

Le canal maritime et le port de Bruxelles

In: Annales de Géographie. 1923, t. 32, n°179. pp. 418-425.

Citer ce document / Cite this document :

Michotte P. L. Le canal maritime et le port de Bruxelles. In: Annales de Géographie. 1923, t. 32, n°179. pp. 418-425.

doi : 10.3406/geo.1923.9797

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1923_num_32_179_9797

LE CANAL MARITIME ET LE PORT DE BRUXELLES¹

Les solennités qui se déroulèrent à Bruxelles au mois de novembre 1922, fixées primitivement en septembre 1914, ont attiré l'attention sur le canal qui relie Bruxelles au Rupel et sur le nouveau port de la capitale du royaume.

Ces travaux, ainsi officiellement inaugurés, n'ont pas créé une voie d'eau absolument nouvelle, mais ont consisté plutôt à transformer l'ancien canal de Willebroeck et à aménager aux portes de Bruxelles un port moderne. Ils continuent par conséquent l'histoire des voies navigables brabançonnnes; de plus, d'autres travaux sont projetés ou en voie d'exécution; la situation actuelle n'est donc qu'une étape qui, pour être appréciée à sa juste valeur, doit être rattachée au passé comme à l'avenir.

I. — L'ANCIEN CANAL DE WILLEBROECK.

Au xv^e siècle déjà, Bruxelles sentit la nécessité d'être reliée à l'Escaut. Si la Flandre, comme le pays de Liège sont traversés par des fleuves puissants, l'Escaut et la Meuse, le centre des provinces belges, le Brabant, n'est arrosé que par des cours d'eau insignifiants, dont la Senne. Sans doute, la Senne comme la plupart des rivières de la basse et moyenne Belgique fut jadis navigable; elle s'ensabla cependant peu à peu, en partie probablement par suite du déboisement des forêts qui bordaient ses rives. Aussi, dès 1434, les magistrats de Bruxelles obtinrent-ils de Philippe le Bon l'autorisation de canaliser la Senne. On reconnut bientôt que ce travail présentait de trop grandes diffi-

1. *Port de Bruxelles et Canal maritime de Bruxelles au Rupel*. Notice, Tarifs, Plans, et *Bruxelles port de mer*, avec 3 plans et 27 illustrations (Bruxelles, C. Buelens, 1922, 62 p.), brochures publiées par la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles. — *Rapports annuels* présentés par le Conseil d'administration aux Assemblées générales de la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles (Bruxelles, Imprimerie des Travaux Publics). — E. MAROTTE et D. BOUCKAERT, *La transformation du canal de Charleroi à Bruxelles comprise entre Clabecq et la place Saintelette à Bruxelles* (*Annales des Travaux Publics de Belgique*, XXIV, 1923, p. 7-73). — L. CAVENS, *Le canal de Willebroeck*. Bruxelles, 1921, 40 p. — *Bruxelles port de mer* (*Belgique maritime, coloniale et économique*, XXV, 1922, p. 1021-1032). — Notes diverses dans les *Annales des Travaux Publics de Belgique* et dans la *Belgique maritime, coloniale et économique*.

cultés et, en 1477, Marie de Bourgogne donnait son assentiment au creusement d'un canal latéral à la Senne, reliant Bruxelles au Rupel, affluent de l'Escaut. La longue et tenace opposition que fit à ce projet la ville de Malines força les promoteurs de l'entreprise d'en modifier le plan primitif et de donner au canal le tracé qu'il suit encore aujourd'hui sur presque toute son étendue.

De Bruxelles, le canal, creusé dans les alluvions de la large vallée de la Senne, suit la rive gauche de la rivière jusqu'au lieu dit Pont-Brûlé, au Nord de Vilvorde, puis, quittant la vallée, prend une direction Nord-Ouest, longe le pied des dernières collines du plateau brabançon et débouche à travers la plaine du Brabant septentrional, dans le Rupel, à Petit Willebroeck, en face de Boom.

