

LA SAMBRE, LES BATELIERS

Que représentait la Sambre à Lobbes au XVI^e siècle? C'était une rivière, qu'on pouvait admirer des hauteurs de l'église St Ursmer; qu'on longeait quand on allait à Thuin pour acheter certaines marchandises qu'on ne trouvait pas à Lobbes: un médicament, un bijou, une pièce d'étoffe; ou bien le décor rêvé pour une promenade dominicale, pendant un après-midi d'été. On pouvait s'asseoir sur son bord, peut-être, faire trempette, en glissant un oeil envieux vers ceux qui pouvaient y pêcher ou se laisser bercer dans une barque au fil de l'eau. Pour des gamins, c'était ce miroir d'eau dans lequel on jetait des cailloux du haut du pont pour faire des ronds.

La Sambre sinueuse, peu profonde en aval du moulin, rapide par endroits, dormante en été, gonflée par des crues subites en automne et en hiver, environnée de prés plus ou moins marécageux noyés aux époques de débordements, avait aussi le charme des oiseaux qui la survolaient, cherchant quelque insecte ou poisson pour leur subsistance, lieu de rencontre entre le ciel et la terre.

L'abbaye, tout en cherchant son Ciel, avait très vite compris les avantages matériels dont la Sambre était la source: des poissons à pêcher, une force motrice à capter au moyen d'un moulin, une voie de communication flottable et navigable pour le transport de ses produits, rien ne fut négligé. Et comme elle ne pouvait tout faire toute seule, elle loua son droit de pêche, en s'assurant un approvisionnement régulier en poissons, elle loua son moulin banal auquel la population locale devait donner son grain à moudre, elle se fit payer une taxe par bateau par les bateliers qui naviguaient sur son cours, elle confisquait même les épaves d'embarcations qui avaient eu la malchance de s'abîmer dans ses eaux.

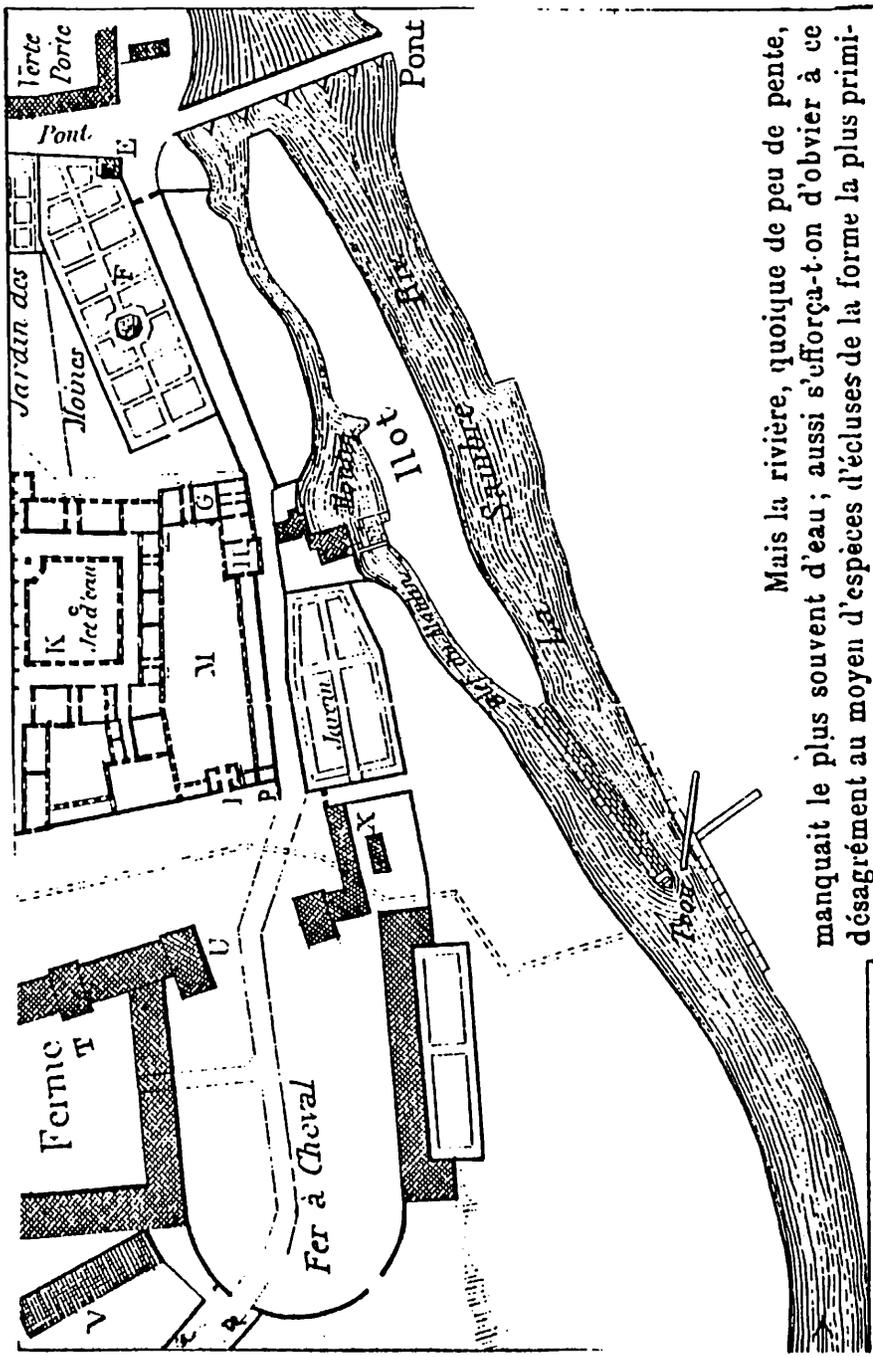
On parle déjà, dans le polyptique de 868 - 869, de l'existence de deux moulins à Lobbes. Le moulin de la Sambre, situé sur un bief créé spécialement à son usage, était alimenté grâce à un barrage en forme de digue oblique en maçonnerie, retenant les eaux à une hauteur de 1m50. Quand le moulin ne fonctionnait pas, le barrage faisait office de déversoir, le fracas de cette chute

