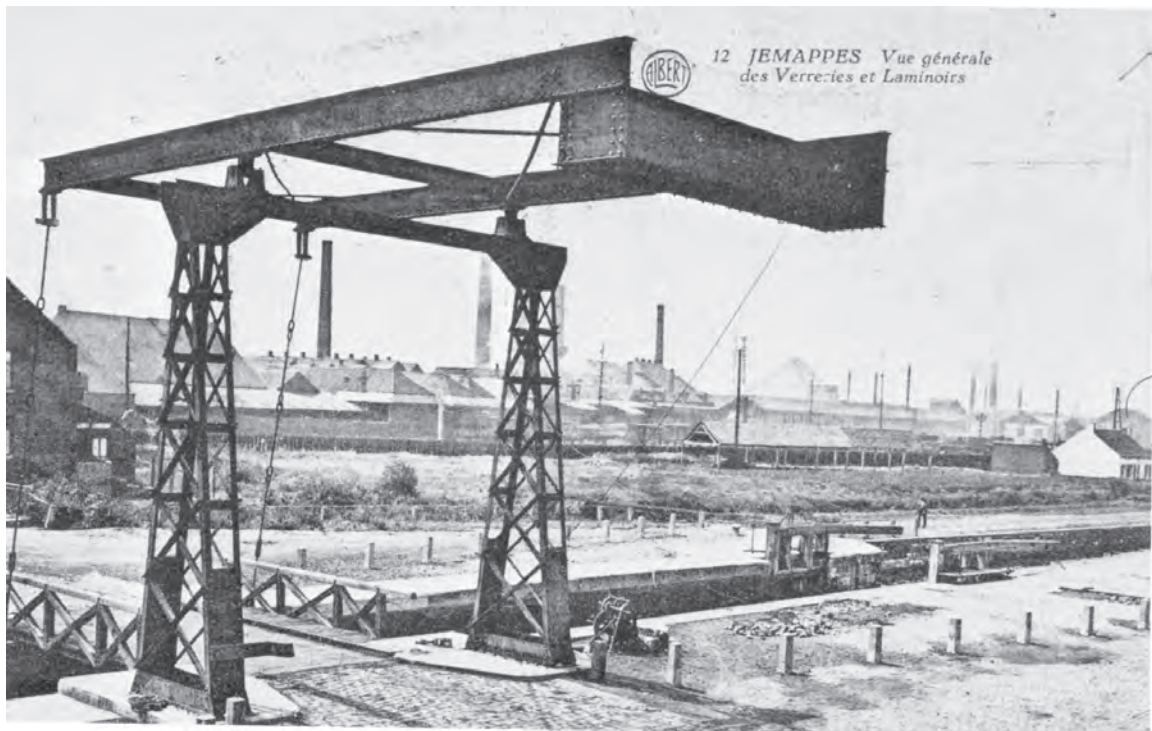
Pont-levis du Rivage de Quaregnon en cours de manœuvre (avant 1914). Sur la rive, la maison pontière, dont un exemple subsiste encore à Mons au Pont-Canal, et des hangars à charbon.
Collection du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région.

métalliques à piliers carrés en treillis et flèches en treillis cintrées vers le bas. La plupart ont été détruits en 1918.

3. Le pont-levis sur l'écluse n°3 de Saint-Ghislain reconstruit après 1918 se composait de piliers en fonte, reliés par des consoles métalliques ajourées. Ils étaient étançonnés à l'arrière par des barres obliques et les pieds étaient protégés par des chasse-roues en quart de

cercle. Les flèches, non cintrées, étaient en treillis métalliques. Le tablier était suspendu par des chaînes, articulées au sommet par des palonniers (voir cat. IV.17).

4. Les ponts-levis de l'entre-deux guerres étaient métalliques à piliers triangulaires étré sillonnés en losange, flèches en poutrelles à âme pleine et contrepoids suspendu à l'arrière.



Pont-levis sur l'écluse n° 2 à Jemappes, vers 1930.
Collection du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région.

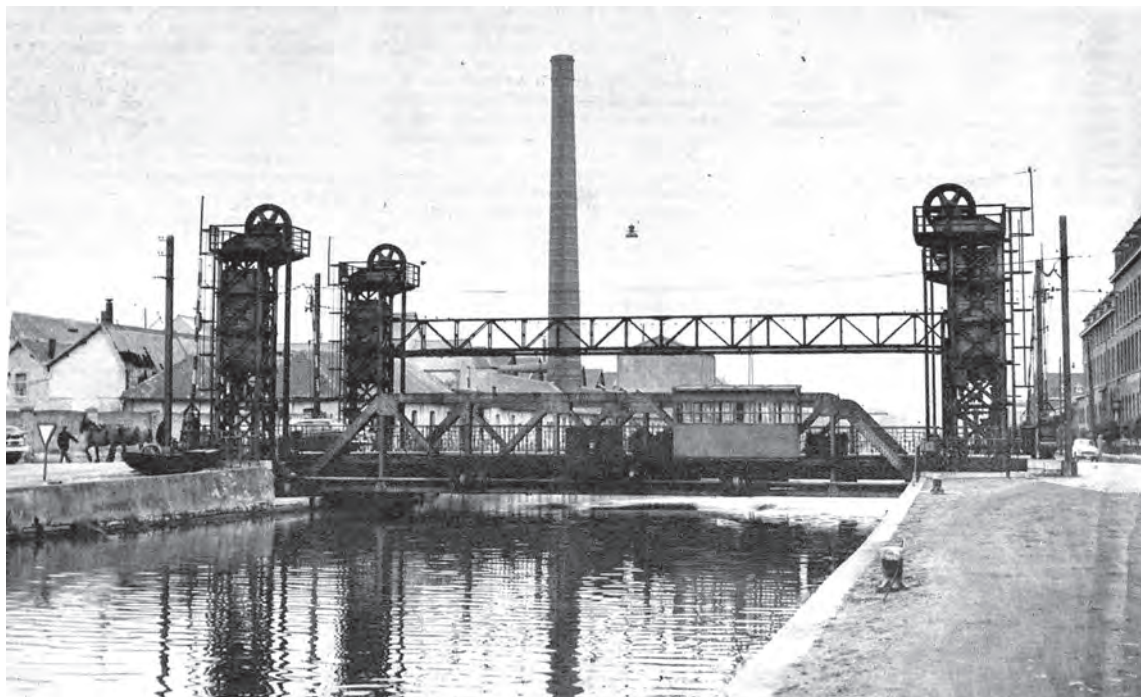
5. Un autre modèle métallique avait des piliers en échelles et des flèches en poutrelles à âme pleine et contrepoids suspendus à l'arrière, indépendantes l'une de l'autre (voir cat. IV.15).

6. La dernière génération de ponts-levis fut métallique à portique et flèches (d'épaisseur réduite à l'extrémité avant) en poutrelles à âme pleine, avec un contrepoids inséré dans un cadre à l'arrière.



Ponts-levis de l'écluse n° 4 des Herbières à Boussu, vers 1955. Au second plan, le pont-levis désaffecté, sans tablier, qui se trouvait au milieu de l'écluse, interrompant plus longtemps la traversée des piétons et véhicules routiers quand un bateau transitait par l'écluse.

Collection du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région.



Le pont-levant de Saint-Ghislain en 1964.
Collection privée.

B. LE PONT LEVANT DE SAINT-GHISLAIN

Dans le but d'améliorer la traversée routière du canal en y établissant la circulation à double sens, le pont-levis à simple voie existant a été remplacé en 1935 par un pont levant métallique à membrure supérieure triangulée, de 22,50 m de portée et de 9,60 m de largeur, admettant une charge de 32 tonnes, supporté par des piliers métalliques en treillis contenant les contrepoids, laissant en position haute un tirant d'air de 4,23 m pour la navigation.

Ce pont-levant a été construit en aval du pont-levis par l'entreprise Oger de Namur pour l'infrastructure (pieux et culées en béton) et par la Compagnie centrale de construction de Haine-Saint-Pierre pour la superstructure métallique. Le pont monté sur la rive nord a été lancé en le posant sur l'avant d'un ponton lesté.

C. LE PONT RICHEBÉ BASCULANT TYPE SCHERZER

Le pont-levis carrossable initial de la rue Richebé à Quaregnon a été détruit pendant la Première Guerre mondiale. Il

n'a pas été reconstruit et ses culées sont restées en place jusqu'en 1951, année où elles ont été démolies pour faciliter la navigation.

En 1962, il a été décidé de créer une liaison routière depuis la rue Richebé jusqu'à la nouvelle darse de Ghlin, sur le canal de Nimy-Blaton. Pour le franchissement du canal, on avait prévu un pont basculant type Scherzer à contrepoids escamotable dans un encuvement.

Ce pont de 10 m de portée et 9,78 m de large, permettant le double sens de circulation, pesait 69 tonnes plus un contrepoids de 49 tonnes, placé sur la rive nord dans une cave de 6,50 x 6,50 x 13 m. Le pont basculant devait s'élever sous un angle de 70 degrés en 60 secondes. Il devait être construit par les entreprises aujourd'hui disparues Sodetra de Bruxelles pour les culées sur pieux et A.B.R. d'Enghien pour la partie métallique.

La faillite de l'entreprise Sodetra entraîna l'interruption des travaux. Le pont métallique basculant, déjà livré par le fournisseur, ne fut jamais mis en place et resta sur le chantier jusqu'à la création de l'autoroute. Tout au plus servit-il de passerelle provisoire pendant les travaux de remblaiement du canal.

D. LES PONTS FIXES DE CHEMIN DE FER

Plusieurs lignes de chemin de fer publiques et privées franchissaient le canal : certaines sur des ponts-levis, d'autres sur des ponts fixes placés à hauteur suffisante pour laisser le tirant d'air requis par la navigation. Parmi ces derniers, on peut citer deux exemples à Saint-Ghislain, d'amont en aval.

D'une part, le pont de la ligne SNCB de Saint-Ghislain à Jurbise à simple voie, appelé le « Pont bleu ». Il s'agissait d'un pont métallique à membrure supérieure cintrée triangulée, dont la culée sur la rive sud était percée par un arc en plein cintre pour la dérivation de la Haine. Dynamité en 1918, le pont métallique fut rétabli en reposant, du côté de la rive sud, sur une pile en maçonnerie commune à la travée métallique du pont sur la Haine. Détruit à nouveau en 1940, il sera remplacé en 1943 par un pont triangulé de plus grande portée (60 m) franchissant alors le canal et la Haine d'une seule volée.

D'autre part, le pont de la ligne SNCB n°78 de Saint-Ghislain à Tournai à double voie, constitué de hautes poutres maîtresses à âme pleine.



Saint-Ghislain. Le « Pont bleu » durant l'entre-deux-guerres.
Collection du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région.

E. LES PASSERELLES

De nombreuses passerelles métalliques étaient établies au-dessus du canal de Mons à Condé, la plupart pour supporter des canalisations diverses, telles que des conduites d'eau et de gaz ou des câbles électriques.

Deux passerelles en treillis métallique furent placées au-dessus du canal par les Charbonnages d'Hensies-Pommerœul : la première pour supporter le chemin de traînage par wagonnets depuis le site Louis Lambert à Hensies jusqu'aux installations de chargement des Sartis à Pommerœul : la seconde pour accueillir une courroie transporteuse de chargement des bateaux par une goulotte mobile.

F. LES TRANSPORTEURS AÉRIENS FUNICULAIRES

Il existait deux lignes de transporteurs aériens funiculaires amenant le charbon aux rives du canal dans des bennes suspendues à un câble mobile, vers des installations de chargement mécanique sur la rive nord.

Le funiculaire de Quaregnon venant du Charbonnage du Rieu du Cœur établi au sud du canal, franchissait ce dernier en amont de la darse nord des charbonnages,

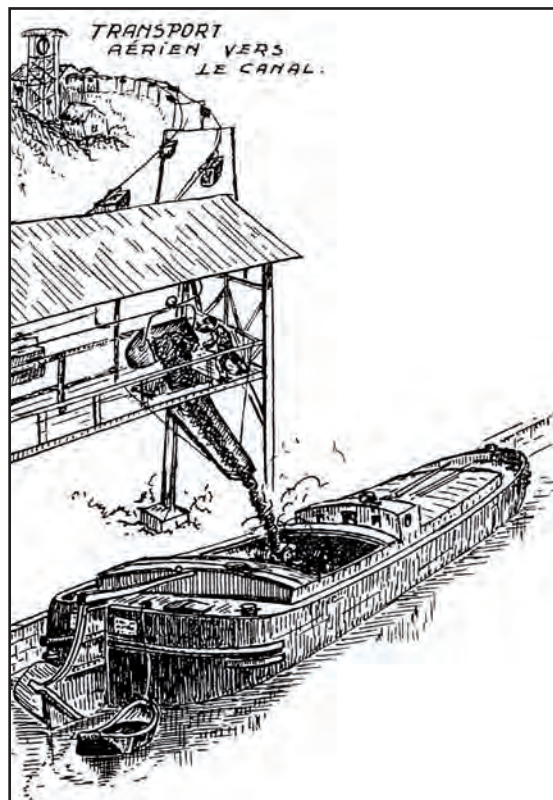
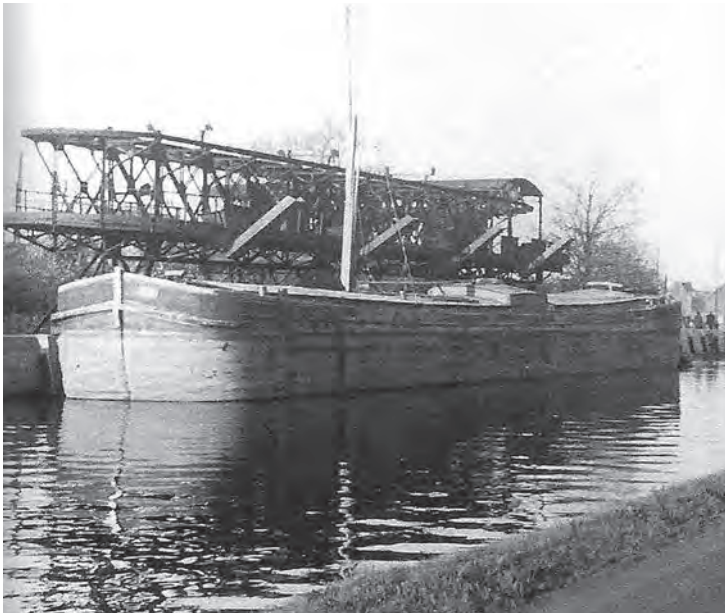
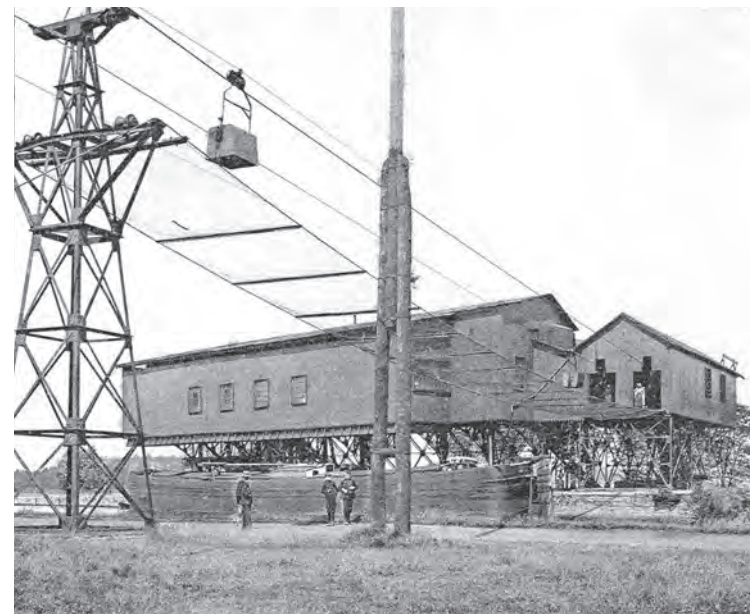


Schéma d'un transporteur aérien et d'une installation de chargement des bateaux par une goulotte orientable.

Dessin de G. FLAMME, *Histoire du canal de Mons à Condé*, Fichier scolaire coopératif, 1949.



Quaregnon-Rivage, vers 1950. Le chargement mécanique des bateaux alimenté depuis le charbonnage du Rieu du Cœur par un transporteur funiculaire traversant le canal, non visible ici. Collection du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région.



Saint-Ghislain. Le « dévidoir » automatique en porte à faux sur le canal, début du XX^e s. À l'avant-plan, une benne vide retourne vers le Charbonnage du Grand-Hornu. Un filet de protection est tendu au-dessus du canal et des chemins de halage. Collection M. Capouillez.

devenue en 1926 la darse de la centrale électrique. Plus tard, l'installation de chargement fut alimentée par un transporteur funiculaire plus court depuis le Charbonnage de l'Espérance situé au nord, sur Baudour.