Commencé le 16 juin 1550, le canal fut achevé le 10 octobre 1561; le lendemain, les premiers bateaux entraient à Bruxelles. C'est en souvenir de cette cérémonie historique que la vieille cloche qui avait annoncé, le 11 octobre 1561, l'ouverture du canal de Willebroeck, sonna solennellement à Bruxelles, au clocher de l'église de Saint-Nicolas, le 11 novembre 1922, veille de l'inauguration du grand canal maritime actuel.

Le canal de Willebroeck était remarquable pour l'époque et tout à l'honneur de celui qui en fut le plus actif réalisateur : Jean de Locquenghien, seigneur de Koekelberg, amman de Bruxelles. La pente de 14 m. 75 entre la tête amont du canal à Bruxelles et le niveau des eaux du Rupel à marée basse, fut rachetée par quatre écluses, dont celle de Petit-Willebroeck, terminée en 1573 seulement, qui furent parmi les premières écluses à sas construites sur le continent. Les dimensions du canal étaient de 8 à 10 m. au plafond, de 30 m. à la flottaison, avec un mouillage de 1 m. 90 à 2 m.

Cette voie d'eau, bien plus commode que les mauvais chemins de terre d'alors, ne servit pas seulement au transport des marchandises, mais aussi au trafic des voyageurs; la chronique nous rapporte que, le 14 avril 1717, le yacht de Pierre le Grand vint s'amarrer au pont de Laeken, aux portes de Bruxelles.

Un port intérieur fut creusé à Bruxelles dont les bassins furent construits au fur et à mesure des besoins, dans le cours des xvi^e et xvii^e siècles, et Marie-Thérèse d'Autriche dota sa capitale des Pays-Bas d'un entrepôt monumental, de beau style, qui devait servir plus tard d'arsenal et aujourd'hui de théâtre communal flamand. En 1704, on établit, sur la rive orientale du canal, « l'Allée Verte », sorte d'avenue réunissant Bruxelles à Laeken, avenue qui connut des heures d'élégance et qui resta longtemps célèbre dans le « parler bruxellois »; puis, sur la digue occidentale, la chaussée de Bruxelles à Vilvorde.

Il va sans dire que le canal de Willebroeck ne répondit plus, au

xix^e siècle, aux nécessités de la navigation. Il est vrai que, de 1829 à 1836, sa profondeur fut portée à 3 m. 20, alors que déjà l'ingénieur du Waterstaat, M^r Teichman, préconisait 6 m. et que le port fut lui aussi agrandi; n'empêche que port et canal étaient devenus tout à fait insuffisants. Les pouvoirs publics ne se préoccupèrent guère de la question. Il fallut qu'un certain nombre de citoyens de Bruxelles, négociants, ingénieurs, industriels prissent l'initiative d'une active campagne de propagande et fondassent, en 1881, le « Cercle des Installations maritimes de Bruxelles ». Le succès couronna ces efforts par la fondation officielle, le 11 juillet 1896, de la « Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles. »

Le plan définitivement adopté comporta : le remblaiement des anciens bassins du port de Bruxelles, transformés aujourd'hui en avenues; la construction du port maritime dans les plaines de Tour et Taxis, plaines alluviales de la Senne qui s'étendent sur la rive gauche de la rivière entre Bruxelles et Laeken; l'établissement d'un avant-port à Schaerbeek, dans les plaines de Mon-Plaisir; l'aménagement du canal de Willebroeck en voie maritime. Les travaux commencèrent le 22 juillet 1900.

II. — LE CANAL MARITIME.

De l'avenue de la Reine, à Bruxelles, jusqu'à son débouché au Rupel, à Wintham, le canal mesure presque exactement 30 km. Le tracé de l'ancien canal a été suivi entièrement, sauf au Nord de Willebroeck, où une dérivation nouvelle de 5 km. a été creusée, de manière à faire déboucher le canal plus en aval dans le Rupel, à un endroit où, même à marée basse, des profondeurs de 6 m. 50 sont assurées. On sait que les marées se propagent par l'estuaire de l'Escaut vers l'amont du fleuve et de ses affluents, faisant ainsi osciller le niveau d'un grand nombre de cours d'eau. Le tronçon de l'ancien canal amélioré a été conservé entre Willebroeck et Petit-Willebroeck. Le canal a une profondeur de 6 m. 50 sur toute sa longueur. Le projet primitif n'avait prévu que 5 m. 50.

