

La navigation sur la Sambre namuroise aux Temps modernes

Marc RONVAUX

Une rivière peu navigable

Si la navigation sur la Meuse a été magistralement étudiée par M. Suttor sous un angle à la fois géographique et historique jusqu'au XVI^e siècle¹, le passé de la Sambre namuroise est beaucoup moins bien connu, le principal travail sur le sujet relevant de la paléogéographie².

La navigabilité de la Sambre est très différente de celle sur la Meuse, car la rivière a un débit plus modeste et s'écoule sur une pente plus faible ; avant leur confluent à Namur, le débit moyen de la Sambre est de 4,7 fois inférieur à celui de la Meuse, tandis que sa pente moyenne sur les cent derniers kilomètres de leur cours est plus de trois fois plus faible. Son débit est aussi plus irrégulier et de nombreux moulins bordent ses rives, alors qu'il n'en existe pratiquement pas sur la Meuse³. La rivière est traversée de nombreux gués, où l'on imagine sans peine le fond plat des bateaux y racler les cailloux, et est semée de divers obstacles, principalement des roches accumulées que l'on ne s'empresse apparemment pas d'enlever. La navigation sur la Sambre serait impossible sans un grand nombre d'écluses, alors que la Meuse gardera son cours naturel jusqu'en 1864. Cette situation est résumée dans un « Mémoire sur la rivière de Sambre et sur sa navigation », daté de 1747 : « La pente de cette rivière est si peu considérable et les eaux en été y sont si peu abondantes que la navigation ne pourroit avoir lieu sans le secours des rivières qui y affluent, sans un nombre d'écluses (...) qui soutiennent ses eaux par bassins, et sans une attention particulière de ne les dépenser qu'à propos. D'ailleurs en hiver les eaux sauvages s'y précipitent avec [tant] de vitesse, que son lit étant

-
1. Parmi de nombreux travaux, on se référera bien sûr à *Vie et dynamique d'un fleuve : la Meuse de Sedan à Maastricht (des origines à 1600)*, Bruxelles, 2006.
 2. M.-A. ARNOULD, « La navigabilité ancienne de la Sambre. Note de paléogéographie », dans *Mélanges Félix Rousseau. Études sur l'histoire du pays mosan au Moyen Âge*, Bruxelles, 1958, p. 47-69.
 3. À l'exception d'un moulin du domaine à Bouvignes, dont il ne reste que ruines au milieu du XVIII^e siècle.

trop étroit, elles se répandent dans les prairies, qu'elle traverse de manière que les digues, en étant couvertes, pour lors la navigation est interrompue »⁴.

Ce mémoire de première main, ignoré de l'historiographie, a été rédigé au début de l'année 1747 par un nommé Franques, citoyen Français, sur la base d'une observation minutieuse de tout le cours de la rivière de sa source à son confluent avec la Meuse. Fort de 82 pages dans la « copie collationnée » conservée à Namur, ce document est d'abord un travail hydrographique sur le cours naturel de la rivière (cours, profondeur, affluents, gués, navigabilité...). Il décrit dans le détail et avec des métrés précis les ouvrages de la main de l'homme, écluses et ponts, dépeint le contexte économique et commercial, fournit enfin nombre d'informations pratiques (prix des transports, péages, tarifs des écluses, côté du halage). Il suggère également des travaux utiles, qu'il s'agisse d'écluses supplémentaires jugées nécessaires ou plus simplement d'amas de pierres à enlever. Ce travail a clairement été accompli dans le but de faciliter la navigation de Landrecies et Maubeuge à Charleroi et Namur, au profit donc de ce qu'on appelle encore les « pays conquis », territoires du Hainaut acquis à la France en 1678 par le traité de Nimègue. Nous l'exploiterons ici pour appréhender la navigation sur la Sambre et profiterons de l'occasion pour synthétiser les données décrivant le cours « namurois » de la rivière.