La seconde ligne funiculaire, sur le territoire de Saint-Ghislain, amenait le

charbon du Charbonnage du Grand-Hornu au « dévidoir » construit en aval de l'écluse n° 3 de Saint-Ghislain.

canal se trouvait entre des digues qui maintenaient son niveau plus haut que les terrains environnants et où l'évacuation de l'eau pouvait se faire par gravité. Ainsi les chantiers, bordés eux aussi de digues, pouvaient se remplir de l'eau du canal. Les entrées étaient le plus souvent biaisées pour faciliter la manœuvre des longs bateaux.

Une fois le bateau entré et mis en place au-dessus des tins, on fermait la porte au canal et on vidangeait le chantier pour le mettre à sec, par une vanne déversant les eaux vers les terrains bas environnants ou vers les contre-fossés.

Au fil du temps, on relève la présence de douze chantiers navals établis le long du canal dès les années 1820. D'amont en aval, ce sont :

1. La Société anonyme des Grands Chantiers Navals, qui, en 1921, se trouvait à Mons (Pont-Canal), sur la rive nord, juste avant la dérivation de la Haine. Un chenal reliait le bassin à flot et la cale sèche. Une grande étendue d'eau, probablement vestige de celle-ci, existait encore au début des années 1960. Les ateliers et la centrale électrique se trouvaient de l'autre côté de la dérivation. Plus tard, les installations pétro-

lières d'Esso et de Caltex s'établirent de part et d'autre de l'emplacement du chenal.

2. Le chantier Delloye, de Valenciennes, établi à Jemappes sur la rive nord depuis 1827, en amont du pont des Postes, agrandi en 1889, devenu en 1911 le chantier Grille breveté Choir Frères, puis Disneur Frères en 1932.

3. Le chantier Richebé et Fauvel, installé en 1891 sur le quai des Otages du large de Jemappes (rive nord), à proximité du chantier naval exploité par les mêmes familles dans une boucle de la Haine, avant la construction du canal⁴.

4. Le chantier Coppée du Roy de Blicquy établi depuis 1834 en aval du précédent, sur la rive nord.

5. Le chantier Chiffot, établi au bout de la rue de l'Abbaye à Saint-Ghislain, qui occupait, avant 1940, une quinzaine d'ouvriers.

6. Le chantier d'Emmanuel Joseph Gillot qui, depuis 1820, s'était installé à Saint-Ghislain sur la rive nord, au quai des Anglais, en face du Sas. Plus tard, il deviendra le chantier R. Calotte.

⁴ Voir cat. V.5 et l'illustration.

MAISON
MONSIEUR
E

SAINT-GHISLAIN. — Construction de bateaux.



Bateau en bois dans le chantier naval d'Emmanuel Gilliot,
photographié le 16 octobre 1887.
Collection BUMH.



Bateaux en cale sèche au chantier Dangreau, à Boussu-Herbières, vers 1930.
On procède au soulèvement manuel de celui de gauche à l'aide de crics à vis.
Collection privée.

10. Le chantier B. Barigand, de Tertre-Herbières, établi sur la rive nord depuis 1873. En 1944, Jean Barigand vendait notamment du calfat et du goudron aux bateliers.

11. Le chantier de Félix Clique fils (puis Clique-Place), autorisé en 1845, sur la rive sud à proximité de l'embranchement du canal de Caraman. Il sera repris en 1921 par Gérard et Henri Dangreau, de Tertre.

Ce chantier a subsisté jusqu'en 1965. Le propriétaire de l'époque, Alfred Dangreau, sans travail depuis la fermeture du canal, fut alors engagé par l'Administration des Voies navigables comme éclusier à l'écluse de Malmaison.

12. Le chantier Jules Lefèvre et Louis Gustave, de Tournai, installé sur la rive sud au début du large de Thulin.

Certains chantiers se sont convertis à la construction métallique avec des fortunes diverses, tandis que d'autres se sont livrés à des activités commerciales se rapportant à la navigation fluviale : accastillage, agrès de marine, carburants, produits de calfatage, etc.

Sur une photo aérienne zénithale prise en 1950 par le Ministère des Travaux publics, l'emplacement de certains chantiers navals est bien visible.



Photographie orientée au nord, 1950. Emplacement des chantiers navals Barigand, Ducobu et Wattiau de part et d'autre de la ligne SNCB n° 78 à Tertre et Boussu. Vestiges des bassins entourés de digues.

Photographie Ministère des Travaux publics, 3511.

À Boussu-Herbières, Henri Thaysse se consacra à la démolition des bateaux en bois jusque dans les années 1950. Les planches encore valables servaient à construire des abris pour le bétail, le reste servait au chauffage. Lorsqu'un bateau métallique était mis hors service, il était « déchiré » dans un chantier agréé où un fonctionnaire venait constater la mise hors service et octroyait une « prime », pour laquelle le propriétaire avait cotisé pendant 10 ans.

Les chantiers navals servaient aussi au jaugeage des bateaux par du personnel désigné par l'Administration.



Carte de Belgique au 1/250000, M 534, feuille sud, 3^e éd.,
Institut géographique militaire belge, Bruxelles, 1974, extrait.

5. LE COMBLEMENT PARTIEL DU CANAL DE MONS À CONDÉ

Le canal de Mons à Condé a été comblé pour servir d'assiette au tronçon commun des autoroutes Bruxelles-Paris (E 19) et de Wallonie (E 42), sur une partie seulement de son tracé, de Jemappes à Saint-Ghislain. De part et d'autre, la cuvette du canal sert de lit à la Haine rectifiée. Au-delà de Saint-Ghislain, après le parking établi à l'emplacement de l'ancien Sas, l'autoroute est déviée vers le sud pour s'établir à côté du site du canal. Cette baïonnette dans le tracé a permis de construire l'autoroute sur une assiette qui ne requérait pas de devoir remblayer préalablement le canal.

La décision d'établir l'autoroute sur

le canal a été prise le 14 juillet 1965 par le Conseil des Ponts et Chaussées, profitant de la quasi-disparition de la navigation sur le canal Mons-Condé entre Mons et Pommerœul depuis 1963, le canal de Nimy-Blaton à 1350 tonnes ayant absorbé presque tout le trafic.

Cette décision a incontestablement été motivée par le gain que représentait pour l'État le fait de déjà disposer des terrains expropriés au début du XIX^e siècle, lors de la construction du canal. En outre, le comblement mettrait un terme aux dépenses suscitées par la nécessité de devoir rehausser inlassablement les

Le chantier de l'autoroute à Jemappes, en 1969. À gauche, le canal est presque remblayé : la plate-forme de l'autoroute sert de garage aux engins de chantier. À droite, le long de la Haine, une sonnette bat les pieux pour l'égout aérien en face des Laminoirs. Photographie tirée de la revue *Excavator*, janvier 1971.



digues et les quais, en raison des incessants tassements miniers dus à l'exploitation intensive du charbon dans la vallée de la Haine.

Le 20 juin 1967, paraissait l'avis à la batellerie suivant : « Par suite des travaux à l'autoroute de Wallonie, l'ancienne section Mons-Pommerœul sera définitivement fermée à Pommerœul à partir du 15 juillet 1967 par un barrage ». Ce n'est pourtant que le 23 février 1968 que la navigation a été définitivement interrompue sur ce tronçon du canal : un dernier bateau quittait ce bief, après avoir déchargé des

matériaux aux établissements Storez à Pont-Canal. Quelques jours plus tard, on procédait à la récupération des poissons.

En 1969, les travaux de remblaiement du canal commençaient à Jemappes, là où arrivait l'autoroute en construction venant de Nimy par Ghlin. Ces travaux étaient concomitants aux importants travaux de démergement de la Haine facilités par l'abaissement du niveau des eaux sur le tronçon français. Ces travaux étaient destinés à mettre un terme aux fréquentes inondations de la vallée de la Haine dans



En 1970, le chantier de l'autoroute à Jemappes a progressé. À droite, à côté de l'égout aérien, la nouvelle cunette pour la Haine se dessine.

Photographie tirée de la revue *Excavator*, janvier 1971.

la traversée du Borinage, consécutives aux affaissements miniers.

Entre Jemappes et Pommerœul, les travaux de l'autoroute dite « du Borinage » furent dirigés par le Service du Borinage des Voies hydrauliques (gestionnaire du canal) et exécutés en même temps que les travaux de démergement de la Haine, dont les maîtres d'œuvre étaient l'intercommunale IDEA et le bureau d'études N.M.V. Les tronçons adjacents de l'autoroute de Wallonie étaient gérés par la 4^e Direction des Autoroutes (4^e D.A.R.) à Mons.

Le comblement du canal a été réalisé

à l'aide de moellons de schiste aggloméré. Cette technique a été utilisée pour éviter le curage préalable des boues qui se trouvaient par endroit en grande quantité dans le canal. Les gros éléments en se bloquant les uns contre les autres et en laissant assez d'interstices pour permettre à la boue de les remplir, constituaient une assise valable.

Les terrassements de remblais du canal sur le tronçon Ghlin-Jemappes ont requis la mise en œuvre de 2 500 000 m³ de schistes provenant du terril de l'Espérance à Baudour, tandis que 250 000 m³ de

schistes du même terril servaient à l'aménagement adjacent du lit de la Haine.

Les schistes mis en remblais dans la section Jemappes-Quaregnon provenaient du terril n° 7-8 d'Hornu-Wasmes : 700000 m³ sont allés dans le remblai du canal et 200000 m³ ont servi à aménager le nouveau lit de la Haine. Le terril n° 2 du Couchant du Rieu du Cœur à Quaregnon⁵ a servi à l'établissement des rampes d'accès au passage supérieur du Rivage de Quaregnon. Sur la section Quaregnon-Boussu, ce sont 3120000 m³ de schistes provenant du terril n° 4 de la Grande Veine à Élouges qui ont été utilisés.

Les remblais du contournement est de Saint-Ghislain ont été exécutés à l'aide des terrils du Grand-Hornu à Saint-Ghislain qu'il traversait. Celui de Tertre du Charbonnage d'Hautrage a fourni en 1969-1970, 1350000 m³ sur une distance de transport de 2,3 km environ, pour le contournement nord de la Haine à Saint-Ghislain. Le transport des schistes du terril de Warquignies pour le remblai des rampes d'accès de la ligne SNCB n° 78 de Saint-Ghislain à Tournai, s'est effectué par wagons trémies à déversement bi-

latéral de 55 tonnes remplis au terril par des camions-tombereaux ou *dumpers* de 30 tonnes. 350000 tonnes de schistes ont ainsi été transportés sur une distance de 8 km en évitant d'emprunter les routes communales afin de ne pas incommoder les riverains.

Depuis la construction de l'autoroute, le tronçon Jemappes-Hensies (frontière française) est traversé par 19 ouvrages d'art isostatiques, pour pallier d'éventuels affaissements miniers : 13 passages supérieurs (9 ponts routiers, 2 passerelles pour piétons et 2 ponts de chemins de fer) et 6 passages inférieurs (3 aqueducs et 3 ponts routiers).

Les fondations et revêtements comportant 35 cm de sous-fondation, 18 cm de fondation en béton maigre et 22 cm de revêtements hydrocarbonés (tarmac) ont été mis en œuvre entre 1970 et 1972. D'importantes plantations arbustives ont massivement « meublé » les abords, partout où ce fut possible.

L'inauguration de la section Mons-Jemappes eut lieu le 21 décembre 1970. Une première chaussée fut ouverte sur le tronçon jusque Saint-Ghislain le 15 février 1972. Les deux chaussées furent achevées le 14 juin 1972. Le tronçon final Dour-Hensies était mis en service

5 Sur lequel est établi la cité-jardin du « Clos d'Assoro », rue De Brouckère.

le 27 mars 1972 sur une chaussée et le 5 juillet 1972 sur deux chaussées. La liaison avec la France à Hensies fut inaugurée en grande pompe par le Roi Baudouin et le Président français Georges Pompidou le 19 décembre 1973.

C'est en 1974 que fut érigé le monument-signal frontière d'Hensies-Saint-Aybert, dû au sculpteur Jacques Moeschal, interpénétration de deux pyramides tronquées opposées représentant deux mains qui se touchent et symbolisant l'amitié franco-belge.

Trente ans plus tard, seul le Home pour enfants de bateliers Désiré De Meyer, à Saint-Ghislain, rappelle aux milliers d'usagers des autoroutes Bruxelles-Paris et de Wallonie, qu'une voie d'eau internationale passait par là, autrefois...



Bibliographie

Archives des Voies hydrauliques à Mons (AVHM).

Bibliothèque de l'Université de Mons-Hainaut (BUMH), collection des Cartes et Plans.

Arrêtés royaux des 6 février 1857, 13 décembre 1855, 6 août 1861 et 30 avril

1881. AUQUIER (A.), *Le Borinage en héritage*, Hornu, 1993 (*Collection Notre Passé*). AUQUIER (A.), *Métiers et petits métiers d'antan au Borinage*, s.l. [Hornu], s.d. [1985]. AUQUIER (A.), *De Mons à Condé ou l'ombre de Napoléon*, Hornu, 1981. AUQUIER (A.) et THOMAS (W.), *Mémoire en images, Quaregnon - Wasmuel*, Bruxelles, 1999. CAPOUILLEZ (M.), *L'entité de Boussu en cartes postales anciennes*, Boussu, 1990. COULON (D.), *Mémoire en images. Saint-Ghislain*, Bruxelles, 1999. DE SOIGNIE (J.), *Histoire des voies de communication par terre et par eau, principalement au point de vue du Hainaut*, Mons, 1874. DECAMPS (G.), *Mons. Guide du touriste*, Mons, 1894. DEPASSE (A.), *Jemappes en cartes postales anciennes*, Zaltbommel, 1973. *Dispositions réglementant la police de la navigation*, 2^e éd., Ministère des Travaux Publics, Bruxelles, 1908. *Dispositions réglementant la police et la navigation*, Ministère des Travaux Publics, Bruxelles, 1935; 2^e éd., Bruxelles, 1957. *Excavator*, mensuel, janvier 1971. FLAMME (G.), *Histoire du canal de Mons à Condé*, Fichier scolaire coopératif, 1949. FOURMANOIT (L.), *Des luttes... des hommes... et du Borinage*, Saint-Ghislain, 1981. LECLERCQ (A.), *Jemappes, jadis, hier, aujourd'hui*, s.l.,

s.d., [1985]. LELIÈVRE (G. A.), *Le premier chemin de fer belge : du Grand-Hornu à Saint-Ghislain*, dans *Miettes d'histoire de Saint-Ghislain*, fasc. 2, 1968, p.24-28. SAMAIN (E.), *Quaregnon en cartes postales anciennes*, Zaltbommel, 1972. *Voies navigables de la Belgique. Recueil de renseignements*, t.1, *Notices. Règlements*, Bruxelles, Ministère des Travaux Publics, 1880. WILLEMS (G.), *Voies de communication par eaux et navigation interne*, notes de cours, Université libre de Bruxelles, 1958. WILQUIN (A.), *Des autoroutes Paris-Bruzelles et de Wallonie à la route axiale du Borinage*, manuscrit, 1994.

VI.1. Le canal de Mons à la frontière française, carte au 1/5 000, Service de photogrammétrie du Ministère des Travaux publics, 1961, 50 x 480 cm.

Musée de la Route à Mons.

Il s'agit d'un assemblage de 6 cartes portant les numéros 45/5/2, 45/5/1, 45/6/1, 45/6/2, 45/7/1 et 45/7/2. Levées en 1957, elles ont été mises à jour en 1960 et éditées en 1961.

Ces cartes, établies au moyen de stéréorestituteurs mécaniques Wild à partir de photos aériennes prises au cours des années 1950, présentent la zone de part et d'autre du canal, depuis la frontière française jusqu'à Mons, sur une largeur de 250 m.

VI.2. Plan synoptique du canal de Mons à Condé lors de sa mise en service, plan en couleur plastifié, XIX^e siècle, 32,5 x 114 cm.

AVHM.

Ce plan au 1/20000 représente le réseau hydrographique de la vallée de la Haine depuis Mons jusqu'à la frontière française. La ville de Mons est encore entourée de ses remparts communaux

construits au XIII^e siècle. Figurent sur ce plan les affluents et les différents tronçons de la Haine recoupée par le canal et déviée parallèlement à elle. Ce document semble être une copie du plan établi en 1813 par le «géographe» français des Ponts et Chaussées Lefèvre aîné.

VI.3. Profil en long du canal de Mons à Condé, plan manuscrit, dressé par l'ingénieur des Ponts et Chaussées R. Tamine, 31 août 1885, vu et présenté par l'ingénieur en Chef Directeur des Ponts et Chaussées De Raeve, le 8 janvier 1886, 34 x 81,5 cm. AVHM.

Sur ce plan apparaît encore le premier pont-levis de Mons situé entre le bassin des Anglais et le canal proprement dit, qui a disparu vers 1909.

