



8. Franchissement de l'ascenseur n° 3 du Canal du Centre.

ASCENSEURS POUR L'UNESCO

Début décembre 1998. Les ascenseurs du Canal du Centre sont inscrits sur la liste prestigieuse du Patrimoine mondial de l'Unesco. Avec, semble-t-il, un sens consommé de nos subtilités institutionnelles, le Comité du Patrimoine mondial de l'Unesco, réuni à Kyoto, honorait du même coup la Grand-Place de Bruxelles, et des béguinages flamands. Les Bruxellois, les Flamands, et les Wallons (du Centre) logés, pour leur fierté commune, à la même enseigne ... Même si à la Compagnie du Canal du Centre, on s'empresse d'ajouter que le dossier des ascenseurs tenait "particulièrement" bien la route. "Un dossier en béton !" Normal ...

Fin février 1999. 9h30 du matin. Le canal baigne dans une belle lumière d'hiver. Sur les berges, le givre fait briller les joncs et les roseaux. A la surface de l'eau, c'est à peine si une légère couche de glace ralentit la calme progression des péniches. Le petit train de la Compagnie du Canal attend la reprise des activités touristiques. Tandis que sous leur protection de cellophane, à même le papier jauni des photographies, des regards italiens se rient de l'hiver et vous adressent un peu de chaleur. Ils ont pour nom Bellotti Romano, Bertasso Giuseppe, Piccini Mario ... Ils sont venus de Fiume Veneto, de Reggio Emilia, ou encore de Somma Campagna, et sont arrivés en Belgique dans l'immédiate après-guerre. Leurs

visages ornent désormais les murs de la Cantine des Italiens.

"On va prendre ma voiture, ça vous permettra de découvrir rapidement tout le site". Jean-Pierre Gailliez vient de débouler en tornade dans la salle de la Cantine où je l'attendais. Et il se lance avec rigueur et érudition dans l'historique du Canal du Centre : Napoléon, les Hollandais, le Canal Bruxelles-Charleroi, la région du Centre oubliée dans tout cela (déjà !), et puis les solutions qu'il a fallu trouver. Aux 80 mètres de dénivellation entre le Bassin Borain et le Canal vers la capitale. Et au problème essentiel de l'alimentation en eau, et de son économie. D'où la trouvaille des ascenseurs.

"Astucieux. Fabuleux. Génial !..." Nous venons de nous arrêter sous les installations de l'ascenseur n°1, au moment précis où une péniche entame sa descente dans celui des deux bacs rendu plus lourd, simplement parce qu'on la remplit de 30 cm d'eau supplémentaire. "Simplement ?! Mais c'est ça qui est génial." Il n'aura pas fallu attendre longtemps pour que l'administrateur-délégué de la Compagnie du Canal du Centre se départisse de sa réserve scientifique, et abandonne dans la foulée un vouvoiement par trop austère. "Tu comprends, ce que tu vois en ce moment, eh bien c'est unique au monde ! Et ça a 110 ans d'âge ! C'est fantastique, cette idée qu'ont eue les ingénieurs de l'époque de concevoir ce transbahutage de deux bacs par la seule grâce de la pression hydraulique. Un système infiniment plus économique en eau que ne l'aurait été une écluse. Et ça fonctionne comme au premier jour."

Il s'en est pourtant fallu de peu, et à plusieurs reprises. Dès 1978, les autorités locales caressaient l'idée d'un remblaiement pur et simple du canal historique. Asphalté, le tracé du canal s'intégrait, idéalement, dans le projet de contournement de La Louvière. Il faudra l'opiniâtreté, certains diront l'entêtement forcené d'un Jean-Pierre Gailliez, et la création de la Compagnie du Canal, pour briser dans l'oeuf ce projet. Mais d'autres nuages, tout aussi sombres, se reflétaient dans l'eau du canal. Ils s'étaient amoncés dès le début des années 50, date des grands accords internationaux sur les voies navigables, et leur accessibilité aux bateaux de 1350 tonnes. Il en découlera la réalisation parallèle du grand canal, et la mise en oeuvre prochaine d'un ascenseur unique et monumental à Strépy-Thieu. La mort annoncée à court terme pour le canal historique.

Mais non ! Il fallait au contraire que ce patrimoine industriel exceptionnel survive, mieux !

qu'il se forge une nouvelle jeunesse. Un pari improbable. Quelques fous, dont Jean-Pierre Gailliez, y croyaient. Cela se ferait. Et cela s'est fait. A coup de négociations longues et répétées avec les autorités publiques de tout poil. Et en tentant d'impliquer progressivement les gens de la région. Les premiers concernés.