d'eau ajoutait à l'air de grandeur du lieu, tant pour l'ouïe que pour les yeux, sans oublier l'odeur caractéristique des milliers de gouttelettes qui rejaillissaient à sa base. Cette chute d'eau s'interrompait aussi lors du passage d'une rame de bateaux.

L'écluse ou pertuis était située à l'extrémité du barrage, contre la rive droite; elle était fermée par une vanne tournante. La largeur du passage était de 3m95, il était dangereux du fait de la direction oblique du déversoir. Une fois l'écluse ouverte, les eaux s'y engouffraient presque parallèlement à la rive droite, malheureusement, à l'aval du pertuis cette rive formait une espèce de goulot et il fallait beaucoup d'adresse aux bateliers pour que les embarcations ne chavirent pas. Beaucoup accusaient l'abbaye d'avoir intentionnellement conçu ainsi cette construction, dans le but de provoquer des "naufrages" fructueux, admettons plutôt sa carence et sa parcimonie dans ce domaine. On suivait la routine sans s'inquiéter du progrès. Pourtant Léonard de Vinci avait déjà inventé l'écluse à portes busquées.

Le halage se faisait depuis le bord de la Sambre le long d'un chemin qui n'avait reçu d'autre amélioration que le tassement consécutif au piétinement des hommes et des chevaux. Par endroits le chemin rongé par les eaux s'effondrait, et les chevaux devaient quelquefois descendre dans le lit de la rivière pour faire avancer le bateau, d'où des accidents, surtout quand la visibilité était réduite, comme par temps de brouillard.

Le halage, depuis La Buissière jusqu'à Lobhes, suivait la rive gauche; à la porte Mandenne (en face de la Terre du Roelx) il fallait dételer les chevaux, les bateaux étaient livrés à eux-mêmes pour descendre jusqu'à l'écluse. Les chevaux devaient gravir le sentier qui conduit à la Portelette, et de là par la rue des Gaux, la Place et la rue du Pont allaient rejoindre les bateaux sur la rive droite.