L'échelle des longueurs est de 1/40000, celle des hauteurs de 1/200.

VI.4. Maison éclusière de Mons, au Pont-Canal. État en 2007, photographie Bruno Van Mol, 2007, 24 x 18 cm, publiée avec l'autorisation du propriétaire. Collection Bruno Van Mol.

À chaque écluse et à chaque pont-levis (ou levant) du canal se trouvait une maison qui hébergeait le fonctionnaire chargé de la manœuvre et de la surveillance du dispositif dont il était responsable. Il se levait souvent la nuit pour vérifier la bonne tenue de «ses» installations tant en été qu'en hiver, notamment pour briser la glace devant les portes busquées.

La maison éclusière du Pont-Canal a été rachetée par un particulier qui la maintient en état presque d'origine et entretient remarquablement l'enseigne «MONS. ÉCLUSE N°1» peinte sur le pignon visible, ainsi que les clés d'ancrages en S sur la façade, qui caractérisaient toutes ces maisons.

VI.5. Le large de Jemappes, plan sur papier sensible «cyanotypique», vers 1886, 51,7 x 324 cm (extrait). AVHM.

Seuls 147 cm de ce plan au 1/1000 sont montrés ici. Sur la gauche du plan, qui est orienté au sud, se trouve le chantier naval Delloye, qui est devenu le chantier «Grille Breveté Choir Frères» et enfin le chantier Disneur. Les rivages du canal sont jalonnés de grands hangars sur piliers en bois pour entreposer le charbon. On

notera parmi les noms des «investisseurs» propriétaires des rivages celui du parisien Arrighi de Casanova, duc de Padoue, neveu par alliance de l'entrepreneur Augustin Honnorez, constructeur du canal.

VI.6. Le pont-levis de Quaregnon, plan H4.471, dressé par l'ingénieur R. Hautier, le 18 juillet 1949, proposé par l'Ingénieur en Chef Directeur du Service spécial du Borinage, G. Draily, le 19 juillet 1949, 60 x 241,5 cm (extrait).
AVHM. 86 cm de ce plan au 1/100 sont présentés.

Le pont-levis de Quaregnon a été construit par l'entreprise Cauchies de Harchies pour les culées et les voiries, et par les Ateliers de Courcelles Nord Henri-Pellerin pour la partie métallique. Il totalisait 30,5 tonnes d'acier : 12 pour le tablier, 5,6 pour le portique et 12,9 pour les flèches.

VI.7. Canal de Mons à Condé. Partie comprise entre le territoire de Saint-Ghislain et la frontière française, plan levé par le conducteur Balat, à Saint-

Ghislain, le 10 octobre 1886, vu par le conducteur principal Descamps, le 28 octobre 1886, dressé par l'Ingénieur Capron, Mons, le 26 mars 1887, 50,3 x 516 cm (extrait).
AVHM.141 cm de ce plan au 1/100 sont présentés.

La partie dépliée de ce plan orienté au sud montre le tronçon compris entre l'écluse des Herbières à Boussu (au sud du canal) et Tertre (au nord), et le canal de Caraman à Hautrage. Sont visibles les chantiers navals Ducobu et Barigand sur Tertre, Wattiau sur Boussu et Clique-Félix fils sur Hautrage (devenu Dangreau en 1921).

VI.8. Reconstruction du pont de Saint-Ghislain sur le canal de Mons à Condé. Culées et ensemble, plan dressé par le Service spécial d'ouvrages d'art à Bruxelles, 14 avril 1933, 59,5 x 341 cm (extrait).
AVHM, plan de la Direction générale des Voies hydrauliques (D.G.V.H.), H.508¹², n° 1. Plan à l'échelle de 1/50, dont 139 cm sont exposés.

Destiné à remplacer le pont-levis existant à voie unique, ce pont levant de 22,05 m de portée mû électriquement laissait une passe navigable de 20,10 m autorisant le croisement de deux bateaux tandis que sa largeur de 9,60 m permettait le double sens à la circulation routière. Toutefois, sa manœuvre était d'une lenteur exaspérante...

VI.9. Le canal de Mons à Condé entre l'écluse n° 4 des Herbières et l'écluse n° 3 de Saint-Ghislain, photographies aériennes zénithales, Service de photogrammétrie du Ministère des Travaux Publics, Bruxelles, prises d'avion le 13 octobre 1950 à 14 heures 15, 18 x 125 cm.
AVHM. Est ici exposé un assemblage des photographies portant les numéros 3506 à 3512.

Cette vue aérienne montre le trafic de péniches sur le canal. Elles sont 22 à stationner en attente de fret dans le Large des Herbières après avoir pris leur tour de rôle à Saint-Ghislain. Un bateau est en cale sèche dans le chantier naval Brohée, sur la rive nord-ouest du Sas de Saint-Ghislain. Des voitures franchissent le pont levant de

Saint-Ghislain qui est en position basse. Le pont-levis dit « Pont Leblu » est relevé pour laisser passer une péniche, tandis que celui des Herbières est abaissé.

VI.10. Canal de Mons à Condé. Écluse n° 4 des Herbières, plan manuscrit de situation, 1956, 39 x 100 cm.
AVHM. Échelle de 1/500.

Levé de la situation existante réalisé en vue de l'étude des modifications à réaliser pour le déplacement du pont-levis sur la tête aval de l'écluse lors du rehaussement de celle-ci en 1956 afin de pallier les affaissements miniers. Ce déplacement permettait une interruption minimum de la circulation routière : le pont-levis placé au milieu de l'écluse devait en effet rester levé pendant toute l'opération de sassement qui durait théoriquement 14 minutes tandis qu'en tête de l'écluse, il ne l'était que le temps de passage du bateau.

VI.11. Plan de détail de l'écluse n° 5 à Malmaison, plan manuscrit en couleurs, 1933, 40,7 x 66,7 cm.
AVHM. Plan à l'échelle 1/100.

Pour l'établissement des plans de

travaux de rehaussement, un agent qualifié est allé relever les lieux avec minutie et consigner scrupuleusement tous les éléments constitutifs et les particularités des lieux. On remarquera les dimensions des pierres bleues qui constituaient les cordons latéraux de l'écluse.

VI.12. Exhaussement de l'écluse n° 5 à Malmaison. Portique de levage de la porte aval. Dressé par l'Ingénieur principal des Ponts et Chaussées G. Draily, Mons, le 26 septembre 1934, proposé par l'Ingénieur en Chef Directeur faisant fonctions, Mons, le 28 septembre 1934, 60 x 220,5 cm (extrait).

AVHM, Plan D.G.V.H. H.509⁶.

Échelles diverses. 84 cm sont ici présentés (élévation et vue de profil, à l'échelle du 1/500).

La charpente de 11,60 m de hauteur rendue nécessaire par celle de la porte levante (7,10 m) et le tirant d'air à laisser lorsqu'elle était levée (8,50 m) rendait cette construction particulièrement visible dans la plaine de la vallée de la Haine. L'éclusier en a longtemps profité pour y installer son antenne de télévision...

VI.13. Société anonyme des Charbonnages d'Hensies-Pommerœul, Grue électrique A.C.E.C. de 3 tonnes sur portique fixe, plan joint à la demande d'autorisation du 22 janvier 1942, 61 x 68,5 cm.
AVHM, Direction, carton
Autorisations rapportées, plan n° 42501-8-3^{bis}. Échelles 1/100 et 1/500.

Cette grue emblématique articulée sur portique, de 20 m de portée, figure sur la plupart des photos du canal au voisinage des Charbonnages d'Hensies-Pommerœul. Elle était établie sur la rive droite, sur le territoire de la commune d'Hensies. Une seconde grue identique a été installée par la suite en amont du pont-levis.

VI.14. Pont-levis de Thieu sur le canal du Centre. État en 2007, photographie Bruno Van Mol, 2007, 24 x 18 cm.
Collection Bruno Van Mol.

Ce pont-levis à piliers et flèches en treillis métallique datant du début du XX^e

siècle est identique à ceux qui ont jalonné le canal de Mons à Condé. Seuls le pont-levis du chemin de l'Inquiétude à Mons et celui dit « Pont Falcot » à Quaregnon n'ont pas été détruits par les Allemands durant la Première Guerre mondiale.

VI.15. Comptabilité des voies navigables, registre manuscrit, exercice 1892-1893, 35 x 22 cm.

Musée de la Route à Mons.

Ce registre, produit par l'Administration des Ponts et Chaussées du Hainaut, consigne les recettes (crédits de l'État) et les dépenses d'entretien et d'amélioration du réseau tant des canaux et des rivières navigables que des routes de la province, géré par ce service établi à Mons.

VI.16. Certificat de jaugeage délivré le 13 septembre 1899 par J. Lamy, jaugeur aux Herbières, au propriétaire de la péniche « La Jeune Elvire », construite en 1898 à Saint-Ghislain, carnet de 8 pages, 19,8 x 12,8 cm.

AVHM, Direction, carton

Jaugeage, dossier Mutations.

Sept propriétaires successifs sont

mentionnés pour ce bateau en bois. En 1920, il a même été jaugé en mer à Quillebeuf, près de Rouen.

VI.17. Certificat de capacité à conduire un bateau, 1954, 6 x 10 cm.

Musée de la Route à Mons.

Ce document ont été délivré le 20 septembre 1954 par l'Administration des Voies hydrauliques à Mons. Il autorise l'épouse d'un batelier à conduire le *Myranna*, un bateau de 339 tonnes immatriculé à Gand. L'intéressée était domiciliée à la maison communale de Furnes car elle vivait sur son bateau.

VI.18. Briquette de charbon aggloméré, marqué en creux « H P », provenant des Charbonnages d'Hensies-Pommerœul, XX^e siècle, 12,5 x 19,5 x 32,5 cm.

Musée de la Route à Mons.

C'est essentiellement pour le transport du charbon que le canal de Mons à Condé fut construit et c'est ce produit qu'il véhicula le plus durant toute son existence. « Moulé avec le charbon de petit calibre épuré à sec en mélange avec un pourcentage minimum de

brai » en briquettes de 10 kg, ce produit aggloméré à faible teneur en cendres est encore utilisé de nos jours dans les foyers domestiques «à cassette» et dans les engins forains à vapeur.

VI.19. Panneau de signalisation fluviale
A. 6, plaque en aluminium,
XX^e siècle, 100 x 100 cm.
Musée de la Route à Mons.

Ce panneau donne l'indication suivante : «Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles et chaînes du côté de la voie [navigable] où le signal est placé». Il était souvent accompagné d'un panneau complémentaire indiquant la nature de l'obstacle : canalisation, câble, etc.

VI.20. Hélice de péniche tripale, acier,
XX^e siècle, 90 cm de diamètre.
Musée de la Route à Mons.

De telles hélices étaient utilisées avec des moteurs à faibles régimes (moins de 1000 tours/minute) pour la propulsion des péniches.

VI.21. Pompes à main vide-cale, zinc,
XX^e siècle, 1,40 m et 3,40 m de
longueur, 7,5 cm de diamètre.
Musée de la Route à Mons.

Ces pompes étaient introduites dans une des ouvertures ménagées sur le pont de la péniche donnant accès aux cages de pompe («keuf de pompe») qui permettaient d'atteindre le fond de la cale sans être perturbé par le matériau qui remplissait la cale.

On raconte que sur les bateaux en bois dans lesquels l'étanchéité laissait souvent à désirer, le marinier dormait un pied hors du lit, posé sur le plancher, pour sentir si l'eau ne montait pas dans le bateau pendant la nuit... Il se levait alors et allait pomper!

VI.22. Grappin à cinq dents en fer,
XX^e siècle, 85 cm de longueur.
Musée de la Route à Mons.

Le grappin est l'accessoire indispensable à bord des péniches pour repêcher un objet tombé à l'eau.

**VI.23. Maquette de chantier naval,
XX^e siècle, 81 x 40 x 20 cm.**
Collection Cyriaque Bayot.

Cette maquette illustre deux types de mise au sec de bateaux en vue de réparations. Devant la maison de l'artisan, un bateau du type « wallon » a été tiré transversalement par des treuils en haut du plan incliné (tire-à-terre). Il se trouve soulevé d'un côté par trois crics qui le maintiennent dans cette position pour permettre de travailler à la coque.

À droite, un bateau est posé sur des tins dans la cale sèche isolée du plan d'eau par une porte munie d'un cric placé au centre. Celui-ci lèvera une vantelle qui admettra l'eau dans la cale pour remettre le bateau en flottaison, une fois la réparation terminée. Une vanne située au bout de la cale sèche permet de vidanger cette dernière vers un fossé placé plus bas, lorsque le bateau est entré et la porte fermée.

De la cheminée d'un petit bâtiment sort la fumée d'un foyer où sont chauffés la poix et le goudron qui servent à calfater les bordages en bois et à enduire les parties immergées des coques. Une chèvre (trépied soutenant une flèche inclinée formant grue) se trouve au bord de la cale sèche pour la manutention des pièces lourdes

ou encombrantes. Deux chevalets pour le travail à plat des planches sont placés devant la maison. À l'extrême droite, une planche de bordage est mise au banc en vue de la cintrer. La chaise centrale est déplaçable pour choisir la zone à traiter. Une barque rouge et noir est amarrée devant le chantier.

VII. LES BATEAUX DU CANAL DE MONS À CONDÉ

✿ CÉCILE ANSIEAU ✿

Les divers types de bateaux qui ont navigué sur le canal de Mons à Condé sont communément dénommés péniches. À la différence des bateaux fluviaux destinés à la pêche, au transport ou encore aux travaux en rivières, la seule fonction de ces bateaux de canaux était le transport de marchandises. Dans ce cas plus précis, il s'agissait d'acheminer du charbon en provenance du Borinage vers la France et la Flandre, via l'Escaut, ainsi que d'assurer le retour vers Mons d'autres marchandises.

Malgré quelques caractéristiques régionales qui les différencient, ces bateaux présentent d'importantes similitudes. Leurs dimensions (35 à 39 m de long pour 5 m de large et un tirant d'eau de 2,10 m) et leur volume sont imposés par la voie d'eau elle-même, le canal, mais également par les écluses ou encore par les ouvrages d'art tels que les ponts et passerelles en tout genre. De tous les bateaux qui ont navigué sur le canal de Mons à Condé, le *Wallon*



Le *Wallon*, bateau typique des canaux avec ses bordés droits, sa cabine centrale et ses « moustaches ».
Collection Cercle d'histoire de Saint-Ghislain.

est vraisemblablement le plus courant. À partir des années 1830, il est fort probable que le *Baquet de Charleroi*, de dimensions plus réduites que le *Wallon* (19 m de long pour 2,90 m de large), a lui aussi transporté du charbon. Plus tard, s'ajoutent les bateaux de type « Freycinet », au gabarit (38,50 m de long pour 5,05 m de large) imposé par l'uniformisation des écluses françaises. Il est fort possible que des bateaux de rivière tels que la *Mignole* ou le *Spits* ont également navigué sur le



Wallon avec sa voile hissée sur le mât.
Détail d'une carte postale de Boussu-Herbières.
Collection Bruno Van Mol.

canal de Mons à Condé mais de manière plus anecdotique.

Au XIX^e siècle, le bois constitue la matière première des bateaux. Au début du siècle suivant, le métal remplacera progressivement le bois, plus fragile et d'un entretien plus contraignant.

Les bateaux naviguant sur les canaux ou les rivières canalisées sont halés par les chevaux ou par traction humaine. Le vent est également utilisé comme énergie motrice de manière ponctuelle : dans ce cas, la voile est montée sur le mât de halage, ainsi que l'illustre la photographie ci-contre. Au début du XX^e siècle, la machine à vapeur et ensuite le moteur à combustion, entraînant tous deux une hélice, amèneront les dernières évolutions de ces bateaux spécialement adaptés aux voies d'eau artificielles.

Le bateau représente non seulement l'outil de travail mais aussi le lieu de vie du marinier. Une cabine¹ est aménagée au centre ou à l'arrière de l'embarcation selon le modèle ; une cale est également prévue pour accueillir les chevaux de halage. En principe, à la poupe du bateau, se trouve son nom, son tonnage maximum, le nom

et les initiales du prénom et le domicile du batelier, le tout inscrit en caractère de 0,08 m minimum de hauteur.

Le jaugeage des bâtiments de navigation intérieure a deux buts : tout d'abord, l'identification par le relevé des caractéristiques principales du bateau et ensuite le calcul des déplacements progressifs. Les fonctionnaires nommés à cette tâche par l'Administration des voies navigables sont assermentés et portent le nom d'experts jaugeurs. Cette opération est effectuée dans des endroits précisés par la réglementation. Pour le canal de Mons à Condé, les bateaux sont jaugés à Saint-Ghislain ou aux Herbières. Chaque bateau possède un certificat de jaugeage. Concrètement, les mesures sont prises sur le bateau lui-même au moyen d'une échelle de jaugeage. En 2 ou 3 endroits, ces échelles sont fixées verticalement et par paire sur la coque. Des plaques d'enfoncement maximum sont également placées de chaque côté du bâtiment. Ces plaques comportent diverses informations telles que les lettres caractéristiques du bureau d'inscription, le numéro d'inscription, la lettre initiale du pays. Le zéro de l'échelle correspond au plan de flottaison à vide et l'ensemble est poinçonné. Tous ces éléments doivent

1 Voir cat. VIII.7.

être maintenus intacts et patents, sans altération.