Le manque d'eau sur la Sambre est chronique, même au point le plus favorable situé entre Châtelet et Grognaux. Il s'agit donc de gérer au mieux les « aiwées », volumes d'eau accumulés entre deux écluses et relâchés avec parcimonie d'un bief à l'autre. Les « aiwées » sont vendues aux bateliers à certaines écluses pour des volumes variables, en plus du prix du passage, et elles peuvent être réservées. Malgré cela, la navigation doit parfois rester à l'arrêt, comme en 1653 quand la houille de terre en provenance de Charnoy est immobilisée, ce qui occasionne un incendie⁵. Les vantaux des moulins peuvent être fermés en cas de sécheresse pour permettre la navigation. En 1710, à Charleroi, un conflit classique éclate entre les meuniers, qui veulent retenir les eaux, et les bateliers qui se plaignent de cette entrave à la navigation ; le procureur général soumet au souverain un projet d'accommodement⁶. L'habitude de jeter des terres et des détritits dans le cours de la rivière ne facilite pas les choses⁷ ; à Namur, une herse de fer de 500 livres sert à nettoyer la rivière au besoin.

4. *Mémoire sur la rivière de Sambre et sur sa navigation*, dans Archives de l'État à Namur [= AÉN], *Fonds de Stassart*, p. 397. Ce document daté du 17 mars 1747 et écrit à Condé a donné lieu à une copie conforme retirée le 23 décembre 1760 par le vicomte Desandrouin chez le notaire royal Wagret à Valenciennes.

5. AÉN, *Enquêtes judiciaires du Conseil de Namur*, 5244.

6. AÉN, *Correspondance du procureur général*, 10 novembre 1710.

7. *Ibid.*, 26 avril 1782.

Un règlement du Conseil de Namur du 24 juin 1789, faisant suite à une dépêche royale du 25 mai, réglemente la circulation sur la Sambre⁸. Affiché à Namur, Charleroi et sur toutes les écluses de la province, il organise notamment l'achat des aivées. Les bateliers de Namur qui vont à Châtelet, Charleroi ou au-delà doivent contribuer par parts égales « dans l'achat des eaux » pour descendre avec leurs bateaux depuis Marpent (sur la Haute Sambre, aujourd'hui en France à 2 km de la frontière) jusqu'à à Grognaux (Auvélais) ; ceux qui ne vont pas au-delà ne contribuent que pour un tiers. Si certains bateliers ont averti l'éclusier de Grognaux de retenir les eaux, il ne peut pas les lâcher au profit d'autres avant midi le lendemain. Le lâchage des eaux à l'écluse de Charleroi est organisé de façon analogue. Les bateaux ne peuvent se dépasser. Le passage du courant de Floreffe semble délicat : les bateliers doivent faire la file à son approche et sont tenus de s'entraider ou de se prêter leurs ouvriers lorsqu'un bateau est engravé ou embarrassé ; cette aide est gratuite, sauf si le bateau est coulé ou rompu. Il est d'ailleurs fréquent que les bateaux soient immobilisés au passage de Floreffe ou à celui de Malonne ; tous ceux qui sont descendus jusque-là ont les mêmes devoirs d'entraide, qu'ils aient ou non acheté des eaux en amont.

Des écluses rudimentaires

Le mémoire de Franques donne un aperçu des « trous » ou « chasses d'eau », écluses rudimentaires du temps. Le déversoir ou reversoir, digue maçonnée, forme le barrage par-dessus lequel le trop plein s'écoule ; il maintient le niveau d'eau nécessaire à la navigation mais sert aussi souvent à alimenter les moulins. Il est coupé par un ou plusieurs sas ; le sas est formé de murs parallèles, les bajoyers, et fermé d'un seul côté par le pertuis, porte ou simples planches, d'une hauteur de 0,50 à 2 mètres, dont l'ouverture crée une chute où le bateau est entraîné. Le passage est dirigé par les bateliers et parfois freiné par un cordage ; dans le sens montant, le bateau est tiré à contre-courant par l'attelage ou un treuil, et si le courant est trop fort, comme à Grognaux, des hommes sont sur place, payés pour aider à la manœuvre. Le cours de la rivière ne compte pas moins de dix-sept de ces trous, ce qui occasionne bien des disputes sur les niveaux d'eau nécessaires à la navigation dans chaque bief, mais aussi sur leurs charges d'entretien⁹.