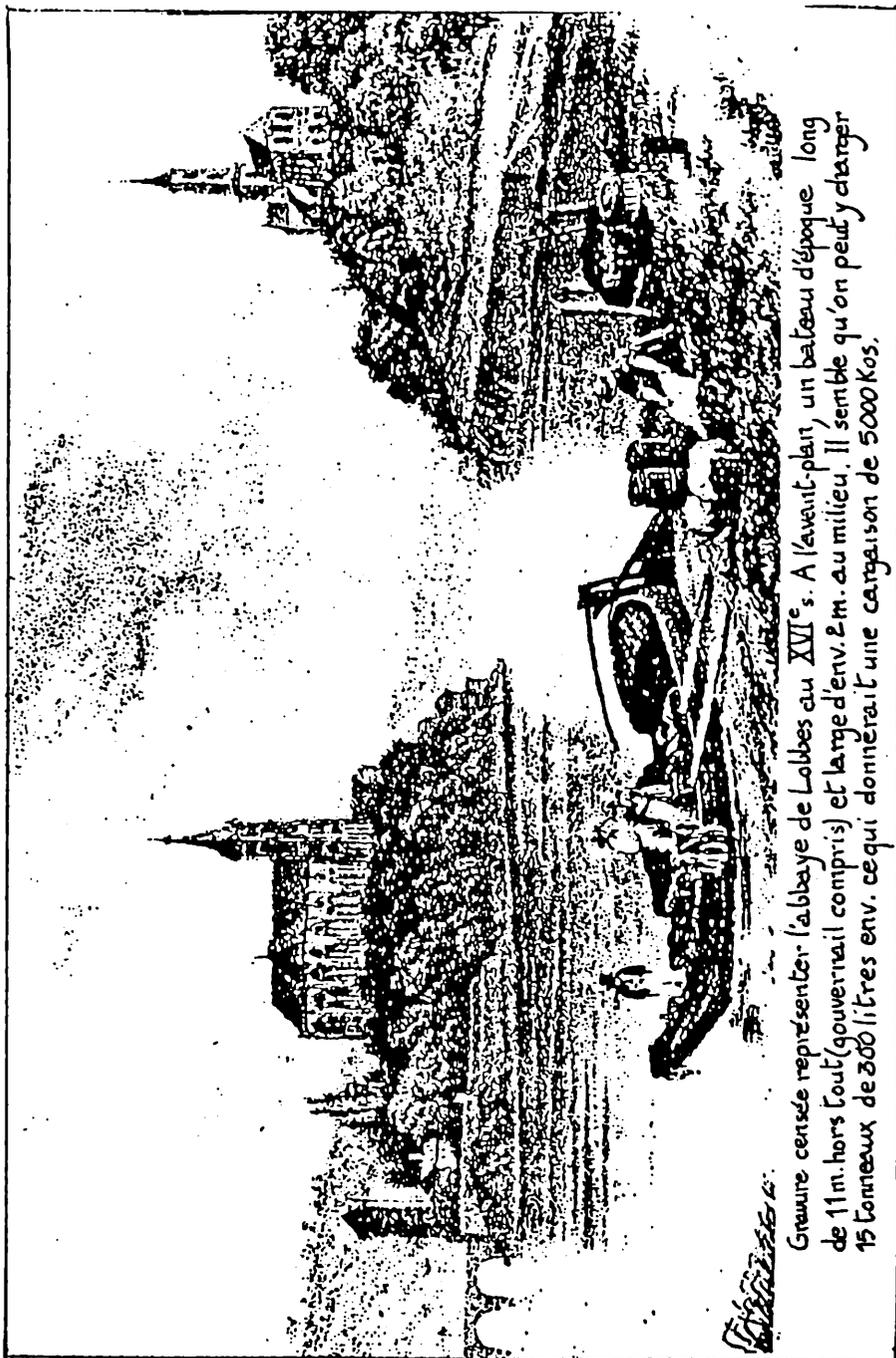
Mais la rivière, quoique de peu de pente, manquait le plus souvent d'eau ; aussi s'efforça-t-on d'obvier à ce désagrément au moyen d'espèces d'écluses de la forme la plus primitive nommées *trous*.