Pour le contrôle, la personne préposée au chargement dispose d'une jauge mobile pliée à angle droit à une extrémité et munie d'une poignée à l'autre bout qu'il glisse sous la coque.

Instauré au début de la Deuxième Guerre mondiale par l'occupant allemand, un carnet d'affrètement est délivré au propriétaire de chaque bateau par la Centrale belge de Navigation intérieure. Il contient toutes les informations «présentant de l'intérêt pour l'affrètement». Il reçoit «les mentions des inscriptions successives aux listes de tour de rôle et des affrètements dont le bateau est l'objet». Sur le canal de Mons à Condé, les bateaux sont essentiellement chargés de charbon. Il est amené à bord par des «chargeurs à baquets». Ce métier éprouvant consistait à transporter au moyen de brancards une manne en osier remplie de 100 kg de charbon. Les hommes faisaient la navette sur des passerelles de bois entre le lieu de stockage et la cale du bateau amarré. Après avoir transvasé le contenu de la manne, celle-ci était retournée pour bien prouver qu'elle avait été complètement vidée. Le remplissage des mannes se faisait au moyen de pelles en bois afin de

ne pas abîmer les «gaillettes». Par la suite, la brouette, apparue sur les quais, autorisait un chargement 1500 kg par heure et par homme. Après les années 1930, la grue à vapeur déplaçait des wagonnets de 1 tonne ou bien «des cheminées de chargements» amenaient le charbon dans les cales. Une vingtaine d'années plus tard, la grue à grappins était capable de déplacer 800 à 1000 kg de charbon industriel (c'est à dire plus fins) à chaque prise.

La navigation sur le canal, comme sur toute voie d'eau, est réglementée. Un drapeau rouge avec un carré blanc au milieu flotte en tête de mât ou à une hauteur de 3 m au-dessus du plat bord sur tout bateau en marche. Les horaires de navigation sont également réglementés. Ils étaient variables selon les périodes de l'année mais fixés dans des dispositions relatives à la police de la navigation. Ces dispositions précisent également que lorsque deux bateaux halés sur la même rive se croisent l'un vide et l'autre chargé, le bateau vide se range du côté opposé au halage; s'ils sont tous les deux chargés ou vides, le bateau montant se tient du côté du halage.

Un bateau a le droit de devancer un autre si sa vitesse régulière l'amène à rejoindre celui-ci. Par contre un bateau ne

peut momentanément accélérer sa marche dans le but de dépasser un autre bateau, *a fortiori* à moins de 500 m d'une écluse ou de tout ouvrage d'art à simple passe. Un signal sonore continu ou 5 coups piqués à la cloche doivent impérativement avertir le bateau qui va être dépassé. Un batelier qui souhaite virer dans le canal doit aussi en donner connaissance aux bateaux situés à proximité. Des convois de bateaux sont autorisés lorsqu'ils sont remorqués ou lorsque le halage est possible sans augmenter le nombre de chevaux habituellement employés à la traction d'un seul bateau chargé.

À la fin de sa vie, le bateau est « déchiré ». Un inspecteur de la navigation doit en être informé par le propriétaire et le chantier, afin de constater l'opération et de l'acter.

Le déchirage du bateau s'effectue tout de suite après sa mise à terre et se poursuit sans interruption. Les matériaux sont évacués au fur et à mesure.



Bibliographie :

Billets de transports. Traces du passé saint-ghislainois, [Saint-Ghislain], 1989. LE SUEUR (B.), *Mariniers. Histoire et mémoire de la batellerie artisanale*, t. 1, Tours, 2004. *Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction. Dispositions réglementant la police et la navigation, 15 octobre 1935*, 3^e éd., Strée, 1957. *La navigation en Wallonie*. [Catalogue de l'exposition présentée au] *Musée de la Vie wallonne, Liège, du 16 mars au 18 juin 1978*, Liège, 1978. SEGHERS (M.) et DE BOCK (R.), *Schepen op de Schelde : binnenvaartuigen en vissersschepen op de Schelde omstreeks 1900*, 3^e éd., Anvers, 1962.

VII.1. *Wallon en bois*, maquette en bois peint, XX^e siècle, 101 x 16 x 15 cm.

Collection Cyriaque Bayot.

VII.2. *Wallon en métal*, maquette en bois peint, XX^e siècle, 81 x 16 x 38 cm.

Collection Cyriaque Bayot.

Le *Wallon* est probablement le bateau le plus connu sur le canal de Mons à

Condé. D'abord construit en bois et plus tard en métal, ce bateau présente toujours un fond plat dépourvu de quille et des bordés droits et plats. L'avant de ce navire est protégé par des «moustaches» caractéristiques de chaque côté de l'étrave. La cabine destinée à accueillir la famille du marinier est située au milieu du bateau : elle aidait à conserver une rigidité à la coque de ce chaland, long de 35 à 39 m et large de 5 m. Son tonnage varie autour des 300 tonnes pour les exemplaires en bois, pour un enfoncement de 1,80 m. Les panneaux pour les écoutilles sont toujours courbés. Le gouvernail devait être amovible afin d'être replié au passage des écluses. Le mât de traction s'abaissait au passage des ponts : il était muni d'une voile, utilisée pour tirer parti de la force du vent mais qui servait aussi à pouvoir rapidement calfeutrer une éventuelle brèche dans la coque. En général, ce bateau était halé à la force humaine ou animale. Le câble de halage passait par un trou situé en haut du mât et de là, s'attachait au bollard, à l'arrière du bateau. Cette position haute permettait d'éviter la végétation sur les berges ainsi que divers obstacles tels que les signaux. C'était bien souvent la femme du marinier qui halait le bateau tandis que ce dernier tenait la

barre, difficile à maîtriser pour tenir en ligne droite un bateau tiré de côté!

VII.3. Le *Baquet* de Charleroi, maquette en bois peint, XX^e siècle, 77 x 18 x 25 cm.
Collection Cyriaque Bayot.

Le *Baquet* de Charleroi, aussi appelé *Sabot*, a été fabriqué en bois dès 1832. Ce bateau parallélépipédique dont les dimensions (19 m sur 2,90 m) ont été dictées par la taille des écluses du canal Charleroi-Bruxelles, a certainement navigué et transporté des marchandises sur le canal de Mons à Condé.

De plus petite taille que ses contemporains, le *Baquet* présente l'avantage de charger 70 tonnes rapidement et reste donc moins longtemps à quai. À la place d'une cabine en saillie, le logement très réduit du marinier et de sa famille se situait à l'arrière, au niveau des cales. Cet espace mesurait à peine 1,90 m sur 1,40 m. L'écoutille devait rester ouverte en quasi permanence pour permettre aux occupants de bénéficier d'air et de lumière. Il n'était pas rare, par temps de pluie, de voir dépasser un parapluie pour protéger l'intérieur de la cabine.

Ce type de bateau a connu un grand succès. Il est assemblé en bois jusque dans les années 1880. Le premier exemplaire en métal sort en 1884 d'un chantier naval. Ce matériau supplantera vite le bois, qui s'avère plus fragile et plus difficile d'entretien. Durant la Première Guerre mondiale, en raison de la pénurie de fer, un peu plus d'une dizaine d'exemplaires ont été fabriqués en béton.

VII.4. Maquette d'un bateau de type « Freycinet » nommé Irma, XX^e siècle, 80 x 12 x 10 cm.
Collection Cyriaque Bayot.

Le nom de ce bateau provient d'un homme politique français, Charles Louis de Freycinet (1828-1923), qui a uniformisé le gabarit des écluses et donc des bateaux qui auront tous une longueur de 38,50 m pour une largeur de 5,05 m. La hauteur varie entre 2,60 et 2,80 m pour un enfoncement d'1,80 m. Il peut emporter 280 tonnes en moyenne. Par ses dimensions et ses caractéristiques, proches du *Wallon*, il convenait parfaitement à la navigation sur le canal de Mons à Condé. Puisqu'il s'agissait essentiellement d'adapter aux dimensions imposées les embarcations existant dans toutes les régions de France, ce

bateau présentait plusieurs modèles. En effet, on trouve aussi bien des bateaux dont la cabine se trouve au centre du navire que des exemplaires où le logis du marinier et de sa famille se trouve à l'arrière, comme celui présenté à l'exposition.

VII.5. Plumier d'école représentant un *Wallon*, bois, XX^e siècle, 40 x 10 cm.
Collection Cyriaque Bayot.

Ce plumier a appartenu à un enfant de batelier. Il a vraisemblablement été réalisé par le marinier lui-même. On y reconnaît le *Wallon*, ce bateau typique de la navigation sur les canaux, avec ses bordés droits et plats, les écoutilles courbes, sa cabine centrale. La reconstitution est poussée à l'extrême, jusqu'à reproduire le mât amovible!

(Extrait du MONITEUR BELGE du 20 août 1882, n° 232.)

Ministères des Finances et des Travaux publics.

ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.

Canaux de Mons à Condé et de Pommeroeul à Antoing. — Règlement particulier, complétant le règlement général du 30 avril 1881.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu Notre arrêté du 30 avril 1881, portant règlement général de police et de navigation des rivières et canaux administrés par l'État;

Sur la proposition de Nos Ministres des finances et des travaux publics,

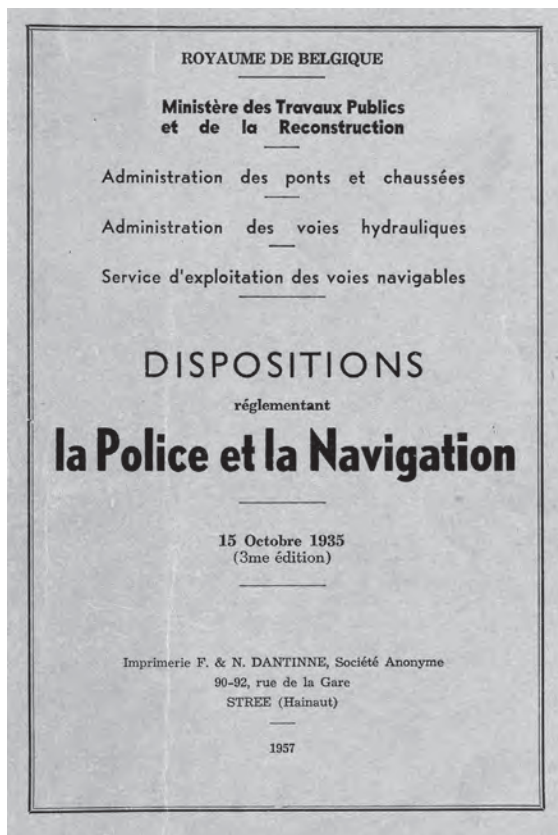
Nous avons arrêté et arrêtons :

Le règlement général de police et de navigation, porté

Ce complément au règlement général a été adopté par un arrêté royal du 4 août 1882. Il concerne les canaux de Mons à Condé et de Pommeroeul à Antoing. Il indique le point zéro du canal qui se situe en amont du bassin des Anglais à Mons.

Il fixe dans son article 1^{er} les dimensions maxima des bateaux et des radeaux. Le 2^e article indique la vitesse du bateau. Les deux articles suivants imposent la direction, le sens du halage ainsi que la priorité des bateaux chargés par rapport aux bateaux vides, lors du passage des écluses. Les articles 5 et 6 nous informent du montant du droit de navigation et de la localisation des bureaux de perception. Le jaugeage sera effectué par un expert dans les bassins précisés au septième article. Le 8^e et dernier article concerne le canal de Caraman, qui n'est plus à ce moment qu'une rigole d'alimentation du canal de Mons à Condé : il s'agit de réglementer la manœuvre des vannes des usines de Boussu et de Débihan sur la Haine, afin de maintenir les eaux de la rivière à la hauteur nécessaire pour alimenter le canal.

VII.6. *Canaux de Mons à Condé et de Pommeroeul à Antoing. Règlement particulier complétant le règlement général du 30 avril 1881.* Extrait du *Moniteur belge* du 20 août 1882, imprimé, 19,8 x 13,2 cm, 8 p. Collection Laurent Honoré.



VII.7. *Ministère des Travaux Publics
et de la Reconstruction.
Dispositions réglementant la
police et la navigation, 15 octobre
1935, 3^e éd., Strée, 1957,
21,4 x 13,6 cm, 390 p.
AVHM.*

Ce fascicule de 390 pages « contient les dispositions réglementant la police et la navigation sur les voies navigables du Royaume » avec, entre autres, le règlement général (arrêté royal du 15 octobre 1935) et les règlements particuliers (arrêté royal du 25 octobre 1957). Il reprend le tableau des distances revues et corrigées et des renseignements concernant la manœuvre des ponts et écluses.

Le canal de Mons à Condé est bien entendu concerné par cette réglementation. Par exemple, le règlement particulier renseigne la longueur utile des écluses qui est de 41,06 m, la largeur de la passe navigable qui est de 5,20 m et le tirant d'eau entre l'origine du canal à Mons, où il s'élève à 2,10 m et le quai des charbonnages d'Hensies-Pommeroeul, où il n'exède plus 1,80 m. Le règlement donne également le tableau des distances avec les localités traversées et les points de repères pour les calculs des droits de navigation.

Il informe des limites des ports et sections du canal de Mons à Condé. Il explique les modalités de franchissement du pont-levis des Herbières à Boussu et du pont-levant à Saint-Ghislain.

VII.8. Certificat de jaugeage pour bateau de navigation intérieure, imprimé, 1961, 17,5 x 11,5 cm, 19 p. AVHM.

Ce carnet, bilingue français-néerlandais, rassemble les nombreuses informations relatives au bateau en commençant par son nom. Dans le cas présent, il s'agit du TIMILDA. Sont également précisés ses dimensions, ainsi que le chantier naval d'où il est sorti.

Ce document nous apprend que le bateau, sorti du chantier de Kinderdijk aux Pays-Bas a été acheté le 15 mai 1931 sans carnet de jaugeage à la société « Flumatour » à Liège. Il a été jaugé à Gand en 1932 et 1945 sous le nom de CAMA. En 1960, il prend le nom de TIMILDA, dont nous connaissons les deux propriétaires entre 1961 et 1968 : il s'agit de G. Galle d'Hautrage et D. Demeulder de Tertre. Ces mêmes années, l'expert jaugeur est J. Claude.

VII.9. Carnet d'affrètement, imprimé, après 1940, 19,8 x 12,7 cm, 24 p. AVHM.

Ce carnet de 24 pages, lui aussi bilingue, validé par la Centrale belge de la Navigation intérieure (CBNI) reprend de nombreuses informations sur le bateau et son propriétaire. Vient ensuite le tableau où sont consignés le numéro du voyage, la date et le lieu d'affrètement, les noms et prénoms de l'affréteur, le lieu de départ et d'arrivée du bateau, la date de déchargement, le sceau ou signature du déchargeur et enfin le paraphe « CBNI ». Plus loin, un tableau concerne uniquement les bateaux à moteur et les licences pour combustibles. Enfin, un extrait du *Moniteur belge* des 18-19 novembre 1940 rappelle l'article 2 du règlement pour le fonctionnement des bureaux d'affrètement à tour de rôle.

À ce carnet s'ajoutent la carte annuelle de cotisation (Modèle A) datée de 1941 et la carte d'affiliation (Modèle B) traversée d'une diagonale rouge au recto et dont le verso reprend les informations sur le bateau et le propriétaire figurant à la page 3 du carnet d'affrètement.

CHARBONNAGES d'Hensies-Pommerœul

W. THIEFFRY & Fils

Affrêteurs

Rue du Port, 106

SAINT-GHISLAIN

Affiliés à la Fédération Nationale
des U.P. d'Affrètements de Belgique

Angesloten bij het Nationaal
Verbond der
Vluchtverrichtingen
der Bevrachters van België

Telephone: Mons 734.24

Reg. du Com. Mons 7982

Contrat d'affrètement -- Bevrachtingsovereenkomst

Conditions de la Loi du 5 Mai 1936 sur l'affrètement fluvial. Toutes stipulations contraires exclues
Voorwaarden der Wet van 5 Mei 1936 op de Rivierbevrachting. Strijdige bedingen uitgesloten

Le Soussigné

De ondergeteekende

Batelier-Propriétaire du bateau

fer moteur
bois s/moteur

Schipper-Eigenaar van het schip

ijzer motor
houten z/motor

domicilié à
wonende te

Registre de Commerce

No

Handelsregister

N°

jaugant suivant certificat de jauge
root volgensbrief

T. Certificat de Classification n°
T. Classificatieregister n°

assuré par
verzekerd bij

déclare avoir accepté de charger pour compte de
verklaart aangenomen te hebben te laden voor rekening van
par l'intermédiaire des Charbonnages d'Hensies-Pommerœul.
door tusschenkomst van

environ tonnes de charbon
ongeveer T. kolen

de HENSIES-POMMERŒUL.