Il est divisé en trois biefs par deux écluses, l'une à Cappelle-au-Bois au km. 17,6, l'autre à Willebroeck au km. 22,7. La flottaison, qui est à la cote 13 m. 30 au premier bief, est, au troisième bief, à la cote 4 m. 40.; la dénivellation de 8 m. 90 est rachetée par les deux écluses qui ont chacune une chute de 4 m. 45.

Le niveau de 4 m. 40 du troisième bief est celui de la marée haute moyenne du Rupel; le niveau moyen de la basse mer y est de 0 m. 50. Comme le lit du Rupel est à la cote — 6 m., la profondeur de 6 m. 50 est donc atteinte, même à marée basse. Exceptionnellement l'amplitude des marées peut être sensiblement plus grande: c'est ainsi qu'en jan-

vier 1877, la marée haute est montée au Rupel à 6 m. 79. L'écluse de Wintham met en communication le canal et le Rupel.

La section transversale du canal n'est pas partout la même ; dans la traversée des agglomérations, ses dimensions sont de 20 m. au plafond et de 40 m. à la flottaison ; ailleurs, sans compter les élargissements-garages, les dimensions sont respectivement de 25 m. et de 60 m. Dans la dérivation nouvelle de Willebroeck à Wintham, le gabarit du canal est plus grand : 57 m. au plafond, 90 m. à la flottaison.

Le gabarit des écluses et du canal limitent les dimensions des bateaux qui peuvent faire usage de cette voie. Leur tirant d'eau en charge ne peut guère dépasser 5 m. 80 ; on estime qu'un minimum de 0 m. 70 sous la quille est nécessaire pour la facilité de la navigation ; d'autre part, 110 m. sur 15 m. sont le maximum possible de leurs dimensions ; ces mesures correspondent à un tonnage de 3 000 t. Moorsom environ.

Le canal est alimenté par les eaux de la Senne, qui sont amenées au déversoir de la place Saintelette, à la tête amont du canal de Bruxelles, et par le volume des éclusées du canal de Charleroi qui y débouche ; en outre, une alimentation supplémentaire est en voie de réalisation par l'installation de pompes à Willebroeck et à Cappelle-au-Bois qui pourront remonter au premier bief les eaux du Rupel, admises à marée haute dans le troisième bief.

Notons enfin que les rives du canal commencent à s'animer, grâce aux établissements industriels qui s'installent sur les terrains que la Société du canal leur cède ; entre Laeken et Pont-Brûlé, les usines s'alignent, nombreuses déjà.

III. — LE PORT.

Le port de Bruxelles comprend actuellement trois bassins. Le « bassin maritime » dit « bassin Vergote » continue en quelque sorte le canal sur les limites même de Bruxelles. C'est le bassin le plus important ; de 6 m. 50 de profondeur comme le canal, il a une superficie de 11 ha. 1/2 et est bordé de 1 800 m. de quais. Ces quais couverts de hangars, magasins, etc... sur 75 m. de largeur, munis de 20 grues électriques de 10 à 2 t., sont raccordés par de nombreuses voies ferrées à la gare maritime et au nouvel entrepôt dont l'enceinte englobe 9 ha. à l'Ouest du bassin.

Vingt et une lignes régulières de navigation avaient leurs emplacements à quai en 1922 ; deux lignes desservent l'Angleterre, trois la Hollande.

Le « bassin de jonction » relie en ligne droite le « bassin maritime » au canal de Charleroi. D'une profondeur de 3 m. 60 et de 728 m. de

long sur 42 m. 50 de large, il soude, peut-on dire, la navigation intérieure à la navigation maritime. Parallèlement à ce bassin, s'allonge le « bassin de batelage », tronçon aménagé de l'ancien canal ; il a une profondeur de 3 m. et 622 m. sur 30 m. de dimensions.

En aval du pont-rails de Laeken s'ébauche « l'avant-port ». Le pont-rails est tournant et permet par conséquent l'accès du « bassin Vergote » aux bateaux de mer ; mais sur ce pont passe la grande voie ferrée de Bruxelles-Ostende, voie au trafic intense sur laquelle circulent plus de 360 trains ou machines par jour. C'est assez dire que, outre les dangers d'accidents, ce croisement de la voie d'eau par la voie ferrée présente à cet endroit de sérieux inconvénients, d'où la nécessité de créer un avant-port en aval de ce pont.

