



LA PORTE DE LA BASSE-SAINTE-CATHERINE, A BRUXELLES XIX<sup>ème</sup> SIECLE



## Routes et canaux à partir du 16<sup>e</sup> siècle

## Wegen en kanalen vanaf de 16<sup>e</sup> eeuw

173

La grue et le bassin Sainte-Catherine, à Bruxelles,  
au 19<sup>e</sup> siècle.

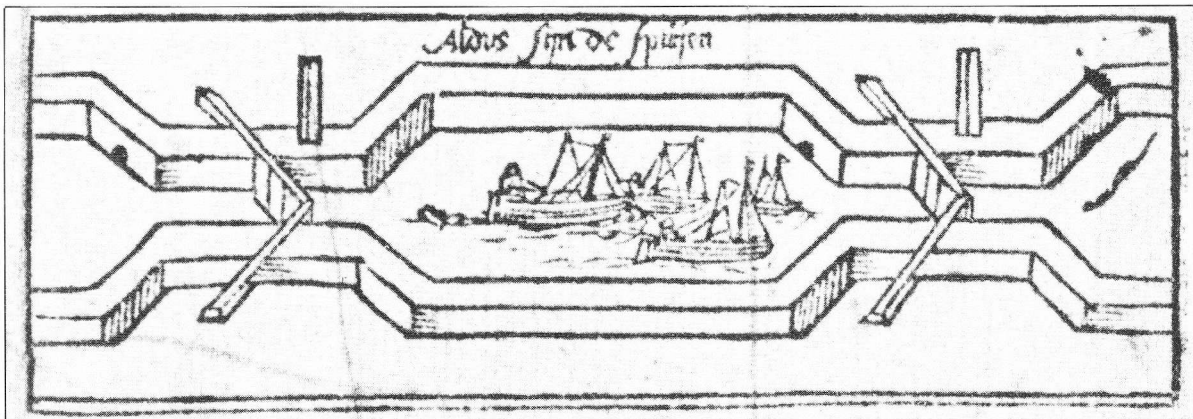
Peinture de Hubert Vandenbossche.  
Bruxelles, Musée Communal.

Kraan en St.-Katelijnelder in Brussel  
in de 19<sup>e</sup> eeuw.

Schilderij van Hubert Vandenbossche.  
Brussel, Broodhuis.

© C.R.C.H., Louvain.

© C.R.C.H., Louvain.



Le **type d'écluse** utilisé pour le canal de Willebroek.  
Sur une trentaine de kilomètres, on en construisit cinq  
de cette sorte, pour rattraper une différence de niveau  
de douze mètres.

Détail de la vue cavalière du canal de Willebroek, qui  
figure dans la **Nieuwe Chronijcke van Brabant**, de 1565.  
Bruxelles, Musée Communal.

Het **sluistype** in gebruik op het kanaal van Willebroek.  
Er zijn vijf zulke sluizen gebouwd over een afstand van  
zo'n dertig kilometer, waarmee een hoogteverschil van  
twaalf meter werd overbrugd.

Detail van het gezicht in vogelvlucht van het kanaal van  
Willebroek, in de **Nieuwe Chronycke van Brabant**, van  
1565. Brussel, Broodhuis.

Cette illustration vous est offerte  
par les firmes dont les produits  
portent le timbre  
**Artis-Historia**.  
Reproduction et vente interdites.

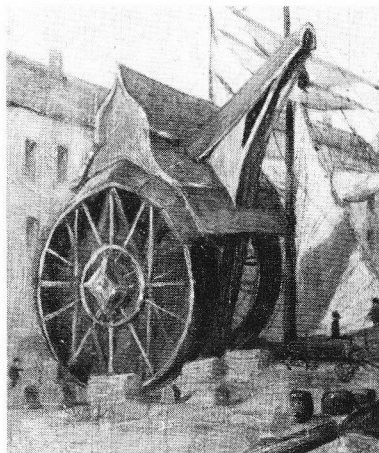
Deze illustratie wordt u aangeboden  
door de firma's wier produkten het  
**Artis-Historia** zegel  
dragen.  
Nadruk en verkoop verboden.