à destination de
ter bestemmingsplaats

moyennant un frêt de frs
voor een vrachtprijs van frs

par tonne
per ton

Délai de staries au chargement
Ladtid

Surestaries: Frs
Liggeld: Frs

par jour.
per dag.

Délai de staries au déchargement
Lestijd

Surestaries: Frs
Liggeld: Frs

par jour.
per dag.

et/ou en séjour (bassin-rade)

Frs

par jour.
per dag.

en/of om te liggen (in de dokken)-(op stroom)

Frs

per dag.

à compter du
te rekenen van af

Commission d'affrètement

0/0. Avance sur frêt (sans intérêt)

Frs.

Bevrachtingscommissie

0/0. Voorschot op vracht (zonder rente)

Frs.

Frêt payable à

par

Vracht betaalbaar te

door

Conditions particulières - Bijzondere voorwaarden.

Bateau stationné à

Ce contrat conserve toute sa valeur même si le connaissance contient des stipulations contraires.
Dit contract behoudt zijn volle waarde, zelfs wanneer het cognossement strijdige
bedingen inhoudt.

Saint-Ghislain, le
den

195

L'Affrèteur, - De Bevrachter, Le Batelier ou propriétaire, - De Schipper of Eigenaar,

VII.10. Contrat d'affrètement de la société W. Thieffry et Fils, affrêteurs à Saint-Ghislain, imprimé, XX^e s. (ca 1950), 25 x 14 cm.

Collection Ursidongue.

Les affrêteurs constituent les intermédiaires entre les bateliers (ou transporteurs) et les entreprises ayant des cargaisons à transporter (ou chargeurs). Les affrêteurs recherchent pour les entreprises les bateaux nécessaires au transport de leur fret, moyennant une commission d'affrètement. Ils peuvent parfois organiser eux-mêmes le transport à l'aide de bateliers travaillant avec eux sous contrat exclusif.

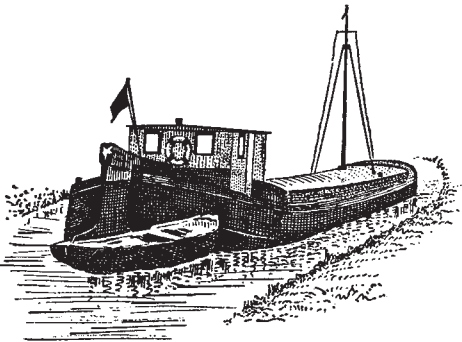
Le document ici exposé est un modèle de contrat-type pré-imprimé entre la société d'affrètement W. Thieffry et Fils et un batelier, pour le transport du charbon extrait des Charbonnages d'Hensies-Pommerœul, selon les conditions de la loi du 5 mai 1936. Le propriétaire du bateau déclare avoir accepté de charger pour le compte d'un tiers un nombre déterminé de tonnes de charbon.

La société Thieffry avait son siège à la rue du Port à Saint-Ghislain.

VII.11. Papier à en-tête. Transport par eau, W. Thieffry et fils, imprimé, après 1950, 29,8 x 21 cm.
Collection Ursidongue.

VII.12. Échelle de jauge pliante, métal, XX^e siècle, 200 cm.
Collection Cyriaque Bayot.

Cette échelle mobile de jauge permettait au préposé de vérifier le chargement du bateau. Sa forme à angle droit se glissait sous la coque et la graduation autorisait le contrôle de l'enfoncement du bateau.



-- **TRANSPORTS PAR EAU** --
ASSURANCES - AFFRÈTEMENTS - EXPERTISES

W. Thieffry & Fils
106, Rue du Port, 106
St - GHISLAIN (Belgique)

Saint-Ghislain, le

Téléphone : Mons No 734.24
C. C. P. de W. Thieffry : 7277.73
Registre du Com. Mons : 7.982

VIII. LA VIE SOCIALE DES PROFESSIONS LIÉES AU CANAL ET LE HOME DES BATELIERS

🌿 MARIE ARNOULD ET YOLANDE CAUFRIEZ 🌿

Différentes professions étaient liées à la vie du canal. Outre les bateliers, qui assuraient le transport des marchandises à bon port, des métiers connexes ont fait vivre le canal durant toute son existence. Parmi ceux-ci, certains ont eu une durée de vie limitée comme les haleurs, d'autres ont perduré comme les éclusiers.

En ce qui concerne les bateliers, différents témoignages tant oraux qu'écrits sont parvenus jusqu'à nous, qui retracent avec plus ou moins de nostalgie la vie à bord le long du canal.

Il faut distinguer deux grandes périodes dans l'évolution de la vie marinière sur le

Gaffe utilisée par les bateliers
pour manoeuvrer le bateau.
Collection Jacques Quenon.



canal : la première est celle des bateaux en bois qui ont subsisté jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale et parfois au-delà ; la deuxième a vu l'apparition des navires en fer et correspond à la motorisation des transports fluviaux.

Durant la première période, les conditions de vie sur les bateaux furent très rudes, en raison de l'absence d'électrification. Pas de chauffage continu, donc, pas de télécommunications ; pas de mécanisation ; tout devait se faire à la main, pas d'eau chaude et pas de possibilité de stockage des vivres périssables comme le beurre, par exemple. En cas de fortes gelées, il fallait casser la glace pour maintenir le bateau à flot et faire appel à un brise-glace pour pouvoir le déplacer.

Pendant la deuxième période, la machine allait peu à peu se substituer à l'homme et le meilleur exemple fut celui du tracteur qui finit par remplacer le haleur. Les conditions de vie commencèrent donc sensiblement à s'améliorer. Un certain confort parvint enfin à s'installer.

L'univers des bateliers resta longtemps un monde clos. Les seuls contacts avec le monde extérieur avaient lieu lors des différents arrêts du bateau ; l'éclusier

jouait un rôle important à ce niveau. Il pouvait servir de facteur et diffuser des nouvelles. En cas de besoin, il allait chercher de l'aide pour les accouchements qui se faisaient toujours à bord. C'est aussi à l'écluse que se déroulait le ravitaillement, grâce aux épiceries établies à proximité. On pouvait trouver des accessoires pour le bateau, comme aux établissements De Meyer à Saint-Ghislain, qui faisaient également office de café, à l'enseigne « Le Café de la Marine ». À Saint-Ghislain également, les mariniers fréquentaient le marché. Des artisans travaillaient pour les bateliers : ainsi, ils leur confectionnaient des draps.

La scolarisation des enfants posait problème : jusqu'au début du XX^e siècle, les enfants de bateliers demeuraient souvent illettrés. Il fallut notamment l'intervention des Jésuites à Namur en 1905, d'une congrégation de religieuses à Mont-sur-Marchienne en 1932 et de Désiré De Meyer, futur bourgmestre de Saint-Ghislain, en 1935, pour voir apparaître des établissements scolaires pour enfants de bateliers.

À Saint-Ghislain, un premier établissement vit le jour dès 1927, au n° 12 de



Vue de la façade du Home des bateliers à Saint-Ghislain, 2007.
Collection Dubois-Arnould.



Bureau de la direction du Home des bateliers à Saint-Ghislain, 2007.
Collection Dubois-Arnauld.



VIII.7.

Cabine-école du Home des bateliers
(photographiée en 2007).
Collection Communauté française de Belgique.
Internat de l'Athénée de Saint-Ghislain.



Communiantes dans
la cour du Home des bateliers vers 1940-1950.
Collection Communauté française de Belgique.
Internat de l'Athénée de Saint-Ghislain



Travaux de réparation et de nettoyage sur le bateau.
Collection Communauté française de Belgique.
Internat de l'Athénée de Saint-Ghislain.



poussière qui s'en dégagait imprégnait tout. Chaque jour, le batelier passait des heures à astiquer le bateau à l'aide d'une brosse et d'un seau.

La traction des bateaux, ou halage, n'était pas moins pénible. Au début de l'histoire du canal, cette activité était rigoureusement réglementée, mais à partir de 1834, elle fut déclarée entièrement libre (voir document VIII. 14).

Le travail se faisait à dos d'homme : à l'aide d'une ceinture fixée autour du corps ou d'une sangle attachée autour des épaules, les mariniers tiraient un filin fixé à l'avant de la péniche. Tout le monde s'y mettait, femmes et enfants y compris. Les plus nantis faisaient appel à la traction chevaline. Certains mariniers avaient un ou deux chevaux à bord, qui logeaient dans un abri monté sur les écoutilles. Ceux qui n'en possédaient pas s'adressaient au relais d'écurie ou encore louaient les services d'un charretier payé au forfait et nourri. Les chevaux avaient la priorité sur le canal. Il fallait deux jours pour parcourir la longueur du canal de Mons à Condé.

Dès 1945, la traction commença à être motorisée. On fit d'abord appel à des trac-



Le dernier pontier de Saint-Ghislain.
Collection André Auquier

teurs à chenilles : la firme SABEAC était spécialisée dans le halage des péniches à l'aide de chenillettes. Puis des tracteurs remplacèrent les chenillettes ; ainsi, la firme STON continua de remorquer les péniches sans moteur. Les premières motorisations de péniches apparaissent en 1936.

En dehors de sa vie sur l'eau, le batelier avait quelques occasions de se distraire à terre en s'adonnant au jeu de cartes ou au jeu de quilles dans les cafés, bals et ducasses.

D'autres métiers furent nécessaires à la batellerie, tels que ceux liés aux chantiers navals, qui subsistèrent jusqu'à la construction de bateaux en fer, voire même au-delà.

À Saint-Ghislain, quatre chantiers de construction navale ont été répertoriés : le chantier Brohée, créé en 1886, situé au lieu-dit «Le Sas», assurait une production moyenne de quatre bateaux par an et comptait plus de trente ouvriers; le chantier Gilliot, qui deviendra le chantier Calotte, situé au quai des Anglais, occupait une quinzaine de personnes; il disparut en 1930; le chantier Chiffot, établi au bout de la rue de l'Abbaye, occupait avant 1940 une quinzaine d'ouvriers; enfin, le chantier Dangreau s'installa vers 1921 à Hautrage, sur le chantier Clique-Place : quatorze ouvriers y construisaient des péniches de trois cents tonnes. Il s'agissait d'ouvriers charpentiers. Le chantier pouvait accueillir un ou deux bateaux à la fois. Ceux-ci étaient mis sur le flanc et reposaient sur des chevalets. Une réparation pouvait durer un certain temps; le batelier logeait alors dans une petite maison à côté de son bateau. Après 1945, le chantier Dangreau se reconvertit dans la réparation de péniches en fer. L'entreprise se maintint vaillamment jusqu'à la fin du canal en 1967.

Dans la matrice cadastrale du plan

Popp d'Hautrage, établie au milieu du XIX^e siècle, on trouve la mention d'un dénommé Adolphe-Louis Chomez-Hut, constructeur de bateaux. Dans le même document, d'autres professions liées au canal sont répertoriées à Hautrage : deux «pontonniers» du nom de Lebon et un dénommé Louis Dessily, scieur de long à Baudour.

Enfin, l'entrepreneur Thayse assurait la démolition des bateaux de bois aux Herbières. À partir des péniches, il a ainsi réalisé la construction de vélodromes dans le Borinage, notamment à Frameries. Il a également vendu le bois des bateaux aux fermiers pour la construction de hangars : les écoutilles servaient de toit. Le bois intéressait aussi les boulangers pour leurs fours.

En fin de compte, la région de Saint-Ghislain concentrait à elle seule une grande part de la vie du canal, avec ses nombreux chantiers navals, ses cafés, où se concluaient les différents affrètements, son marché, ses nombreux commerces spécialisés, son Home des bateliers, qui a compté jusqu'à quatre cents élèves et le long du canal, toutes ces péniches

tirées par les haleurs et les écuries à chevaux. Aujourd'hui, cette effervescence est à jamais disparue. C'était un milieu très solidaire, où les uns dépendaient des autres; un monde à part, aussi, sans doute.



Bibliographie

- ARNOULD (M.), *Le home Désiré De Meyer pour enfants de bateliers à Saint-Ghislain*, dans *Patrimoine industriel Wallonie-Bruxelles*, n° 56, octobre-novembre-décembre 2003, p. 3-8. AUQUIER (A.), *De Mons à Condé (ou l'ombre de Napoléon)*, Hornu, 1981. AUQUIER (A.), *Le Borinage en héritage*, Wasmes, 1993, p. 204. AUQUIER (A.), *Métiers et petits métiers d'antan au Borinage*, s.l.n.d. [Quaregnon, 1998], p. 56-58. *Canal de Mons à Condé*, dans *Voies navigables de la Belgique. Recueil de renseignements. Notices. Règlements*, t. I, Ministère des Travaux publics, Bruxelles, 1880, p. 255-260. CAPOUILLEZ (M.), *Mémoire en images. Boussu, Joué-lès-Tours*, 1998. COULON (D.), *Les voies navigables*, dans *Billets de transport. Traces du passé saint-ghislainois*, Ursidongue, s.l. [Saint-Ghislain], 1989, p. 45-51. COULON (D.), *Mémoire en images. Saint-Ghislain*, Bruxelles, 1999, p. 33-34. DE VERICOURT (G.), LE SUEUR (B.), GERRITSEN (D.), *Les bateliers, seigneurs du fleuve ou galériens?*, Paris, 1995. DE GROOT (H.), BIEZENAAR (J.), *Rijn- en binnenvaart in beeld. Nederland. België. Frankrijk. 1935-1965*, Den Haag, 1991, p. 108. D'HAENENS (A.), *150 ans de vie quotidienne en Wallonie. Clés pour une pratique historique active*, Namur, 1981 (dossiers du CACEF). ENGELS (C.), *Souvenirs d'une fille de batelier*, dans *Mémoire vivante [publié par] l'Association des seniors de Saint-Ghislain en collaboration avec le Foyer culturel de Saint-Ghislain dans le cadre du 50^e anniversaire de la Déclaration universelle des Droits de l'homme par les Nations Unies*, Saint-Ghislain, 1998, p. 82-91. HONNIS (M.), *Saint-Ghislain. Choses et autres du passé. Histoire. Folklore. Souvenirs*, Saint-Ghislain, 1984, p. 163-164. HONNIS (M.), *Saint-Ghislain. Souvenirs d'autrefois*, Saint-ghislain, 1999, p. 88-98 (*Publication extraordinaire du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région*, 9). JACOBS (E.), *Wij schippers van weleer. De binnenvaart van België*, Ljubljana,

1999. LEKENS (L.), LAGROU (J.), *Archiefbeelden. Binnenschippers*, Stroud, 2004, p. 29. *Mons-Borinage Cartophilie. Bulletin bimestriel de liaison du Cercle des cartophiles du Borinage et de Mons*, mars-avril 1999, p. 15. LELIÈVRE (G. A.), *Cartes postales d'autrefois. Saint-Ghislain*, Bruxelles 1973, n° 89. NISOLLE (M.), *La construction navale à Saint-Ghislain*, dans *Mons-Borinage Cartophilie. Bulletin bimestriel de liaison du Cercle des cartophiles du Borinage et de Mons*, mars-avril 1992, p. 6-7. POPP (P. C.), *Atlas cadastral parcellaire de la Belgique. Canton de Boussu. Commune d'Hautrage*, Bruges, s.d. WALLON (Ch.), *Hautrage au fil des temps...*, Hautrage, 1997, p. 31-32.

Une enquête orale a complété notre information. Nous remercions cordialement les bateliers suivants de leur précieux témoignage :

M. Rudi Dagnelie, au Musée de la batellerie à Thuin ;

M^{me} Dubois-Vanlaken, à Saint-Ghislain ;

M^{me} Janine Gorrebeek, à Houdeng-Goegnies ;

M^{me} Michiels, à Saint-Ghislain.

Nous remercions également

M^{me} Charlotte Wallon à Hautrage et M. et M^{me} Thayse-Hallez, à Saint-Ghislain.

VIII.1. Bateau portant le nom de Joro, maquette en bois peint, François Michiels, 1971, 44 x 120 x 17 cm.
Collection Josée Michiels.

Cette maquette a été réalisée par François Michiels, batelier. Son nom est un acronyme constitué à partir des prénoms de sa belle-fille Josée et de son fils Romain.

VIII.2. Bateau portant le nom de Tara, maquette en bois non peint, François Michiels, 1970, 30 x 80 cm.
Collection Josée Michiels.

Modèle plus petit d'un bateau également réalisé par François Michiels en 1970. Il comporte une marquise qui permettait de s'abriter en cas d'intempéries.