La société du canal dispose dans la plaine de Mon-Plaisir de 40 ha. de terrain, propriété de l'État belge. Le canal y atteint une largeur de 110 m., formant un bassin de 22 ha., deux fois la superficie du « bassin maritime ». On a l'intention d'y construire 2 km. de quais dont un premier tronçon de 600 m. va être commencé sous peu. L'avant-port sera admirablement situé à proximité de l'importante gare de Schaerbeek, avec toute facilité de garnir ses quais d'établissements industriels ou de commerce ; le seul reproche qu'on fait à cet emplacement est son éloignement du centre de la ville, ce qui augmentera sensiblement le prix du charroi des marchandises.

Le long du canal, d'autres ports sont prévus ou amorcés. A Vilvorde, le canal a été porté à une largeur de 100 m., l'établissement de quais outillés est étudié, et dès maintenant un chantier de bois occupe 2 ha. 1/2 sur les rives du canal.

En amont de Pont-Brûlé, sur le territoire de Grimberghen, un grand port industriel est projeté dans les prairies qui bordent la Senne, au point où débouchera le futur canal destiné à relier Bruxelles aux charbonnages de la Campine par Louvain, Aerschot, Diest, Beeringen. Enfin, la jonction du canal et du Rupel à Wintham se fait par un chenal de 400 m. de long et de 60 m. de large, bordé de murs, véritable gare fluviale d'attente.

IV. — LE TRAFIC.

En 1922, le trafic du canal a largement dépassé celui d'avant-guerre, augmentant d'année en année depuis le minimum atteint en 1917. 13 237 bateaux, dont 314 bateaux de mer, ont passé le canal en 1922. Le tonnage des marchandises transportées, exprimé en tonnes de 1 000 kg., s'éleva à 2 388 702 t., dont 1 799 830 t. à la remonte et 588 872 t. à la descente, et dont 2 254 682 t. furent transportées par des bateaux d'intérieur contre 134 020 t. par des bateaux de mer. Ce tonnage se répartit comme suit :

NAVIGATION INTÉRIEURE.		NAVIGATION MARITIME.	
BATEAUX.	TONNAGE.	BATEAUX.	TONNAGE.
Remonte.			
<i>(Bateaux allant du Rupel vers Bruxelles.)</i>			
Chargés.	10 399 1 707 102	Chargés.	277 92 728
Vides.	2 544 " "	Vides.	37 " "
TOTAL.	12 943 1 707 102	TOTAL.	314 92 728
Descente.			
<i>(Bateaux allant de Bruxelles vers le Rupel.)</i>			
Chargés.	6 758 547 580	Chargés.	207 41 292
Vides.	6 183 " "	Vides.	106 " "
TOTAL.	12 941 547 580	TOTAL.	313 41 292

Il est à remarquer que, jusqu'en 1922, le tonnage transporté par les bateaux de mer s'équilibrait sensiblement à la remonte et à la descente, tandis que celui des bateaux d'intérieur était, comme encore aujourd'hui, très sensiblement plus élevé à la remonte. Cela s'expliquait sans doute parce que Bruxelles, surtout marché consommateur jusqu'à présent, absorbait plus de marchandises qu'elle ne pouvait en fournir à la navigation; pour des bateaux d'intérieur, la nécessité d'arriver à Bruxelles ou d'en repartir à vide est moins grave que pour des bateaux de mer de naviguer sur lest; ceux-ci tâchaient par conséquent d'avoir un fret d'aller aussi bien qu'un fret de retour. Le fait qu'en 1922, le tiers des bateaux de mer entrés à Bruxelles n'ont pu y trouver de fret de retour, est probablement exceptionnel et doit être attribué à la crise économique que nous avons traversée.