C'est sans doute cette mobilisation de la population qui constitue désormais l'enjeu premier, pour que ce qu'on a gagné aujourd'hui ne s'étiolle pas demain. Oui, l'Exécutif wallon actuel a manifesté sa volonté de maintenir le canal historique en fonction. Oui, l'inscription du site dans le patrimoine de l'Humanité stipule que canal et ascenseurs sont répertoriés "dans l'état dans lequel ils se trouvent actuellement". Traduisez : en fonctionnement. Mais cette reconnaissance-même de l'Unesco représente un défi. "Ce qu'il s'agit de bâtir maintenant, c'est un pont entre le XIX^e et le XXI^e siècle."

Jean-Pierre Gailliez adopte désormais un ton moins enjoué. Pas résigné, certes non. Mais où l'on décèle une pointe d'amertume. "Passer du XIX^e au XXI^e siècle. Autant dire de l'Homme des cavernes à l'avion supersonique. Car il ne faut pas se faire d'illusion. Maintenir un trafic sur le canal historique, maintenir ces ascenseurs en activité, cela va demander de la part de chacun un profond bouleversement des mentalités. Il va falloir prendre son destin en main, accepter de se remettre en question, ne pas se contenter de regarder passer les péniches. Il faut y croire, et en payer le prix".

Le fait est que l'avenir n'a rien d'acquis. Quand sera inauguré le grand ascenseur de Strépy-Thieu, dans quelques mois, il faut être lucide, même les bateaux marchands de moindre tonnage, qui pourraient toujours emprunter le canal historique, préféreront le grand canal. "C'est donc le tourisme, les bateaux de plaisance

qui doivent prendre le relais. Mais pour cela, il faut s'adapter à la nouvelle demande, moduler les horaires, faire preuve de souplesse et de disponibilité". Un discours qui, on l'aura compris, agace parfois. Dans une région qui n'aura connu au cours de ces vingt dernières années qu'un inexorable déclin, ce volontarisme mis au service du patrimoine industriel détonne. Et fait grincer des dents. Pourtant, le maintien de l'activité sur le canal historique se traduit également par la sauvegarde de quelque 55 emplois. Qui étaient condamnés à très court terme. "En matière d'archéologie industrielle, on arrive en général trop tard, quand les machines sont à l'arrêt, qu'elles ont été démontées et sont attaquées par la rouille. Ici, on a la chance exceptionnelle de pouvoir reconverter un outil encore en activité ! Cette chance-là, on ne peut pas la laisser passer". A charge pour chacun, affecté au basculement des ascenseurs, au maniement des pont mobiles, à l'administration du site, d'inventer de nouvelles manières de fonctionner. En conciliant des exigences inédites avec un nécessaire respect des droits des travailleurs. Le défi n'est pas gagné d'avance. Mais il est passionnant, et vital.

Nous roulons maintenant le long du canal, sur le chemin de halage, à peine assez large pour le passage de la voiture. "On a obtenu d'y faire passer le petit train touristique. Pour cela aussi, il a fallu batailler. Et puis, nous avons restauré la traction chevaline. Cela fonctionne bien. Et cette péniche que tu vois là, c'est un bateau-école. Et juste derrière, le bateau-dortoir". Effectivement, des élèves néerlandophones relèvent le nez de leur cahier pour nous faire signe. Ils passent ainsi une semaine à bord, en classe-canal en somme. Encore une idée originale.

"Des idées, il y en a d'autres ! Ce qui serait superbe par exemple, ce serait de ménager des liaisons avec le grand canal et son nouvel ascenseur, ainsi qu'avec le Canal de Bruxelles-Charleroi et son ancien canal de dérivation. Cela donnerait une sorte de huit, un parcours exceptionnel qui proposerait aux plaisanciers l'opportunité d'un voyage d'une semaine en passant par tous les plus grands ouvrages hydrauliques du monde, plan incliné de Ronquières compris ..."