VIII.3. Bateau, maquette en bois peint, XX^e siècle, 52 x 92 cm.

Communauté française de Belgique. Internat de l'Athénée de Saint-Ghislain.

Ce bateau, sans nom, évoque bien la péniche en bois d'autrefois avec ses différentes cabines aménagées sur le pont. Le mât, qui permettait de hisser la voile en cas de grand vent, n'est pas d'origine.

VIII.4. Plan d'arpentage du terrain où doit être construit le Home des bateliers à Saint-Ghislain, plan manuscrit, Eugène Bodson, 1932, 30 x 42 cm.

Archives de la Ville de Saint-Ghislain.

Dans un acte daté du 29 janvier 1932, un terrain d'une surface de 46 ares 36 centiares fut concédé par la Société des Charbonnages d'Hornu et Wasmes à la Ville de Saint-Ghislain qui souhaitait y construire un home pour enfants de bateliers. Ce terrain était situé à front du canal de Mons à Condé et de la rue du Port, entre le chemin de halage et la propriété de la dénommée Stimart.

VIII.5. Terrain pour l'aménagement du Home des bateliers à Saint-Ghislain, plan manuscrit, Tromont, 1935, 30 x 42 cm.
SAICOM, Archives de l'Association houillère du Couchant de Mons.

Le 23 décembre 1935, le Ministère de l'Instruction publique racheta à la Société d'Hornu et Wasmes une parcelle d'une contenance de 3,85 ares jouxtant le terrain précédemment acquis par la Ville de Saint-Ghislain.

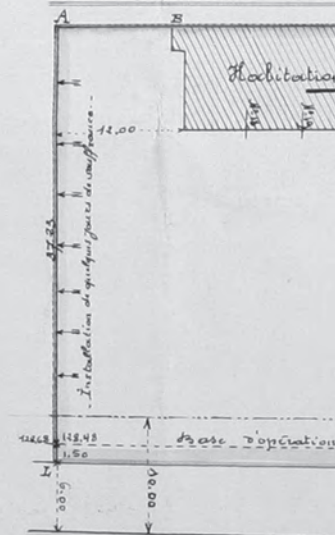
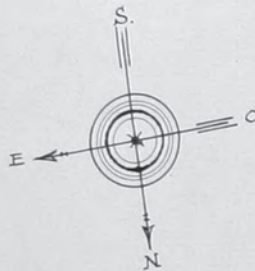
VIII.6. Le Home des bateliers et le pont sur le canal à Saint-Ghislain, photographie, XX^e siècle, 21 x 30 cm.

Collection Josée Michiels.

Dressé par l'architecte soussigné.
Géomètre

Saint-Grislain, le 21 avril 1931

Moolner



Échelle 1/50
par Mètre.

VIII.7. Péniche-école du Home des bateliers de Saint-Ghislain, photographie, XX^e siècle, 30 x 21 cm.

Communauté française de Belgique. Internat de l'Athénée de Saint-Ghislain.

Dans l'internat ouvert en 1935 le long du canal à Saint-Ghislain, les élèves avaient l'occasion d'apprendre les rudiments de la vie batelière. Les filles, destinées aux tâches ménagères, étaient ainsi amenées à exercer leurs talents domestiques dans un local qui était une reproduction fidèle d'une cabine de bateau et qui leur permettait d'apprendre la vie à bord. Ce modèle fut conçu dans ce but, au chantier de constructions navales de Louis Mory à Péronnes-lez-Antoing.

VIII.8. Communiantes dans la salle de gymnastique du Home des bateliers de Saint-Ghislain, photographie G. Flameng, XX^e siècle, 21 x 30 cm.



Communauté française de Belgique. Internat de l'Athénée de Saint-Ghislain.

Cette photographie a été prise dans la salle de gymnastique du Home des bateliers, où se déroulaient toutes les grandes manifestations de l'école en présence des parents. On aperçoit dans le fond la scène sur laquelle les élèves donnaient des représentations théâtrales ou musicales pour leurs parents une ou deux fois l'an.



VIII. 10.



VIII.11.

**VIII.9. Mandoline du cours de musique,
instrument, A. Biancato, 1951
26 x 64 cm.**

Communauté française de
Belgique. Internat de l'Athénée de
Saint-Ghislain.

Un cours de musique était dispensé
aux élèves qui pouvaient ainsi s'ini-
tier à différents instruments : les plus
courants étaient l'accordéon, la guitare
et la mandoline. Les élèves s'entraînaient
régulièrement de façon à pouvoir, en fin

d'année, offrir un concert à leurs parents venus les écouter lors des fêtes de Noël. Il arrivait qu'ils soient également amenés à se produire à l'extérieur de l'école à la demande le week-end.

VIII.10. Le large au lieu-dit «Les Herbières» à Tertre, peinture à l'huile, Lucienne Bosquet, 1941, 44 x 58 cm.
Collection Jacques Quenon.

Le long du canal, plusieurs élargissements furent aménagés qui permettaient aux bateaux de stationner non loin des berges dans l'attente d'un chargement. Le large des Herbières pouvait parfois accueillir cinquante bateaux en attente de s'inscrire au bureau du tour à Saint-Ghislain. Il existait d'autres larges : à Jemappes, à Saint-Ghislain et à Thulin.

VIII.11. Vue du canal vers Mons, aquarelle, Masy, 1937, 24 x 33 cm.
Collection Jacques Quenon.

Cette vue a été réalisée en 1937 à

hauteur du Pont-Canal en direction de Mons.

VIII.12. Le chantier de construction de bateaux Calotte à Saint-Ghislain, photographie (agrandissement), R. Calotte, 1887, 18 x 29 cm.
Collection privée.

Cette photographie a été prise au chantier de constructions navales Calotte qui succéda au chantier Gilliot au quai des Anglais à Saint-Ghislain. Elle décrit parfaitement le travail d'un tel chantier à la fin du XIX^e siècle. Outre le propriétaire, que l'on aperçoit tenant un plan, deux contremaîtres écoutent les explications du directeur. Sept ouvriers prennent la pose, outils en mains. Une femme, peut-être une batelière, surveille la scène en contrebas.

VIII.13. Varlope aux initiales A. Q. , outil, XX^e siècle [?], 20 x 76 cm.
Collection Jacques Quenon.

Cet instrument servait à raboter le bois. Il était généralement pourvu de deux poignées pour une meilleure mani-



pulation. Celui-ci provient des chantiers Dangreau à Hautrage. Il était utilisé lors de la construction ou de la réparation de bateaux dans la cale sèche prévue à cet effet.

VIII.14. Procès-verbal de l'installation de la Compagnie des Haleurs du canal de Mons à l'Escaut, manuscrit, 14 juin 1818, 33 x 42 cm.

Archives de la Ville de Saint-Ghislain, Fonds ancien, Registre aux délibérations et résolutions du Conseil communal (1801-1826), à la date.

Le document que voici fournit, avec une série d'autres, de multiples renseignements sur l'une des professions liées au canal tout au début de l'histoire de ce dernier (1814-1834) : celle des haleurs ou personnes dont le métier était de remor-



Chantier de construction de bateaux à Saint-Ghislain, en 1887 (VIII.12). On notera les outils des ouvriers, de gauche à droite, en haut : le hoyau et la varlope (VIII.13); en bas, l'égoïne, la varlope, la hache, la scie à refendre, l'équerre et la demi-varlope.
Collection privée.

quer les bateaux en les tirant depuis le rivage, ce qui nécessitait un chemin dégagé longeant de part et d'autre le canal (chacun de ces chemins de halage avait 5 m de largeur à l'origine). La présente notice se limite à une partie des données récoltées au cours de notre enquête.

Le premier document de la série est le règlement général sur la navigation du canal de Mons à Condé arrêté par l'Intendant du département de Jemappes le 26 novembre 1814, la veille de l'ouverture officielle de celui-ci à la navigation, et destiné à remplacer les dispositions existantes par un ensemble de mesures appropriées en attendant l'établissement par le gouvernement hollandais d'un règlement définitif. En matière de halage, il ne contient que trois stipulations (articles 3 et 5) : celui-ci peut se faire « indifféremment avec des hommes ou avec des bêtes de trait », il doit se pratiquer sur la rive droite du canal pour les bateaux qui le remontent (vers Mons) et sur la rive gauche pour ceux qui le descendent et, enfin, il est interdit de *tirer* ou *haler* (les deux termes y figurent) deux bateaux accouplés ou placés à la suite l'un de l'autre. On notera déjà qu'il existait deux

types de halage : le halage humain et le halage animal, qui, comme le confirment d'autres documents de l'époque, étaient concurrents.

Un deuxième texte réglementaire intéressant ne nous est malheureusement parvenu qu'indirectement et de façon incomplète, du fait qu'il n'a pas été retrouvé jusqu'ici¹. Il s'agit cette fois d'une réglementation centrée sur le halage établie par le Conseil de régence (le conseil communal) de la Ville de Saint-Ghislain le 21 mars 1818 et approuvée par la Députation des États de Hainaut le 13 mai suivant. Comprenant 11 articles au moins, elle prévoyait notamment l'organisation d'une compagnie de *haleurs-trei(l)leurs*²

1 Il est expressément cité dans le procès-verbal du 14 juin 1818, dont il va être question dans un instant, et dans une résolution du Conseil de régence de Saint-Ghislain du 13 mai 1824. Pourtant, il ne figure pas dans le registre concerné, où l'on passe, sur la même page, de la séance du 24 décembre 1817 à celle du 27 avril 1818. Les données citées ci-après proviennent des documents précités des 14 juin 1818 et 13 mai 1824.

2 *Trei(l)leur* ou *trailleur* (du lat. *trahere*, tirer) = terme ancien pour haleur : F. GODEFROY, *Dictionnaire de l'ancienne langue française...*,

pour le service du *canal de Mons à l'Escaut*³. En d'autres termes, le halage n'était pas libre : il devait être confié à des professionnels. Ceux-ci (dont on ne connaît pas le nombre) étaient assermentés (article 2), placés sous le commandement d'un chef, tenu de résider à Saint-Ghislain, et répartis en 4 brigades dirigées chacune par un sergent. On sait encore que ce règlement précisait les fonctions de chacun et fixait un salaire unique, quel que fût le tonnage des bateaux tractés (article 11).

Le document présenté à l'exposition est le procès-verbal de l'installation officielle de cette compagnie, qui eut lieu à Saint-Ghislain le 14 juin 1818, en présence de Philippe Macau, bourgmestre, des membres du Conseil de régence et de Maître Jean Benoît Saby, notaire à Audenarde. L'intervention de ce dernier, cité comme *fondé de pouvoir de toutes les corporations* [sic] *de bateliers naviguant sur le canal de Mons à l'Escaut*, doit être soulignée. Elle indique tout d'abord que le

Paris, t. 7, 1892, p. 786 (v° *trailleur*) et t. 10, 1902, p. 794 (v° *trailler*).

3 On notera l'appellation utilisée, qui est l'une de celles qu'on trouve dans les textes de l'époque pour désigner le canal.

règlement du 13 mai 1818 fut le résultat d'un accord passé entre les bateliers et les haleurs du canal, ce qui est somme toute assez naturel; elle révèle ensuite que les diverses sociétés de bateliers actifs sur le canal confièrent la défense de leurs intérêts à une seule personne, en l'occurrence un juriste résidant en Flandre, sans aucun doute choisie pour ses compétences dans le domaine⁴. Le document exposé fournit encore les noms et signatures du chef des haleurs (Jean-Baptiste Piecq, le fils) et des 4 sergents : Dominique Quintart, Joseph Semoulin Dhensis [= d'Hensies?], J[ean-]F[rançois Godenne et P. J. Bouvies.

Le règlement du 21 mars/13 mai 1818, plus exactement son article 11, fut modifié par le Conseil de régence de Saint-

4 Jean Benoît Saby semblait en effet bien connaître le monde de la batellerie. Dans ses minutes (il instrumenta à Audenarde de 1802 à 1836), on trouve en effet un accord et règlement établis (en français et en néerlandais) en sa présence, à Renaix, le 23 juillet 1816, par les représentants de 5 sociétés de bateliers des villes de Gand, Tournai, Condé et Mons, d'une part, et le chef des *tireurs des batteaux* (en néerl. *schip-trekkers*) sur l'Escaut entre les écluses d'Audenarde et le village d'Escanaffles, d'autre part.

Ghislain six ans plus tard (13 mai 1824), ce qui nous vaut de précieuses informations sur la capacité des bateaux empruntant le canal à cette époque et sur le nombre de haleurs nécessaires à la manœuvre : 1 haleur pour les bateaux de 50 tonneaux maximum, 2 haleurs pour ceux de 51 à 100 tonneaux, 3 et davantage pour ceux de plus de 100 tonneaux.

Le 1^{er} août 1827, un an après l'ouverture du canal de jonction de la Haine à l'Escaut (dit aussi canal de Pommerœul à Antoing), la Députation des États de Hainaut publia un nouveau règlement sur la navigation de ce canal et de celui de Mons à Condé. Il ne comporte pas moins de 20 articles sur le halage (encore appelé *tirage des bateaux* dans le premier article concerné).

Celui-ci est désormais confié à une compagnie de haleurs assermentés placés entièrement sous l'autorité provinciale (celle-ci les nomme et les révoque) et employés sur les deux canaux indistinctement. Forte de 200 hommes, cette compagnie comprend 1 chef (résidant à l'entrée du canal de jonction), 2 sous-chefs (résidant l'un à l'écluse de Saint-Ghislain et l'autre près du pont de Péruwelz), 12 sergents (chacun chef d'une brigade) et 185 haleurs,

ces derniers choisis parmi les habitants des communes riveraines des deux canaux⁵ et inscrits au rôle général de la compagnie. Les chefs et sous-chefs portent une marque distinctive de leur fonction, tandis que les sergents et haleurs sont munis d'un brassard portant le numéro qui leur est attribué au rôle et sont dotés d'un livret personnel. Les chefs et sous-chefs dirigent la compagnie, maintiennent la discipline et répartissent les sergents et haleurs dans les diverses brigades à tour de rôle, le tout sous la surveillance de l'ingénieur en chef provincial. Les sergents convoquent les haleurs, commandent les brigades, surveillent la discipline et constatent le cas échéant les contraventions aux règlements d'ordre public et de police de la naviga-

5 On connaît les noms de ces 200 hommes, nommés par arrêté de la Députation des États de Hainaut du 22 septembre 1827. Le chef et 2 (peut-être 3) sergents sont ceux qu'on trouve déjà dans le procès-verbal du 14 juin 1818 commenté plus haut. De nombreux noms se retrouvent plusieurs fois, ce qui suggère l'hypothèse (à vérifier) que le métier de haleur s'exerçait en famille. On possède d'autres listes, postérieures, qui comportent cette même singularité et qui citent en outre les communes (une vingtaine) où étaient recrutés les haleurs.

tion. Ces gradés ont droit à un traitement fixe, payable par quinzaine, les sergents gagnant annuellement le tiers et les sous-chefs les deux tiers de ce que reçoit le chef de la compagnie. Les haleurs, quant à eux, perçoivent un salaire en fonction de leurs prestations effectives, liées aux distances parcourues, au tonnage des bateaux halés et à la saison concernée (le salaire est plus élevé pendant les mois d'hiver, soit du 1^{er} octobre au 31 mars).

Le service à prester est, lui aussi, rigoureusement réglementé. Il doit être confié aux seuls haleurs, sauf pour les bateaux à vide ou pour ceux chargés exclusivement de matériaux pour l'entretien des deux canaux, auxquels cas les bateliers peuvent haler avec leur famille et les domestiques qu'ils ont à bord. Le travail effectif est confié à chacune des 12 brigades placées en permanence à chacune des 12 stations de halage existantes (6 sur chaque canal et qui coïncident presque toujours avec les écluses et les ponts). Dès l'arrivée d'un bateau, le sergent désigne le nombre de haleurs nécessaires, le remorquage étant assuré par la même équipe d'une station à l'autre ou jusqu'à un point intermédiaire, et ce « avec la prudence nécessaire, mais

d'un pas actif et régulier, sans halte ni retard et sans qu'il soit permis de monter sur le bateau ». En outre, pour accélérer la manœuvre, un haleur est prévu en permanence et à tour de rôle à chaque écluse, ce service étant rémunéré à part.

On le voit, les dispositions envisagées visaient principalement à assurer le bon ordre et la régularité du service de halage. Ce double objectif ne fut évidemment pas toujours atteint. La documentation conservée révèle ainsi l'existence de conflits entre bateliers et haleurs portant notamment sur les tarifs à appliquer et sur l'exécution du service; entre haleurs et administration provinciale concernant les dégâts causés aux chemins de halage, la constitution des équipes et leur répartition entre les différentes stations, l'organisation du service ou encore la conduite des haleurs; entre habitants des villages riverains, enfin, au sujet du recrutement des haleurs, le contexte social difficile de l'époque envenimant parfois les choses. Si certains de ces conflits donnèrent lieu à de simples réclamations, d'autres provoquèrent des rixes, voire des désordres tels qu'on fit appel à l'armée pour les réprimer, comme en octobre 1830, en mai 1832 et

en 1833. Les circonstances amenèrent ainsi le Gouverneur du Hainaut à adapter par trois fois le règlement général de 1827 (arrêtés des 9 novembre 1830, 7 juin 1831 et 12 octobre 1831), ce qui aboutit notamment à élever pour un temps l'effectif de la compagnie à 254 unités.