V. — LE CANAL DE CHARLEROI.

On ne peut dissocier la destinée du canal maritime de Bruxelles de celle du canal de Charleroi qui n'en est, en somme, que la continuation vers le Sud du pays. Si la création du canal de Charleroi fut plus tardive que celle du canal de Willebroeck, l'idée n'en est pas moins ancienne; elle remonte à 1436. Des études furent faites à divers moments pour relier le bassin de la Sambre à celui de la Senne; elles n'aboutirent pas à une réalisation pratique. Un avant-projet fut dressé en 1802, sur l'ordre du Gouvernement français; les travaux en furent même décrétés par le Premier Consul, mais ne furent jamais entamés. Le Gouvernement des Pays-Bas reprit l'étude de la question et finalement le travail

commença le 2 avril 1827 ; malgré la révolution de 1830, ils furent terminés en 1832. Ce fut une entreprise modeste. La cunette du canal avait une largeur de 6 m. 50 au plafond et de 12 m. 75 au plan de flottaison, pour un tirant d'eau de 2 m. 10. 55 écluses, auxquelles s'ajouta une 56^e en 1910, pour raccorder le canal au canal maritime dont le plan d'eau était de 2 m. plus bas que l'ancien canal de Willebroeck, s'échelonnaient sur une distance de 74 km. 5.

Par 41 écluses, les bateaux montaient 21 m. 67 sur le versant de la Sambre, jusqu'au bief de partage qui traversait en tunnel la crête entre les bassins de la Meuse et de l'Escaut ; par 45 écluses, ils descendaient les 109 m. 22 du versant de la Senne, jusqu'au niveau du canal maritime. Cette abondance d'écluses rendait certains biefs fort courts ; l'un d'eux, le bief 23, n'avait que 289 m. de long.

Les écluses n'avaient qu'une longueur utile de 19 m. et une largeur de 2 m. 70. Malgré ces dimensions restreintes, le trafic du canal s'élevait en moyenne à 500 000 t. ; vers 1870, il atteignit un moment 900 000 t. ; en 1920, il était de 600 000 t. Les industriels, de la région de Charleroi surtout, réclamèrent longtemps des modifications ; une loi du 4 août 1879 décréta la mise à grande section du canal, c'est-à-dire son adaptation aux bateaux du type de 300 t. Les travaux commencèrent en avril 1882 ; au moment où éclata la guerre, ils étaient arrivés à l'écluse n° 45 à Clabecq, au km. 50.

L'arrêt des travaux dû à la guerre fut fort utile à l'entreprise. Les études et les discussions poursuivies, pendant l'occupation du pays, par les ingénieurs belges, firent adopter par le Gouvernement le projet nouveau de donner, à la dernière section du canal, entre Clabecq et Bruxelles, une section telle qu'elle serait accessible aux bateaux de 600 t.

Les nouvelles écluses auront 31 m. 60 sur 10 m. 50, avec porte intermédiaire pouvant former une chambre de 40 m. 80 et un mouillage de 3 m. Ces dimensions permettront l'éclusage soit d'un bateau isolé de 1 000 t., soit d'un remorqueur et d'un bateau de 600 t., soit d'un train de trois bateaux de 300 t. et d'un remorqueur.

Le projet a, en outre, l'avantage de permettre le déversement dans le canal des têtes de crue de la Senne, de manière à mettre sa vallée et les localités voisines à l'abri d'inondations périodiques et désastreuses. Les travaux viennent d'être adjugés pour une somme de 147 millions de francs ; ils devront être terminés le 1^{er} avril 1930.

La transformation du canal de Charleroi complétera heureusement les installations maritimes de Bruxelles. Sans aucun doute, Bruxelles verra se souder dans son port, d'une manière de plus en plus intense, la navigation maritime à la navigation intérieure et deviendra un nœud important de transit fluvial.

LE CANAL MARITIME ET LE PORT DE BRUXELLES. 425

Le passage par Bruxelles raccourcira de 152 km. le parcours d'Anvers à Charleroi, qui doit se faire actuellement par Liège et la Meuse, Namur et la Sambre. Les établissements industriels établis le long du canal de Charleroi, entre Clabecq et Bruxelles, comme le long du canal maritime de Bruxelles à Vilvorde ne pourront que se multiplier et faire du port de Bruxelles un port industriel prospère au centre même du pays.

P. L. MICHOTTE.