Une écluse est attestée dès 1296 à Auvélais, sur une terre dépendante de Floreffe¹⁰ ; une redevance y est alors perçue au profit de l'abbaye, qui assure l'entretien. L'acte fait état d'une redevance de neuf ou de trois deniers, *au*

8. AÉN, *Conseil de Namur, Registre des placards et ordonnances*, 230, 442.

9. Ainsi en 1680 à Grognaux, AÉN, *Enquêtes judiciaires du Conseil de Namur*, 7252 et 7281.

10. Acte de Guy de Dampierre cité par D.-D. BROUWERS, *Cens et rentes du comté de Namur au XIII^e siècle*, t. 2, Namur, 1926, p. lxxxix.

monter comme au descendre, selon qu'il s'agit d'une *neif a vernail* ou de *nacelle ou autres pontons sans vernails* (le vernail étant la structure portant le mât).

L'ouvrage majeur du comté est l'écluse de Charleroi, décrite plus loin. Si elle appartient en 1747 au puissant industriel Desandrouin, elle n'a pas toujours été si importante et sa construction n'a pas été un projet facile à mener. On a conservé le texte de l'octroi accordé pour la construction d'une écluse sur la Sambre dans la basse ville de Charleroi, liée à d'autres installations¹¹. Le 14 janvier 1687, le roi Charles II autorise les nommés Albert Michaux et Jean Delenne à la construire « tant pour pouvoir faire une inondation que pour y construire des moulins à grains, des fouleries [...], pour y faire passer les batteaux avec plus de charge et facilité ». La maçonnerie aura 20 pieds d'épaisseur, le sas 80 pieds de longueur et de 15 à 16 pieds de largeur. Les entrepreneurs reçoivent l'usage perpétuel d'un terrain long de 260 pieds et large de 140 (76,7 x 41,3 mètres, soit 31,6 ares), le droit de prélever des chênes dans les forêts domaniales, outre un secours immédiat de 650 patacons (soit 1560 florins). La propriété de l'installation leur revient à perpétuité, ainsi qu'à leurs héritiers, ainsi que le monopole de la pouture et les privilèges et exemptions. Pour couvrir les « grands dégâts et dommages par les eaux sauvages, glaçons et autres accidents », ils sont en droit de percevoir un droit de 30 sols par bateau chargé, 15 sols s'il est à demi chargé et 12 sols s'il passe à vide ; les dommages occasionnés par les guerres seront à charge du roi. Ce projet ne semble pas avoir abouti, car en 1696, le gouvernement doit faire construire à ses propres frais le « déversoir » qui fait encore défaut, ce dont témoigne en ces termes un certificat délivré par le directeur des fortifications des places de la Meuse à la communauté de Charleroi pour lui servir dans son procès contre le meunier Delenne : « certifions à tous ceux qu'il appartiendrat que Sa Majesté a fait faire les pilles de la batte érigée sur la rivière de Sambre à ses propres frais est despens en 1696 et qu'aparavans il n'y avait que la batte à travers laditte rivière qui n'estait pas capable de soutenir les eaux nécessaires »¹².