S.V. **Artis-Historia**, S.C.  
Rue Général Gratry, 19  
1040 Bruxelles

S.V. **Artis-Historia**, S.C.  
Generaal Gratrystraat, 19  
1040 Brussel

## Routes et canaux à partir du 16<sup>e</sup> siècle

173



**La grue et le bassin Sainte-Catherine à Bruxelles au 19<sup>e</sup> siècle.**  
*Peinture à l'huile (64 cm x 56,50 cm) de Hubert Vandenbossche. Conservée au Musée Communal de Bruxelles, Maison du Roi, Grand-Place, Bruxelles.*

*Le bassin Sainte-Catherine, situé à l'emplacement de l'église et du marché Sainte-Catherine actuels, fut creusé en 1564. Cet endroit était un des plus animés du port de Bruxelles, car les bateaux s'y amarraient pour être déchargés par la grande grue en bois.*

*La flèche de cette massive construction était fixe. Pour la faire pivoter, il fallait faire tourner l'ensemble de la grue autour d'un axe vertical au moyen de longues barres poussées par des ouvriers. Les deux énormes roues de chaque côté mettaient en branle le mécanisme permettant de hisser les charges. Elles étaient actionnées par des hommes marchant à l'intérieur.*

### **Bruxelles-Willebroek: un canal du 16<sup>e</sup> siècle**

Le canal de Willebroek, — une trentaine de kilomètres; 5 écluses à l'origine —, relie Bruxelles au Rupel. Il était destiné à éviter la navigation sur la Senne qui était entravée par des ensablements, des inondations et les divers obstacles dressés par les rivalités communales.

L'animateur de l'entreprise fut le bourgmestre de Bruxelles, Jean de Locquenghien. Les travaux durèrent de 1550 à 1561.

Au Moyen Age, Bruxelles constituait le point extrême de la navigation sur la Senne.

A l'époque, ce cours d'eau était une voie de communication importante car il permettait, par le Rupel et l'Escaut, d'atteindre le port d'Anvers en plein essor après le déclin de Bruges. Malheureusement l'ensablement du lit de la rivière, des inondations chroniques et des rivalités communales entravaient le trafic. Vilvorde et surtout Malines s'efforçaient de freiner l'expansion de Bruxelles, leur rivale, en réclamant des droits de passage de tous ordres. Les Malinois allèrent même jusqu'à barrer la Senne au moyen d'une lourde chaîne à hauteur du village de Heffen.

Plusieurs fois au courant des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles, les Bruxellois avaient revendiqué le droit de creuser un canal, reliant Bruxelles au Rupel, qui devait remédier à ces problèmes. Enfin, en 1550, la Régente Marie de Hongrie signa l'acte autorisant les travaux. Pour financer ceux-ci, un emprunt fut émis sous forme de titres de vente de 5.000 florins Carolus. On créa ou augmenta également de nombreuses taxes, notamment sur la bière, les vins étrangers, la cuisson du seigle et du froment. Devant la vive réaction des habitants, on dut renoncer à l'impôt sur la vente des petits pains blancs.

Le véritable animateur de l'entreprise fut le bourgmestre de Bruxelles, Jean de Locquenghien. Il sut s'entourer de collaborateurs, ingénieurs, techniciens et géomètres remarquables. Le canal était long de près de trente kilomètres. La différence de niveau à racheter sur cette distance atteignait une douzaine de mètres et nécessitait la construction de cinq écluses. Les ingénieurs du canal envoyèrent des spécialistes à Milan pour y examiner les écluses conçues par Léonard de Vinci. Ils en adoptèrent le principe pour quatre des cinq écluses.