A l'aval de l'écluse de Lobbes, le lit de la rivière formait un banc d'environ 600m de long et de 25 cm plus élevé que le seuil de l'écluse, on avait bâti le pont sur ce banc, l'eau y était basse. Il fallait parfois rouvrir l'écluse pour provoquer une chasse d'eau qui aidait la rame des 3 ou 4 bateaux à franchir le passage sous le pont, ensuite la rivière retrouvait une profondeur satisfaisante sur le reste du trajet lobbain.

Ajoutons que le service de l'écluse n'était pas gratuit, que les bateaux pouvaient charger cinq tonnes, que la navigation n'était possible que quatre mois par an, qu'une rame de quatre bateaux représentait une vingtaine de tonnes et requérait le travail de trois mariniers, qu'il fallait payer des taxes pour passer de terre liégeoise en terre des Pays-Bas, sauf exemption pour certains. Il fallait trouver une cargaison capable de supporter un fret accablé de tant de charges. Encore n'avons-nous examiné que le cas de bateaux descendant la rivière. Quand il s'agissait de remonter le courant les difficultés étaient doublées sinon triplées. Et pourtant, il se trouvait des gens pour envisager et affronter une vie aussi terrible!

Il est vrai que bientôt on verra apparaître des bateaux de 18 tonnes, une hiérarchie s'établira dans le métier. Le gain de capacité n'aura cependant pas que des avantages, la rapidité et la maniabilité en seront réduites, les petites embarcations savaient se faufiler dans les mauvais passages et leur coût au départ était plus abordable pour les jeunes qui se lançaient dans la profession. L'entretien était moins onéreux aussi et n'exigeait pas le recours au chantier de réparations.

Pendant les huit mois par an de chômage, les bateliers devaient manger et nourrir leur famille. Ils devaient donc avoir une deuxième occupation. Ils réparaient leurs bateaux en commun, ce qui aura été l'origine du premier chantier de construction de bateaux, et comme ils s'étaient fait la main dans le travail du bois, ils faisaient sans doute des travaux de menuiserie, ou exerçaient le métier de scieurs de long. La corderie, la fabrication de chaînes, ancres, ne devaient pas leur être choses étrangères, et leurs relations pouvaient leur être favorables pour l'exploitation d'un petit commerce. Il y a toujours eu une grande solidarité entre les bateliers.



Gravure censée représenter l'abbaye de Lobbes au XVI^e s. A l'avant-plan, un bateau d'époque long de 11 m. hors tout (gouvernail compris) et large d'env. 2 m. au milieu. Il semble qu'on peut y charger 15 tonnes de 300 litres env. ce qui donnerait une cargaison de 5000 Kos.

Comme ils devaient posséder des chevaux, qui logeaient avec eux sur le bateau après leur journée de halage, ces animaux, une fois à terre, étaient employés pour le charroi.

Les bateliers n'étaient pas tellement bien vus par la gent ecclésiastique. Leurs absences répétées du village n'en avaient pas fait des pratiquants réguliers, sans compter qu'ils colportaient parfois des idées pas très catholiques recueillies au cours de leurs voyages. Pourtant, c'est peut-être eux qui ont ramené à Lobbes le culte de Notre Dame de Hal (jadis terminus de la navigation sur la Senne, où se faisait un important commerce). Les travaux du canal de Willebroeck, de 1550 à 1561, reliant Bruxelles au Rupel, devaient encore augmenter l'importance de Hal. Si le souvenir de N.D. de Hal se retrouve le long de la Sambre à Lobbes, le souvenir de Lobbes apparaît dans un ex-voto décorant la basilique St Martin (Notre Dame) à Hal. Près de l'entrée principale, à droite sous la tour, on y lit: *"Elle garde miraculeusement une femme enceinte et son fruit, sans blessure, sous un moulin tournant près de l'Abbaye de Lobbes, en 1440"*.

Mr Jean Meurant, dans son article "A propos de la chapelle N.D. de Hal" (Haut Pays de Sambre n° 28 pp. 3 à 8) a prouvé entretemps qu'il s'agissait de la femme du meunier-charpentier de l'abbaye de Lobbes.

Le curé Clabotteau, au courant du culte de N.D. de Hal, et pour l'encourager, aura cru bon et profitable d'élever une chapelle au bord de la Sambre, une croix la désigne sur la carte Ferraris. Au temps de la Révolution, beaucoup de chapelles disparurent soit démolies tout simplement ou converties en petites maisons.