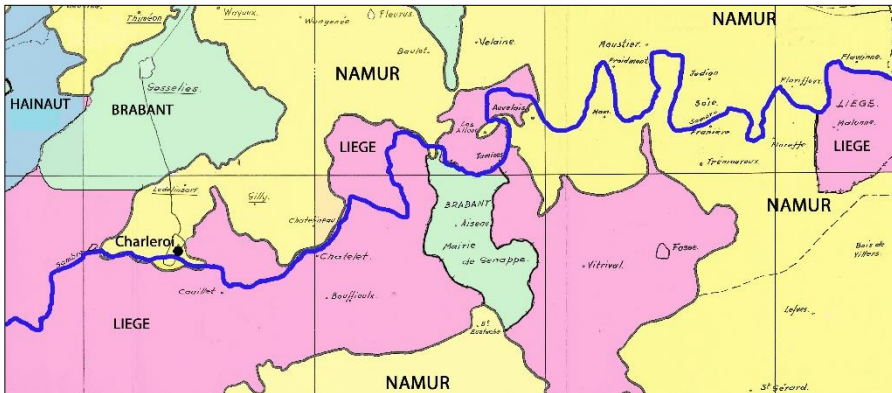
Les « trous » de la Sambre ont des statuts juridiques différents, ce qui explique les prix de passage très variables, qui vont de la gratuité à des montants significatifs. Ils sont construits par des investisseurs privés qui les exploitent à leur profit, appartiennent aussi à des communes, à des communautés religieuses ou au domaine royal. Dans ces derniers cas, ils sont affermés à des exploitants privés moyennant paiement d'une redevance annuelle, le « rendage ». Les documents relatifs au rendage illustrent les difficultés de la navigation. Comme les meuniers, les exploitants des écluses sollicitent des remises en cas de pertes d'exploitation pour cause de guerre ou

11. AÉN, *États de Namur*, 735.

12. Archives communales de Charleroi, *Registre aux résolutions et charges du Magistrat*, 1709-1779.

d'accidents climatiques ; ainsi en 1640, A. Stalpeau, « fermier du trou ou passage du bassin sur la Sambre » demande-t-il une remise de trois ans de rendement¹³. Au début de l'année 1692, un trou est détruit par l'ennemi français et le charbon destiné à la garnison de Namur doit être déchargé à Gilly et charrié jusqu'à la ville, de sorte que le marchand demande la révision du prix adjugé pour la livraison¹⁴. En 1698, des marchands s'étant plaints de la rupture des écluses de Charleroi et Auvélais, le procureur général propose de poursuivre en justice les responsables du mauvais état des ouvrages¹⁵.

La Sambre de Charleroi à Namur selon le mémoire de 1747



▲ Le cours de la Sambre partagé entre Namur, Liège et Brabant (retraitement de la carte dressée en 1986 par G. BAURIN).

Au milieu du XVIII^e siècle, on compte quatre biefs (« bassins ») de Charleroi à Namur, fermés par les cinq écluses situées à Charleroi, Couillet, Grognaux (Auvélais), Salzinnes et Namur. Depuis Landrecy, en France, on en compte douze autres en amont. Ces biefs sont de longueurs très différentes, ce qui traduit des pentes variables de la rivière : trois quarts de lieue de Charleroi à Couillet, deux lieues et demi de Couillet à Grognaux, quatre lieues de Grognaux à Salzinnes et un quart de lieue seulement de Salzinnes à Namur.

En 1747, l'écluse de Charleroi est un ouvrage complexe appartenant au vicomte Desandrouin, qui en assure l'entretien et perçoit les droits. Il comprend deux passages destinés à la navigation. Le premier, sur la rive gauche, est pourvu de bajoyers s'élevant à douze pieds¹⁶ au-dessus du radier et de deux portes pour la navigation ; le niveau d'eau n'y est jamais inférieur à

13. AÉN, *Correspondance du procureur général*, 11 mai 1640.

14. *Ibid.*, 29 janvier 1692.

15. *Ibid.*, 14 août 1698.