Le 15 avril 1834, un arrêté du roi Léopold I^{er}, pris sur proposition de la Députation des États de Hainaut, remplaça la réglementation de 1827 par un nouveau règlement général. Faisant droit à l'une des revendications des industriels borains, ce dernier rendit le halage « entièrement libre » : le mode de traction était désormais laissé au choix des bateliers, à charge pour ceux-ci de veiller à assurer une marche régulière, active et uniquement de jour (articles 22-24). Une page de l'histoire du canal était tournée.

Bibliographie

Archives de la Ville de Saint-Ghislain, Fonds ancien, Registres aux délibérations et résolutions du Conseil communal, 1801-1826 (14 juin 1818 et 13 mai 1824) et 1827-1837 (22 octobre 1833).

Archives de l'État à Renaix, Notaire J. B. Saby, Audenaerde, n° 41 (23 juillet 1816).

Archives de l'État à Tournai, Communes de Ville-Pommerœul et de Pommerœul (inventaire unique), 1068 (1833), 1443 (1832-1833) et 2259 (1831).

Province de Hainaut. Recueil des actes administratifs, 1827, p. 85-92 (1^{er} août 1827) et 109-110 (22 septembre 1827). *Bulletin administratif de la Province de Hainaut*, 1834, p. 129-135 (15 avril 1834). CARION (J.), *Documents relatifs à l'achèvement du canal de Mons à Condé et son inauguration en 1814*, dans *ACStGh*, t. 3, 1982, p. 459-462 (26 novembre 1814). COULON (D.), *Billets de transports. Traces du passé saint-ghislainois*, Ursidongue, s.l. [Saint-Ghislain], 1989, p. 45-47. *Le « Grand-Saint-Ghislain » à travers les siècles. Catalogue de l'exposition organisée par le Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région avec la collaboration des autorités communales du 10 au 25 mai 1980...[à] Baudour*, Saint-Ghislain, 1980, p. 172-173 (*Publication extraordinaire du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région*, 2). LELIÈVRE (G. A.), *Les volontaires de Saint-Ghislain en 1830*, dans *ACStGh*, t. 1, fasc. 2, 1974, p. 64. VIFQUAIN (J.-B.), *Des voies navigables en Belgique. Considérations historiques suivies de propositions diverses ayant pour objet*

l'amélioration et l'extension de la navigation,
Bruxelles, 1842, p. 95, 100-101, 107, 187
et 220.

D. VAN OVERSTRAETEN ET M. ARNOULD

**VIII.15. Le halage par chevaux le long
du canal à Saint-Ghislain,
carte postale (agrandissement),
XIX^e siècle, 18 x 24 cm.**
Musée de la Foire et de la
Mémoire de Saint-Ghislain.



**VIII.16. Tracteur qui servait au halage
des bateaux sur le canal de
Mons à Condé, photographie
(agrandissement), XX^e siècle,
19 x 28,5 cm.**
Collection privée.

Ce tracteur appartenait à la société
STON qui exploitait la traction des péni-
ches sur le canal.

**VIII.17. Tracteurs de la firme SABEAC
photographiés dans la rue
Léopold à Saint-Ghislain,
photographie (agrandissement),
18 x 24 cm.**
Musée de la Foire et de la
Mémoire de Saint-Ghislain.

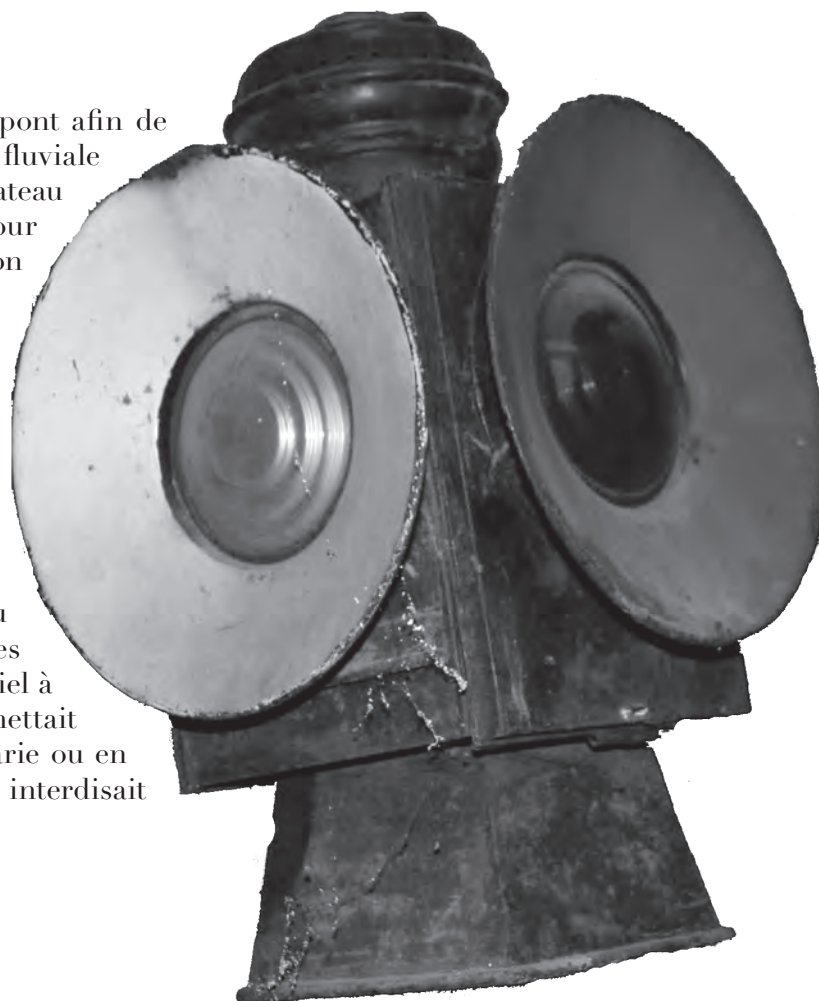
**VIII.18. Le dernier pontier de Saint-
Ghislain, Henri Wuillame,
photographie (agrandissement),
1944, 18,5 x 28cm.**
Collection privée.

Le long du canal, des ponts-levis
permettaient la circulation des véhicules
motorisés ou non, ainsi que celle des
piétons entre les deux rives. Le pontier

était chargé d'actionner le pont afin de permettre la circulation fluviale entre-temps. Quand un bateau approchait, il sonnait pour avertir le pontier de son arrivée.

**VIII.19. Signal de pontier,
instrument,
XX^e siècle,
45 x 26 x 26 cm.
Collection Jacques
Quenon.**

Ce signal servait au pontier qui avertissait les bateaux d'un danger potentiel à hauteur d'un pont. Il permettait de les prévenir en cas d'avarie ou en cas d'entretien du pont et interdisait alors le passage.



IX. DIVERTISSEMENTS, LOISIRS ET FÊTES AUTOUR DU CANAL

✿ MONIQUE BERTIEAUX ET MARIE-THÉRÈSE DEVIENNE ✿

L'eau a toujours attiré les foules. Les premiers groupements de population se sont situés aux confluents des fleuves et des rivières, aux estuaires ou tout simplement au bord de la mer.

Le canal de Mons à Condé provoqua la même attirance. Les localités qui le bordaient devinrent de plus en plus importantes. Des cabarets s'installèrent deci delà sur les deux rives du canal. Leurs patrons comprirent rapidement que s'il fallait nourrir, approvisionner et parfois loger les bateliers, il fallait aussi les divertir, comme l'évoque bien Marcel Honnis : «Le marinier aimait beaucoup s'amuser, danser surtout. On trouvait souvent sur le bateau un accordéon, un harmonica, ou bien un petit phonographe. Certains soirs, en famille et avec des amis, on se rendait dans l'un ou l'autre café de marine, notamment au salon «l'Olympia» aux Herbières. On y organisait des séances

de chants, de danses et l'on vidait quelques verres».

Les populations riveraines furent naturellement conviées à participer à ces réjouissances.

Au fur et à mesure que les moyens de transport (vélos, trams, trains,...) se développèrent, les festivités attirèrent de plus en plus de monde. Chacun invitait parents, amis et connaissances. Les jours de fête, on prévoyait des trams spéciaux. Dès 1922, les taxis de Saint-Ghislain offraient des prix réduits pour y assister.

Après la création du Home pour enfants de bateliers en 1935, les familles profitaient de la fête pour venir visiter les enfants et participer aux jeux.

La société «Canal-Attractions», qui est le sujet principal de cette section de l'exposition, fut fondée en 1912 à Saint-Ghislain par des habitants de la rue du Port, afin d'animer ce quartier de la ville proche du canal.



Bibliographie

HONNIS (M.), *Saint-Ghislain. Choses et autres du passé. Histoire. Folklore. Souvenirs*, Saint-Ghislain, 1984, p.210-211. HONNIS (M.), *Saint-Ghislain. Souvenirs d'autrefois*, Saint-Ghislain, 1999, p.88-96 (*Publication extraordinaire du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région*, 9). LELIÈVRE (G. A.), *Cartes postales d'autrefois. Saint-Ghislain*, Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la Région, 1973, n^{os}91 et 93.

IX.1. Affiche de la kermesse de la rue du Port à Saint-Ghislain, imprimé, 1899, 42 x 29,5 cm.

Musée de la Foire et de la Mémoire de Saint-Ghislain.

IX.2. Affiche de la kermesse de la rue du Port, imprimé, 1904, 42 x 29,5 cm.

Archives de la Ville de Saint-Ghislain, Fêtes communales, 1898-1907.

IX.3. Affiche de la kermesse de la rue du Port, imprimé, 1924, 42 x 29,5 cm.

Archives de la Ville de Saint-Ghislain, Fêtes communales, 1924-1927.

Ces trois affiches décrivent le programme des réjouissances qui avaient lieu chaque année, dans le quartier du Port de Saint-Ghislain, le 15 août. Si le 15 août tombait un week-end, les fêtes duraient deux, trois et parfois quatre jours. Les festivités comprenaient des « joutes lyonnaises » sur le canal (Cat. IX.5), des courses de barques, des courses aux canards, des concours de pêche, des jeux d'anguilles, « des ballets nautiques où de charmantes jeunes filles, tout de blanc vêtues, dans de frêles pirogues fleuries, exécutaient avec grâce de nombreuses figures. L'un des épisodes les plus mémorables fut en 1924 le fameux 'saut de la mort' exécuté par l'Américain Jack Lawson sur son cheval Tisky. Ce jour-là, près de 10000 spectateurs étaient massés le long du canal pour admirer l'exploit »¹. Les festivités se terminaient généralement par des concerts, des

¹ M. HONNIS, *Saint-Ghislain. Souvenirs d'autrefois...*, p. 96).

VILLE DE SAINT-GHISLAIN

DIMANCHE 14 & LUNDI 15 AOUT 1904

KERMESSE de la Rue du Port

PROGRAMME DES FÊTES & RÉJOUISSANCES

DIMANCHE 14 AOUT

A 2 heures

GRANDE JOUTE sur le CANAL

1^{er} Prix 20 frs., 2^e Prix 15 frs., 3^e Prix 10 frs.

Les lutteurs devront être costumés. — Le plus beau costume sera PRIMÉ. — L'inscription se fera chez M^{rs} Emile LEBLU, rue du Port où le cortège se formera. — Un règlement sera lu et chaque amateur devra s'y conformer.

IMMÉDIATEMENT APRES :

COURSE DE BARQUES

1^{er} Prix 7 frs., 2^e Prix 5 frs.

COURSE AUX CANARDS

L'inscription pour participer à ces courses aura lieu chez M^{rs} Veuve Désiré DEMEYER, (Café du Port)

A 6 heures

CONCERT

VOCAL ET INSTRUMENTAL
par les Sociétés de la Ville

Société Royale Philharmonique UNION MUSICALE de Saint-Ghislain
Directeur M. H. de LANNON.

- | | |
|-----------------------------------|----------------|
| 1. KING COTTON, marche américaine | SOURA |
| 2. DAME DE CŒUR, polka | J. HEYMANS. |
| 3. MARSA, fantasia | STRAUWEN. |
| 4. LA COSAQUE, mazurka | GUY D'ARLANDE. |
| 5. POLONAISE N° 1 | E. STRAUWEN. |
| 6. ROSE DE BELLET, valse | J. PRÉSCOR. |

Société Chorale - LA RENAISSANCE -

Directeur M. André BRIHAY.

- | | |
|----------------------|-----------------|
| 1. LES GAULOIS | J.-B. DELANNOY. |
| 2. LE CHANT DES AMIS | AMÉDÉE THOMAS. |

Société - LES VIOLONNETTES -

Directeur M. J. BANDEL

- | | |
|----------------------------------|------------|
| 1. PRIMA SPADA, marche espagnole | LAJITTE. |
| 2. SENTIER FLEURI, mazurka | J. BANDEL. |
| 3. JUSQU'AUX ASTRES | GONDOLFO. |
| 4. CAKE WALK | MILLES. |

A 8 heures 1/2

Grand Bal Populaire

LUNDI 15 AOUT

A 2 heures 1/2

CAROUSSEL SUR L'EAU

1^{er} Prix 7 frs., 2^e Prix 5 frs., 3^e Prix 3 frs.

L'inscription se fera chez M^{rs} Alfred LEFEBVRE, (Café du Pontonnier)

A 3 heures 1/2

JEU D'ANGUILLES

1^{er} Prix 7 frs., 2^e Prix 5 frs., 3^e Prix 3 frs.

L'inscription se fera chez M^{rs} Alexandre GÖDENNE.

A 4 heures

Concours d'Orgues de Barbarie

1^{er} Prix 20 frs., 2^e Prix 10 frs., 3^e Prix 5 frs.

L'inscription se fera chez M^{rs} Emile DESCAMPS, (Café du Soleil).

A 5 heures

CONCOURS DE CHANT

Individuel sur le Kiosque

1^{er} Chansonnettes comiques, 1^{er} prix 15 fr. 2^e p. 10 fr. 3^e p. 5 fr.
2^e Monologues, 1^{er} prix 20 fr. 2^e p. 10 fr. 3^e p. 5 fr.

Les inscriptions pour prendre part à ce concours seront reçues par M^{rs} René DESTERBEQ, (Café du Pont) jusqu'au 13 Août courant.

A 8 heures

BAL POPULAIRE.

A 9 heures 1/2

Grand Feu d'Artifice sur l'Eau

tiré par M^{rs} CAES, Artificier à Bruxelles.

Mardi à 8 heures, Grande Retraite aux Flambeaux.

Tous les concours sont organisés sans mise. — Le Comité décline toute responsabilité pour les accidents qui pourraient arriver soit dans les jeux sur l'eau, soit dans les jeux sur la rue.

LE COMITÉ ORGANISATEUR :

Le Président-d'Honneur,

EDMOND STEYAERT.

Le Secrétaire-Treasorier,
Hector STEYAERT.

Le Président,
Léon LEFEBVRE.

Le Vice-Président,
Gilbert THIEFFRY.

LES COMMISSAIRES : Auguste Bathéus, Henri Charlier, Désiré Demeyer, René Desterbeq, Fernand Desterbeq, Arthur Ducobu, Eugène Ducobu, Léon Dagrath, Arthur Godenne, Ernest Honnis, Alfred Honnis, Fernand Hennebusse, Georges Leclien, Léon Leclien, Georges Meulin.

feux d'artifices tirés sur l'eau et des bals populaires.

C'est en 1911 que des habitants de la rue du Port eurent l'idée de mettre sur pied des festivités autour du canal. L'année suivante, ils fondèrent la société « Canal-Attractions » afin d'organiser au mieux les diverses activités. Pendant la Première Guerre mondiale, on comprend aisément pourquoi, celles-ci furent réduites aux seuls jeux occasionnels tolérés par l'occupant.

La paix retrouvée, la société multiplia et diversifia ses activités dès 1920, ce qui eut pour effet d'attirer de plus en plus de monde, d'autant plus que les nouveaux moyens de locomotion permettaient aux Saint-Ghislainois d'inviter des parents et des amis même éloignés. La Seconde Guerre mondiale mit à nouveau les festivités en veilleuse. En 1946, la société tenta de renaître, mais sans parvenir à renouer avec le succès d'antan. Il est vrai que bon nombre de sociétaires avaient vieilli et surtout que les mentalités et les habitudes avaient changé. La kermesse du Port se maintint toutefois jusqu'à la disparition du canal.