Les épidémies de choléra, vers le milieu du XIX^e siècle, devaient amener un regain du sentiment religieux. Elles ne sont pas l'origine de la reconstruction de la chapelle, enfin on n'a pas demandé leur mobile aux souscripteurs. La nouvelle construction de 1860 gagne à être regardée de la rive opposée de la Sambre, d'où on la voit mirer sa façade rose dans le vert des eaux. Elle était toute neuve, quand elle fut submergée jusqu'à une certaine hauteur par une inondation de la Sambre. Une plaque y avait été apposée pour indiquer le niveau atteint par les eaux. De part et d'autre de la croix le front de la chapelle est dominé à gauche par

une statuette de St Ursmer et à droite celle de St Nicolas, patron des bateliers, aussi honoré à Thuin (chapelle) et à Sars-la-Buissière (église). L'emplacement de la chapelle au bord du chemin par lequel passait une bonne partie de la clientèle lobbaine qui fréquentait le marché de Thuin devait en assurer le succès pendant longtemps.

La légende de piété mariale met en scène deux localités: Lobbes, au pays de Liège et Hal (Halle) en ce temps-là ville du comté de Hainaut, distantes d'une cinquantaine de kms. (Notons en passant que l'abbaye de Lobbes avait des biens et des droits à Saintes, le village de Ste Renelde, à 6 kms de Hal.) Le voyage à cheval, aller et retour, avec un bagage n'excédant guère 50 kgs, pouvait s'accomplir en une journée, sans trop traîner. Pour un piéton le même voyage devait certainement durer trois jours. Si Lobbes et Hal n'étaient reliés par aucune voie d'eau alors, nous avons vu que des bateliers se transformaient en rouliers pour faire des voiturages quand la saison de navigation était fermée. Hal, ville fortifiée, était achalandée, on pouvait s'y procurer les produits de la mer aussi bien qu'exotiques.

Les petites maisons de bateliers, au bord de la Sambre, sur la rive droite, étaient les premières victimes en cas d'inondations, ainsi qu'en temps d'épidémie. La navigation, quoiqu'intermittente, pénible, dangereuse, a toujours existé sur la Sambre. Elle resta de faible importance aussi longtemps que des travaux sérieux ne furent pas entrepris pour la rentabiliser. Ces travaux, timidement entamés localement à Aulne au XVI^e siècle, devaient reprendre sous Louis XIV, sous Napoléon, d'une façon plus générale. Mais il fallut attendre 1825 et les dix années suivantes pour amener un trafic réellement digne de ce nom, en charbon, en bois, en marbres et ardoises, en poterie, briques, matériaux de construction, qui a duré à un rythme accéléré pendant plus de cent ans. Tout cela n'a pas fait oublier qu'en 1372 deux navigateurs de Thuin conduisirent la duchesse de Bavière de La Buissière à Namur. En 1521, un procès opposa l'abbaye au Sgr de Barbençon, concernant l'écluse. Nous ignorons les détails de cette affaire.

Le rayon d'action de cette ancienne batellerie ne devait guère dépasser les 100 kms (environs 3 semaines aller et retour). Il n'était non plus possible d'affronter la concurrence de certaines

corporations comme celles des Liégeois ou autres mosanes. Nous pouvons aussi remarquer que l'abbaye de Lobbes devait être un des meilleurs clients des bateliers et transporteurs routiers. Elle jouissait souvent de l'exemption du soixantième, et elle savait tirer parti des différences de cours pour telle ou telle marchandise et acheter ou vendre là où c'était le plus avantageux.

La suprématie des transports fluviaux sur les transports routiers, résultat du mauvais état des routes, peut aussi se comprendre par le fait qu'une voie comme la Sambre était plus facile à surveiller, avec une police peu importante, que tant de chemins traversant des bois où les malfaiteurs pouvaient se cacher et voir sans être vus.