16. L'auteur étant français, on prendra pour références les mesures françaises, soit 1,949 m. pour la toise et 32,484 cm pour le pied. Cinq pieds valent ainsi 1,62 m., douze pieds 3,90 m.

cinq pieds. Le second, qui lui est parallèle, est nommé « le grand trou » ; il a des piles de la même hauteur de douze pieds, fermées d'une batte de maçonnerie de cinq pieds de hauteur et de trois planches, ou « hausses », manœuvrées pour les besoins de la navigation. Six autres passages de dix pieds d'ouverture permettent l'évacuation des crues d'eau. Sur la rive droite, un dernier passage de vingt pieds d'ouverture alimente une série de moulins : certains meulent le grain, trois autres ont un usage industriel : fenderie de fer, maka (martinet) et armurerie. Une chaîne traverse la rivière, à dix toises des écluses, « qui empêche que les batteaux n'en approchent que dans les tems ordonnées ». Les tarifs de passage sont élevés : le bateau chargé montant ou descendant chargé paie 28 sols au propriétaire et 10 à la Ville, la moitié s'il navigue à vide ; 2 sols sont dans les deux cas dus en sus à l'éclusier. On peut acheter à Charleroi les eaux pour alimenter les bassins suivants : il en coûte un supplément de 18 escalins et 4 sols (soit 6,5 florins argent courant) pour les « eaux entières » ou 18 sols pour les « petites eaux » ; l'achat des eaux entières permet d'ouvrir le grand trou en tirant les trois planches, ce qui permet six passages. « L'on peut connaître, observe l'auteur, que la navigation est peu assurée dans cette partie que ce n'est qu'à force de manœuvres répétées aux écluses et à prix d'argent qu'elle a lieu, à juger de la nécessité des ouvrages à faire pour la soutenir et luy donner plus de vigueur ». À la sortie de l'écluse de Charleroi, on trouve un amas de pierres « embarrassantes à la navigation » ; suit le pont de la ville, formé de trois arches, celle du milieu assez haute pour le passage des bateaux chargés de fourrage.

L'écluse de Couillet est plus simple, avec un seul passage de treize pieds six pouces de largeur, sept pieds neuf pouces de hauteur des bajoyers et six pieds d'eau ; deux battes (digues) de maçonnerie en reversoir¹⁷ retiennent les eaux, dont un bras détourne une partie pour le moulin de Montignies, situé cent toises plus bas. On doit au passage 14 sols au seigneur de Montigny et 3 à l'éclusier pour achat des eaux pendant deux heures.

À Châtelet, un pont de maçonnerie de quinze toises franchit la Sambre. Il est protégé de « garde fols » et fermé par une barrière, avec huit toises sur Châtelet, terre liégeoise, et sept toises sur Châtelineau, seigneurie du prince d'Issenghien en comté de Namur. Le côté gauche de la rivière, du côté namurois, est affecté au passage des bateaux. Un peu plus loin, deux gués gênent la navigation, le gué Massau, puis celui de Pont-de-Loup, où les voitures traversent à l'emplacement de l'ancien pont. On arrive alors en territoire liégeois. À Farciennes, on paie au seigneur du lieu 7 sols et 6 deniers par bateau chargé, la moitié à vide ; le batelier doit crier trois fois pour s'annoncer, sous peine d'amende, et accoster sur la rive gauche pour payer ;

17. Le reversoir est un barrage par-dessus lequel l'eau s'écoule en nappe.

s'il transporte du vin, il doit en sus une cruche pleine au seigneur « et le porteur avant de la délivrer, a le droit d'en boire un coup » !

À Tergnée, se trouve un pont de maçonnerie de 18 pieds 10 pouces ; il est délabré et d'accès difficile, mais deux arches assez élevées permettant la navigation et des passages sont ménagés de chaque côté pour les crues. Le moulin de Mounia est une enclave namuroise. Les souverainetés sont complexes sur cette portion, souvent différentes d'une rive à l'autre. Moignelée est partagé entre Namur et Brabant, mais la Sambre est du côté brabançon et un tonlieu y est perçu. Une chaîne traverse la rivière « pour y arrêter les batteaux au besoin ». La portion suivante, avec Liège sur la rive droite, est assez difficile, traversée par trois gués : une écluse supplémentaire serait utile. Le prieuré des chanoines réguliers d'Oignies est sur enclave namuroise appartenant au marquis d'Aiseau. Tamines, sur la rive gauche, est liégeoise, mais sur la rive droite, « où se trouve un poteau planté », se trouve l'enclave namuroise « les Allots de Taminne » (Les Alloux). Le pont sur la Sambre est normalement formé d'un plancher avec garde-fou, mais il est « démonté depuis l'année dernière » ; il est à trois passages, celui du milieu, large de vingt-neuf pieds étant assez élevé pour les bateaux chargés de fourrages, et une arche est prévue « pour l'écoulement des eaux sauvages ». Toujours en territoire liégeois, la navigation ne rencontre plus d'obstacle jusqu'à l'écluse suivante, une demi-lieue plus bas.