Le canal était alimenté par des prises d'eau le long du cours de la Senne. A Bruxelles, on captait l'eau de la dérivation de la Senne, ou Petite Senne, qui coulait extra muros, de la Porte de Flandre à la Porte de Laeken.

L'inauguration du canal fut l'occasion d'une semaine de fastes et de réjouissances qui atteignirent leur point culminant le dimanche 12 octobre 1561. La *Nieuwe Chronycke van Brabant* décrit, en détail, ces festivités: le magnifique cortège nautique, récompensé de nombreux prix; les arcs de triomphe; le banquet au gigot de mouton et au vin du Rhin; le feu d'artifice clôturant la journée.

V. Moumm

## Routes et canaux à partir du 16<sup>e</sup> siècle

173

### Les routes en Belgique depuis le 18<sup>e</sup> siècle

Jadis, il n'y avait presque pas de routes dans notre pays mais uniquement des chemins de terre pleins d'ornières. Le développement de notre réseau routier commença au 18<sup>e</sup> siècle. Les premières chaussées étaient pavées et fortement bombées. Le début de notre indépendance fut aussi très favorable à la construction des routes. Mais de 1850 à 1900, celles-ci eurent à subir la concurrence du chemin de fer. Depuis 1900, l'automobile a rendu à la route un rôle essentiel.

Avant le 18<sup>e</sup> siècle, la route romaine de Bavai à Cologne était à peu près la seule vraie chaussée interurbaine dans nos régions.

On considère généralement le régime autrichien comme le grand artisan du développement de notre réseau routier. Beaucoup de routes ont effectivement été construites au 18<sup>e</sup> siècle mais le gouvernement de Vienne laissa presque toujours l'initiative aux autorités provinciales et locales. Celles-ci couvraient les frais de construction en percevant un droit de péage aux barrières établies de lieue en lieue. Il en résulte que le réseau du 18<sup>e</sup> siècle s'est développé sans grande harmonie et constituait plutôt une juxtaposition de petits réseaux rayonnant autour des villes.

Néanmoins, ces chaussées avec leur revêtement de pavés, leur profil fortement bombé pour des raisons de solidité et pour faciliter l'écoulement des eaux, l'emportaient de loin sur les grands chemins de terre des époques précédentes, recouverts de fascines et de rondins.

Dès 1795, date de l'annexion, la France poursuivit une politique de centralisation à outrance.

Le gouvernement hollandais reprit le système français en l'assouplissant. Il rétablit les droits de barrière et, comme à l'époque autrichienne, accorda à des concessionnaires privés l'autorisation de créer des nouvelles voies de communication et d'y percevoir des péages. Une innovation toutefois: la création de transversales reliant les grands axes routiers. Une technique nouvelle, l'empiècement « à la Mac Adam », fit aussi son apparition à cette époque: elle fut appliquée en 1829, à la route de Battice à Maastricht.

Les premières années de l'indépendance belge furent une époque d'apogée dans la construction routière. Mais autour de 1850, la concurrence du chemin de fer provoqua une désaffection totale à l'égard des routes. En effet, les deux réseaux se superposaient plus qu'ils ne se complétaient et, pour les personnes comme pour les marchandises, le train était plus rapide et moins coûteux, malgré la suppression progressive des barrières. On ne construisit plus que de la petite voirie, qui ignorait la concurrence ferroviaire, et des routes raccordant les gares aux chaussées.

En 1900, la crise routière était terminée. C'est le chemin de fer qui dut, cette fois, subir la concurrence de l'automobile. Il fallut s'adapter à ce nouveau type de trafic en améliorant le revêtement des routes existantes et, surtout, en créant, après la Deuxième Guerre mondiale, un vaste réseau d'autoroutes.

*V. Moumm*

### A lire:

Catalogue de l'exposition  
**1000 jaar scheepvaart in kunst en ambacht**,  
Maison du Roi, Bruxelles, juillet-  
septembre 1979;

L. Génicot,  
**Histoire des routes belges depuis 1704**,  
Bruxelles, 1948.