En dehors du "Mémoire sur la canalisation de la Sambre" par DE PUYDT (1834) et d'autres, nous devons citer quelques études de M.A.Arnould:

- Lobbes dans le fait sambrien,
- La navigabilité ancienne sur la Sambre,
- Instruments de pêche anciens (titre approximatif),
Sans compter les études sur la bataille de la Sambre, du même et d'autres
- Pour un réexamen de la question du Sabis de J.M.Horemans
(Sambre et Heure, n°35 sept.1992)

Aux A.E.L. réf. Etat 2962 on peut encore trouver:

- Plainte du métier des bateliers de Namur du 3 mars 1759.
- relayée à Liège par Charles Gravis, lieutenant bailli du Quartier d'Entre Sambre et Meuse, à Thuin le 15 mars 1759

- Note de Mr Jolivet, chargé des Affaires de France, touchant la nécessité de rétablir la navigation de la Sambre sur les territoires respectifs de France, des Pays-Bas autrichiens et de Liège, et l'invitation faite en conséquence de la part du Ministre du Roy aux Gouvernements de Bruxelles et de Liège de concourir à cette opération, datée de Liège le 3 septembre 1789. Il était surtout question des chemins de halage et des ponts, en état d'impraticabilité.
- un roman de Paul Bay "L'homme inflammable" nous donne une peinture des moeurs des bateliers, on y parle de Lobbes.

Pour le XVIe siècle, outre la canalisation de la Haine, de Mons à Condé, signalons qu'un projet de canalisation du Piéton ne devait pas aboutir et cette petite rivière a continué son cours vagabond de Piéton à Charnoy (Charleroi) par Chapelle-lez-Herlaimont, Gouy-lez-Piéton, Courcelles, Pont-à-Celles.

Nous savons par le plan Popp de 1863 qu'une dizaine de bateliers étaient propriétaires à Lobbes, mais nous croyons pouvoir affirmer qu'une vingtaine de familles y vivaient de ce métier. Pour le batelier, descendre à terre, il ne le faisait que contraint et forcé par l'âge ou la maladie, et il ne s'inquiétait guère d'avoir du bien à terre. Quand il avait de l'argent il préférait acheter un meilleur bateau ou un autre pour ses enfants. Les péniches étaient plus spacieuses et loger à bord devenait moins inconfortable. Désormais aussi la navigation serait possible pendant 10 à 11 mois par an. Nous pouvons évoquer encore les nombreux bateaux coulés dans la Sambre en 1940. Décidément le métier a connu bien des déboires. En 1973 on comptait encore une dizaine de familles de bateliers inscrits à Lobbes, beaucoup étaient près de l'âge de la pension.

Mr Michel Gueriat a traité plus en détail l'histoire de la navigation et de la canalisation de la Sambre, après le XVIe, siècle dans "L'enclos de l'Abbaye de Lobbes. l'évolution d'un site depuis 1794, livre deuxième: La révolution industrielle", volume paru à l'occasion de l'exposition du 13 août au 18

septembre 1994, commémorant le bicentenaire de la disparition de l'abbaye de Lobbes. Apprécions son allusion à Rabelais, moine, curé, médecin, chirurgien, botaniste, écrivain et érudit, critique rigoureux des gens de loi et de Sorbonne, qui a bien connu Rome et le pape au XVI^e siècle, il n'a pas vu ses propres défauts. Il a fait couler beaucoup d'encre. Bien sûr! les moutons de Panurge ne se sont pas noyés dans les eaux froides de la Sambre, mais, à part le soleil, Rabelais n'aurait pas été dépaysé à Lobbes. Disons aussi à son avantage qu'il a marqué la langue française de son empreinte et le français du XVIII^e s en Belgique était encore très proche de sa langue, avec des mots à consonances wallonnes . Il serait encore actuel par son éloge des dettes.

N'oublions pas le livre premier du volume que nous signalons plus haut sur « La Division parcellaire de 1798 à 1940 de l'enclos de l'Abbaye », Me Noël Patris fait dérouler sous nos yeux plus de 150 ans de vie quotidienne de Lobbes, des noms oubliés ressuscitent. On voit presque des silhouettes sortir du passé, un bruit de voix frappe nos oreilles, on se rappelle tel événement, telle conversation agréable d'un parent, d'un voisin, un mariage, un baptême, un enterrement, un service rendu, un danger partagé.

Il ne reste plus que quelques exemplaires de ce volume et celui qui ne l'a pas encore ne regrettera pas de l'avoir acheté! Il suffit d'un petit mot au groupe de publication.

A. WERION