Notre promenade à nous se termine. Devant une plaque com-

mémorative. Celle du jumelage du Canal du Centre avec son homologue anglais, le Trent and Mersey Canal, en 1984, et un alter ego français, le canal de Neufosse, en 1988. "Des étapes fondamentales dans la longue marche qui nous a valu aujourd'hui la reconnaissance de l'Unesco". Après vingt-deux ans de lutte acharnée, Jean-Pierre Gailliez ne cache pas une fierté légitime. La Compagnie du Canal du Centre emmène bon an mal an 60.000 touristes sur ses bateaux, et emploie une petite quarantaine de personnes. Avec les emplois sauvés pour les tra-

vailleurs du canal, le bilan n'est pas banal. Mais Jean-Pierre Gailliez ne l'ignore pas, la réussite à long terme d'une telle entreprise sera nécessairement l'affaire de tous. Et doit idéalement s'intégrer dans la reconversion de toute une région. Ce qui dépasse de loin la sauvegarde d'un patrimoine industriel, fut-il prestigieux.

Jean-Paul DUBOIS.

D'UN LION À L'AUTRE : DE WATERLOO À LA GILEPPE

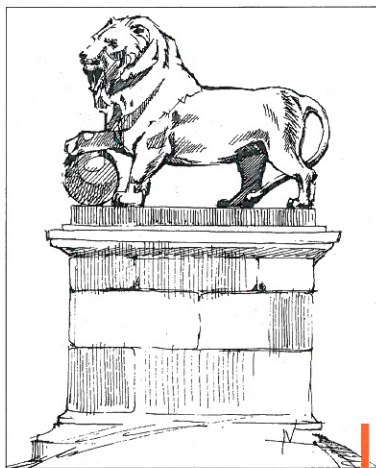
Le lion, symbole de la Belgique, qui figure dans les armoiries nationales, a donné lieu à d'innombrables représentations, surtout au siècle dernier, notamment à des statues d'impressionnantes dimensions, véritables défis techniques autant qu'artistiques.

La première en date est le fameux lion de Waterloo, qui domine le champ de bataille du haut de sa butte.

Il est né d'un projet de stèle commémorative souhaité par le roi Guillaume 1^{er} des Pays-Bas dès 1815. L'idée fit son chemin en s'amplifiant et les travaux débutèrent en 1824. On opta pour un énorme tertre en forme de pyramide de 40,50 mètres de haut et 520 mètres de circonférence à la base. L'accumulation des quelque 300.000 mètres cubes de terre qu'il nécessita dura deux ans. Elle fut l'œuvre d'une véritable fourmilière de tombereaux et de porteurs - notamment, dit-on, les fameuses botteresses liégeoises - qui se relayaient sur le site pour y déverser leur chargement.

Une colonne de maçonnerie, partant du sol vierge, atteint le sommet de la butte, où l'on décida de bâtir un socle et de le couronner

par un lion en fonte. Celui-ci fut coulé en 1826 dans les ateliers Cockerill de Seraing, une entreprise alors récente qui faisait la fierté du pays. Le sculpteur malinois Louis Van Geel, un élève de l'artiste français David, fut chargé de réaliser le modèle en plâtre. Il trouva son inspiration à Londres, où la Ménagerie royale l'hébergea



9. Le lion de Waterloo.

durant un mois afin qu'il pût prendre les croquis nécessaires d'un fauve d'après nature. Des ouvriers réalisèrent ensuite les pièces du moule d'après ce plâtre et le lion fut coulé en neuf parties soudées ultérieurement.

Le lion de Waterloo pesait 28 tonnes et mesurait 4,45 mètres de haut et 4,50 mètres de long.

Compte tenu des difficultés du transport à l'époque (le chemin de fer n'existait pas encore), l'énorme animal fut transporté sur la Meuse par bateau à vapeur - de marque Cockerill s'entend - jusque Dordrecht, et de là via l'Escaut et le canal de Willebroek vers Bruxelles.

Ensuite, il gagna Waterloo sur un chariot en empruntant la chaussée de Charleroi. L'opération - qui n'était pas une mince affaire - consistant à le hisser au sommet de la butte réussit pleinement. Depuis lors, il trône au-dessus de la «morne plaine» qui vécut un des plus grands affrontements militaires de l'histoire.

Le second lion dont le gigantisme industriel du dix-neuvième siècle nous gratifia fut plus pacifique.

C'est celui qui domine, de son imposante super-structure, la masse non moins impressionnante du barrage de la Gileppe. Celui-ci fut un des premiers grands ouvrages hydrauliques du siècle dernier.

On sait qu'il consistait à créer un réservoir d'eau pour alimenter à la fois les usines textiles de Verviers et la population de cette cité lainière, alors en plein essor. Conçu