IX. 4. Programmes des kermesses de la rue du Port à Saint-Ghislain, imprimés, 1952-1954, 21 x 14,5 cm.

Musée de la Foire et de la Mémoire de Saint-Ghislain.

Ces programmes énumèrent les diverses activités des kermesses en 1952, 1953 et 1954, les conditions de participation, l'horaire des représentations ainsi que diverses annonces publicitaires des commerçants de Saint-Ghislain et des environs.

Ces précieux documents attestent la reprise des activités de la société « Canal-Attractions » après la Seconde Guerre mondiale.

IX. 5. Joutes nautiques sur le canal à Saint-Ghislain, photographies, début du XX^e siècle, 9 x 12,5 cm.

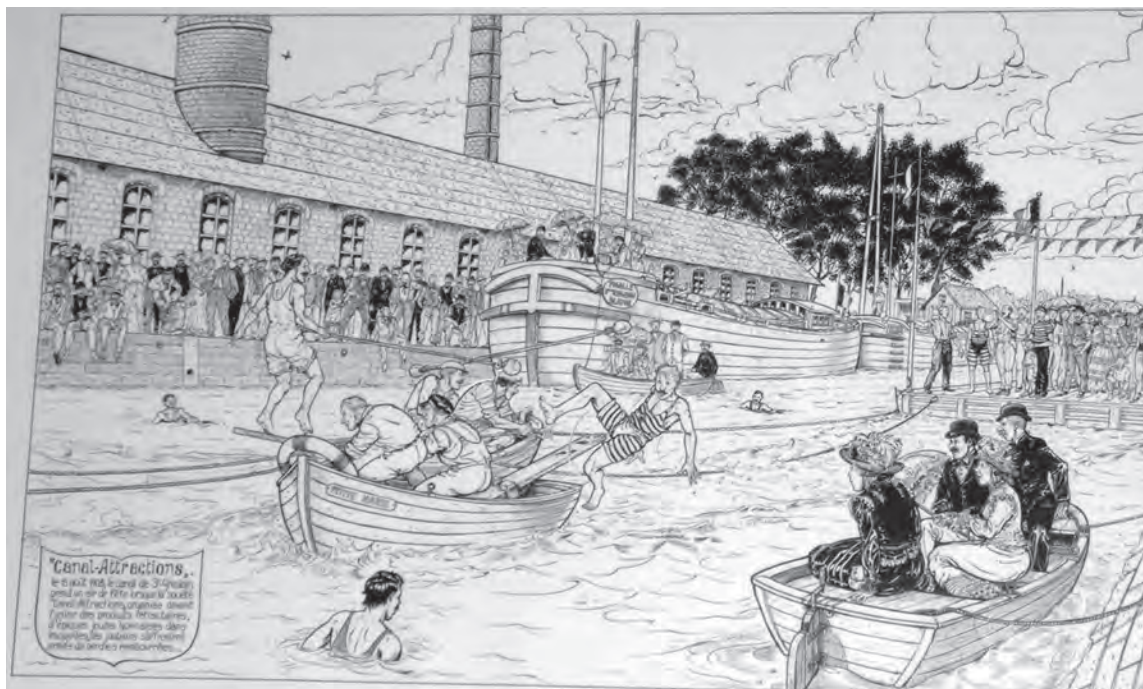
Musée de la Foire et de la Mémoire de Saint-Ghislain.

Les quatre photographies présentées illustrent l'un des clous des fêtes du quartier du Port à Saint-Ghislain : les joutes lyonnaises. Armés d'une longue perche de bois rembourrée à l'extrémité et se tenant debout chacun dans deux barques qui se

croisent propulsées par des rameurs, les joueurs tentent de pousser leur adversaire à l'eau sans y tomber eux-mêmes. De nombreux spectateurs sont massés sur les rives.

IX. 6. Une joute nautique sur le canal à Saint-Ghislain en 1903, dessin à l'encre de chine par Marc Henniquiaux, 1986, 50 x 75 cm.
Ville de Saint-Ghislain, Collection du Patrimoine communal.

Le 15 août 1903, le canal prend un air de fête lorsque la société «Canal-Attractions» organise devant l'usine des



produits réfractaires d'épiques joutes lyonnaises.

Le dessin exposé représente les joueurs un bref instant après leur rencontre : un des adversaires tombe à l'eau. Les haleurs des barques sont encore courbés sous l'effort qu'ils viennent de fournir. On peut également remarquer plusieurs rangées de spectateurs sur les berges et même quelques téméraires dans les barques. À l'arrière-plan, on reconnaît l'usine de produits réfractaires connue sous le nom de «BELREF» (Société belge de Produits réfractaires) qu'elle portera à partir de 1955.

Marc Henniquiaux, artiste saint-ghislainois, a obtenu le prix de la Ville de Saint-Ghislain en 1986 pour cette œuvre.

IX. 7. Le comité de la société «Canal-Attractions» de Saint-Ghislain, photographie, vers 1924, 24 x 30 cm.

Musée de la Foire et de la Mémoire de Saint-Ghislain.

Le comité pose sur les marches du nouvel hôtel de ville érigé sur la Grand-Place, inauguré en 1878, abandonné et démoli en 1979. Il était ainsi appelé pour le distinguer de l'ancien hôtel de ville et

halle», sis place des Combattants, construit en 1752-1753 et toujours debout.

Le groupe photographié a une certaine importance, puisqu'il compte pas moins de 40 membres. On peut mettre un nom sur ces visages grâce aux numéros repris sur le document annexe.

- N° 1 Edmond MASY
- N° 2 Hyacinthe FRETEUR
- N° 3 Ernest HONNIS
- N° 4 Maurice DHENIN
- N° 5 Désiré DEMEYER
- N° 6 Gilbert THIEFFRY
- N° 7 Walter THIEFFRY
- N° 8 Albert VERLEYEN
- N° 9 Zéphir LEBRUN
- N° 10 Alfred HONNIS
- N° 11 Charles CROISSEAU
- N° 12 Maurice FLAMENT
- N° 13 Hector ANCIAU
- N° 14 Alfred MOINS
- N° 15 Charles PIETERS
- N° 16 Camille LHOIR
- N° 17 Joseph RIFFAUT
- N° 18 Henri LEBRUN
- N° 19 Alphonse BUQUET
- N° 20 Léon LEDUC
- N° 21 Julien DELAVAL
- N° 22 Joseph GOEFFERS
- N° 23 Léon DERUMIER

- N° 24 Fernand HIOLLE
- N° 25 Charles THIERY
- N° 26 Léon DAGRAIN
- N° 27 Léon MOULIN
- N° 28 Arthur ANSEVALE
- N° 29 Octave PASSELECQ
- N° 30 Arthur DAGRAIN
- N° 31 Ferry THIERY
- N° 32 Léon GODENNE
- N° 33 Arthur SABERT
- N° 34 Eugène PREVOST
- N° 35 Henri PERSENAIRE
- N° 36 Léon DURY
- N° 37 Gustave MOULIN
- N° 38 Félicien MARECHAL
- N° 39 Omer LORFEBVRE
- N° 40 Margueritte DAGRAIN

IX. 8. Bannière de la société «Canal-Attractions», lettre à en-tête, 1937, 5 x 7 cm.

Musée de la Foire et de la Mémoire de Saint-Ghislain.

La lettre, envoyée par le comité à ses membres, décrit l'itinéraire de la visite du Canal Albert organisée le 27 juin 1937. Ce document est intéressant car son en-tête représente le dessin de la bannière de la société. Il indique aussi que cette dernière

organisait des excursions pour découvrir d'autres voies navigables en Belgique.

IX. 9. Affiche des joutes nautiques d'Hensies, imprimé, 1925, 24,5 x 16 cm.

Sauvegarde des archives industrielles du Couchant de Mons (SAICOM).

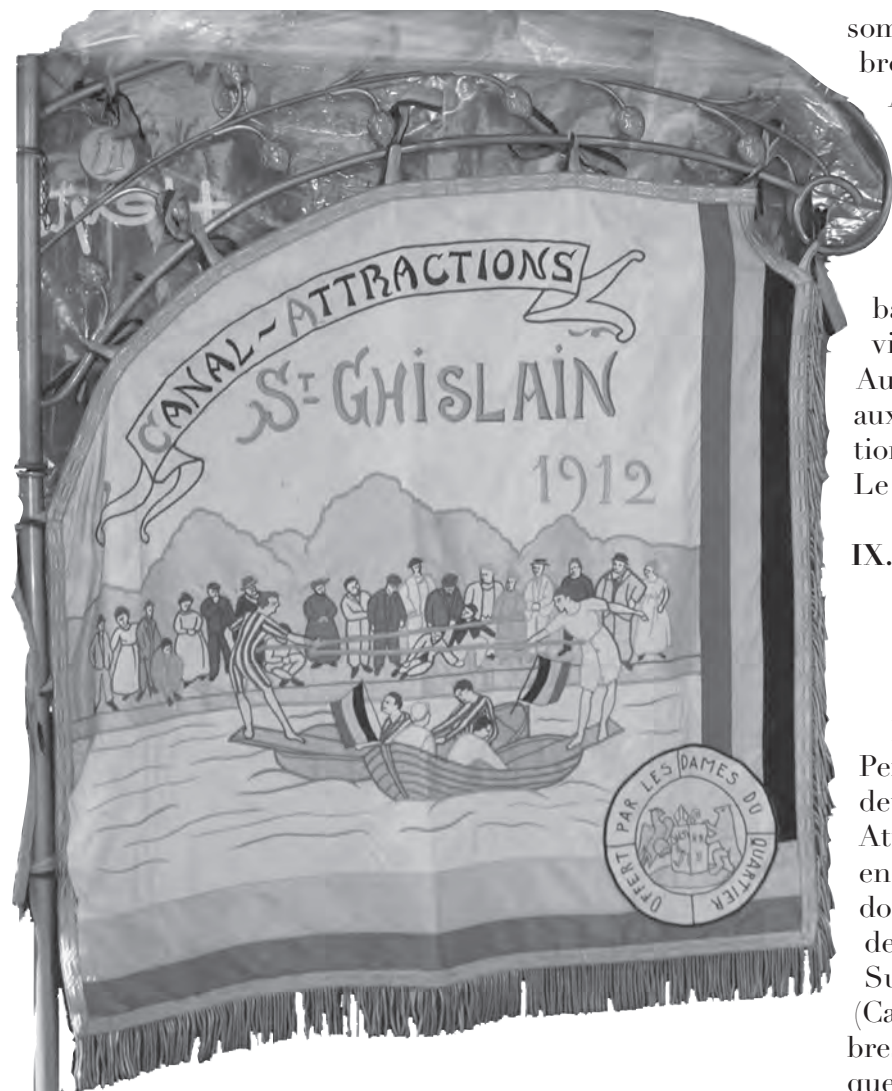
Des festivités similaires à celles organisées à Saint-Ghislain se déroulaient également dans d'autres localités riveraines du canal. À Hensies, elles avaient lieu à la fin du mois d'août. Les attractions prévues en 1925 étaient les suivantes :

- dès 14h30 : joutes lyonnaises, concours de vitesse à la nage sur 100 mètres, concours de sauts et plongeurs au tremplin élastique ;
- à 20h : bal populaire ;
- à 21h30 : grand feu d'artifice sur le canal, par M. Ricard, artificier du Roi.

IX. 10. Bannière de la société «Canal-Attractions», drapeau, 1912, 60 x 60 cm.

Collection Patricia et Jacques.

Un cintre en laiton doré joliment ouvragé, placé perpendiculairement au



sommet de la hampe, supporte un tissu brodé portant l'inscription : « Canal-Attractions Saint-Ghislain 1912 » et représentant les spectateurs de la joute lyonnaise ainsi que les jouteurs. La bannière est bordée à droite d'une bande verticale aux couleurs nationales et en bas d'une bande horizontale aux couleurs de la ville de Saint-Ghislain (d'or et d'azur). Au coin inférieur droit figure un sceau aux armes de la ville, entouré de l'inscription « Offert par les Dames du Quartier ». Le tout est bordé d'une frange dorée.

IX. 11. Casquette de membre de la société « Canal-Attractions », XX^e siècle.

Collection Patricia et Jacques.

La casquette appartient à Henry Persenaire ou à son fils Albert, tous deux membres de la société « Canal-Attractions ». Elle est du type « marinier », en velours blanc, garnie d'une ancre dorée et bordée d'un ruban aux couleurs de la ville (d'or et d'azur).

Sur la photographie décrite ci-dessus (Cat. IX.7), on observe que tous les membres de la société portaient la même casquette.



IX. 12. Coupe de la société «Canal-Attractions», 1958, 30 cm. de hauteur.

Collection Patricia et Jacques.

La coupe que l'on peut admirer ici date de 1958. C'est l'une de celles que la société «Hanna Pils» offrit cette année-là à chacun des vainqueurs des différents jeux. Elle appartient également à Albert Persenaire, sans que l'on sache exactement comment elle est entrée en sa possession. L'a-t-il gagnée lui-même? L'a-t-il reçue d'un camarade? Après être passée dans les mains de plusieurs héritiers, la coupe fait maintenant partie de la collection précitée.



IX. 13. Fêtes au rivage de Quaregnon ou le café «Chez Milo».

Souvenirs de Madame Colette
Bonjean-Finet, recueillis par
Bruno Van Mol, 1^{er} et 19 novembre
2006.

«Sur la rive nord du Rivage de Quaregnon, sur le coin opposé à la maison du pontonnier, Irma et Hector Finet-Flamme tenaient un commerce d'épicerie, d'articles de pêche et un café attenant, à l'enseigne «Chez Milo». Ce nom provenait d'Émile, le père d'Irma, qui y avait ouvert un commerce de tabac dans les années 1930, après un accident de travail survenu aux Laminoirs de Jemappes, au cours duquel il avait eu la main écrasée et avait perdu un doigt.

De nombreux facteurs défilaient chaque jour dans cet établissement car la Poste y déposait le courrier pour les tournées.

Dans l'épicerie, dont l'entrée se faisait par le coin, les denrées sèches (café, pois) étaient placées dans des grands bacs en bois. On y trouvait aussi des articles de pêche car les pêcheurs étaient nombreux le long du canal. Les bateliers venaient s'y approvisionner pendant les manœuvres d'ouverture du pont-levant.

Lors de la ducasse du mois de juillet, il y avait traditionnellement un concours de pêche et des jeux d'eau dans le canal, des baraques foraines ainsi que des jeux divers : course aux canards dans l'eau et sur terre, course derrière des petits cochons à la queue enduite de savon noir. À l'issue du concours de pêche, on pesait les poissons pris et on remettait les prix dans la salle du café.

Sur le «Bis» – esplanade entre le canal et la voie ferrée industrielle, devant le magasin, à l'ouest de la voie de tram vers Baudour – s'installait le carrousel à chaînes de «Capate» et la friture de Denise où l'on dégustait des frites, des salades de haricots et des filets de hareng. Le lundi ou le mardi, tous les cafés du Rivage servaient des moules.

Plus loin vers Jemappes, se trouvaient les hangars du chantier Lefèvre, marchand de matériaux. Puis venaient la darse de la centrale électrique de Quaregnon avec une passerelle sur la fermeture du sas, ensuite le pont ferroviaire Falcot et enfin le pont routier Richebé au bout de la rue du même nom ».

IX. 14. Francine BERNARD-WILLIOT :
Une évocation poétique des
loisirs et fêtes autour du canal,
1969.

Dans l'une de ses toutes premières publications parue en 1969, très peu de temps après la disparition du canal, le Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain publia un beau poème de Francine Bernard-Williot, native de Saint-Ghislain et lauréate du Grand Prix de poésie du Cannet en 1965.

Intitulé «Pour un canal mort», ce poème évoque avec nostalgie le souvenir de la voie navigable disparue et décrit notamment l'effervescence des loisirs et des fêtes autour du canal :

« Où sont les vieux cafés, les bruyantes guinguettes
Où l'on dansait au son d'un maigre accordéon ?
L'homme du port allait y vivre ses goguettes
Et rentrait tout joyeux le soir, à la maison.

Vous en souvenez-vous de ces fêtes nautiques
Dont Neptune lui-même aurait été jaloux ?
Jeux, défis et plongeurs, prouesses authentiques
Amusaient les badauds accourus de partout.

Le soleil soulignait toute la truculence
D'un spectacle joyeux et digne de Bruegel
Où l'éclat du mois d'août jetait sa turbulence
En perles de gaité dans le vent ménestrel ».

Francine BERNARD - WILLIOT, *Pour un canal mort*, dans *Miettes d'histoire de Saint-Ghislain*, fasc. 4, 1969, p.6.

Infographie et mise en pages

Yannick COUTIEZ

Illustration de couverture :

Catalogue V.25.

Mons. Le canal de Condé, aquarelle de
F. Ranot, lithographie de J. L. Goffart,
Bruxelles, début du XX^e siècle.