

## Les bateaux fluviaux.

### Sous l'Ancien Régime :

Jusqu'au XVIIIe s., les bateaux sont de taille modeste, environ 10 tonnes. Ils sont munis de voiles, la « *semaque* ». Halés des berges, ils portent des noms différents selon les provinces : « *flûtes* » et « *besognes* » en Picardie, « *lillois* », « *bélandres* », « *pointus* » d'Arras, « *nefs* » de Condé.



Péniche et bateau (début du XIXe s.) A. van Beerst. Exactement ceux que Pierre-Jean Vallays à connu lorsqu'il était « kasser » à Autryve...

Le halage se fait par traction symétrique, réalisé par deux personnes de chaque côtés des rives. Cela ne nécessite ni gouvernail, ni homme à bord. Tout au contraire, la traction dissymétrique, la plus courante, se fait d'une seule rive avec gouvernail et une personne à bord. Jusque sous Louis XV, la halage reste exclusivement humain. Ensuite (en France), les Ponts et Chaussées construisent des routes empierrées, permettant l'utilisation des animaux de halage. Nécessité sans doute due à l'augmentation des tonnages. Chevaux et mulets sont donc utilisés à cette tâche. Ces animaux de traits appartiennent soit au marinier, s'il possède une péniche « écurie », soit aux charretiers « des longs jours », propriétaires de deux chevaux, louant leurs services aux mariniers. Ce sont aussi parfois des agriculteurs ajoutant la halage au travail des champs.

Il est toutefois certain que le halage humain s'est maintenue encore longtemps, durant tout le XIXe s et jusqu'au début du XXe s.

Dans la première moitié du XIXe s., un bateau de 70 tonnes parcourt journallement 20 km chargé et 35 km à vide. Le halage du bateau à vide entraîne l'utilisation pénible de la gaffe pour éviter de toucher les berges. L'installation de « *voirots* », perches de neuf à dix mètres fixée perpendiculairement et horizontalement au bateau, permet de bloquer le gouvernail et de haler seul le bateau.



Le halage « à la bricole ».

Le 14 février 1544, Charles Quint accorde aux Valenciennois l'exclusivité de charger toutes marchandises sur l'Escaut et de les voiturer par bateaux à Tournai, Gand et Anvers. Mais les premiers règlements de navigation sont officialisés le 15 mai 1596 par Charles de Croy, grand bailli de Hainaut. De nombreux autres règlements suivront, comme celui du 5 mars 1645, qui donnera une discipline interne au corps des bateliers et sera, en grande partie, observé jusqu'à la Révolution française, comme l'institution du tour de file qui permettait la distribution équitable du fret.

### **Type de bateaux :**

Des « coches d'eau » circulent entre les villes de l'Escaut, comme « La Marquette » qui assurait la liaison régulière entre Malines, Bruxelles et Anvers (illustration page suivante).

Au XVI<sup>e</sup> s., le métier de batelier est plus important que celui de mercier. On peut penser qu'à son apogée, un millier de bateliers ont Anvers pour port d'attache. Au court de la seconde moitié du XV<sup>e</sup> s., on y compte une soixantaine de navires marchands et environ 200 bateaux fluviaux.

Le navire de charge typique au XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> s. est le « heu », petit bateau de mer, rapide, d'une quarantaine de tonneaux, qui assure la liaison avec l'Angleterre.



Un « coche d'eau » transportant des voyageurs et tiré par deux couples de chevaux sur le canal de Willebroek, vers 1840.

D'une manière générale, les bateaux sont à voiles, parfois à rames, pourvus d'un gréement. La «pleyte», navire à fond plat, navigue sur le fleuve et dans les marais.

La construction des bateaux s'effectue en dehors des villes car l'emploi du goudron et de la poix, facilement inflammable, constitue un véritable danger pour les agglomérations. Leur installation au bord des voies de navigation étroites ne permet pas la réalisation de grands vaisseaux. Les chantiers anversois fournissaient essentiellement de petits bateaux fluviaux répondant à la demande des petits ports de l'Escaut. Ainsi, la «scrute», bateau d'ancre et de pêche ; bac de passeur, «emers» et «botemers» sont des bateaux à faible tirant d'eau construit à Anvers.

### **Les mariniers :**

C'est tout un monde à part où vivent les éclusiers, les haleurs, appelés « marin de terre », et les mariniers, ces « marins d'eau douce ». Ils sont très solidaires et réalisent tous ensemble un monde totalement inconnu des sédentaires.

Le halage se fait aussi en famille pour tirer les bateaux à la remonte. Les femmes aident leurs époux dans les manœuvres difficiles. Dès l'âge de 13 ans, les enfants participent au travail. En terme de marinier, le halage « à la bricole » consiste en un harnais de 10 cm de large réalisé par des bandes de tissus tressés. Placé à l'épaule, il est relié au cordage de la péniche par une

cordelette munie d'un petit os de mouton, permettant de se dégager du harnais en cas de difficulté.

Les haleurs professionnels louent leurs services dans des secteurs très précis. La création de relais, vers 1840, évite de se faire concurrence.

La batellerie est essentiellement régionale, correspondant au bassin de navigation. Elle s'organise en confrérie ayant un saint patron : St. Nicolas ou St. Clément.

On ne navigue pas la nuit, ni le dimanche, ni les jours fériés. La priorité est donnée aux descendants. Les corporations des villes sont seules autorisées à manœuvrer un bateau dans leur secteur. Les mariniers resteront, jusqu'à la Révolution française, ces hommes ayant le sens des traditions et de la religion.



La vie au bord des écluses : on peut remarquer le garde sur son cheval ; à l'arrière, un charretier « des longs jours » attendant le client. Un violoneux mettant de l'ambiance...

### **Les écluses :**

La première écluse apparaît en Chine, en 948. En Europe, suivant les différentes références, l'origine des écluses pourrait venir de la région de Milan, en Italie. D'autres prétendent que c'est une invention hollandaise. Dans tous les cas, elle apparaît dans le second tiers du XVe s.

### **Bibliographie :**

« L'Escaut » revue Septentrion, n° 1, 2001

« Histoire d'un fleuve : l'Escaut », Annie Lefèvre, éd. Nord-Patrimoine, 2000

### **Note :**

L'auteur de ce texte est **Jean-Marie VALAEYS**. Ce texte est mis gracieusement à votre disposition avec son accord, exclusivement pour un usage privé. Toute reproduction de ce texte, quel que soit le pays, la forme et le support, est strictement interdite sans son accord.

Jean-Louis MOREL