L'écluse de Grognaux (Grognaux, Grogneau, ou Grogneaux), entre Tamines et Auvelais, se trouve dans la boucle de la Sambre que rejoint aujourd'hui la N90. Elle n'a qu'un sas, pour un bateau seulement, avec 13,5 pieds d'ouverture et 5,5 pieds de hauteur des bajoyers. Deux bates ou reversoirs retiennent l'eau, celle de droite contre la rive, celle de gauche touchant une île au bout de laquelle se trouve un autre reversoir détournant les eaux vers un moulin. L'écluse de Grognaux est dangereuse en raison de la rapidité du courant, qui requiert une manœuvre rapide (dite « le faire aller en course ») ; pour remonter la rivière, l'intervention de quatre à cinq hommes est nécessaire, que l'on rémunère 3,5 sols par bateau. Pour le reste, on ne paie que 12 sols à titre d'achat des eaux pour ouverture pendant deux heures et 3 sols « pour les peines de l'éclusier ».

Le bief suivant est très long (4 lieues). On passe d'abord sous le pont d'Auvelais, long de 55 toises ; il compte quatre arches, les deux du milieu servant au passage des bateaux. Suit le gué de la Vacherie, formé de graviers. Le gué suivant est à Floreffe, sous les murs de l'abbaye, et le chemin de halage est là trop étroit. Autre gué à Malonne, avec un bureau de perception au profit du pays de Liège ; l'auteur estime qu'il manque une écluse à cet endroit. À Beauce, il y a « plusieurs pierres répandues çà et là que la rivière a chariez et qu'il faudrait enlever », puis plus d'autre empêchement jusqu'à l'écluse de Salzennes. Celle-ci est de même construction qu'à Grognaux ; chose

exceptionnelle : le passage y est gratuit. Un moulin se trouve un peu plus bas, alimenté par un bras d'eau détaché au-dessus du sas. Le dernier bief est très court et rien n'y gêne la navigation jusqu'à Namur ; sur cette portion, le halage est à droite.

L'écluse de Namur est dans la ville même ; le sas a 18 toises 10 pouces de long, il y a deux passages de 12,5 pieds d'ouverture, les bajoyers sont hauts de 12 pieds 4, 5 pieds d'eau sont assurés et la fermeture est assurée par des portes. Le passage coûte 7 sols et 1 liard (trois deniers), que le bateau soit chargé ou non, à la montée comme à la descente. La perception du droit est affermée et affectée à l'entretien de l'ouvrage ; quant à l'éclusier, il est salarié par le roi et aussi chargé des écluses des fortifications.

Les bateaux sont alors en eau libre. Ils passent devant le « moulin d'en haut » à quatre tournants et celui « d'en bas » à dix ou douze tournants ; une batte en reversoir traverse la rivière pour les alimenter. Le pont de Sambre est long de 21 toises de long et compte trois arches ; les bateaux passent dans celle de gauche, de 32 pieds d'ouverture. Ne reste alors qu'à éviter les pierres amoncelées entre le pont et le confluent pour rejoindre la Meuse.

Sambroises et bateliers

Des bateaux de marchandises particuliers circulent sur la rivière : ce sont les sambroises ; ils ne remontent que difficilement la Meuse en période de basses eaux « attendu qu'ils sont trop pesants ». Un intéressant procès appelé à Malines met au jour le curieux procédé de vente de quatre de ces embarcations, avec reprise en location et clause de rachat (on parlerait aujourd'hui de « sale and lease back »)¹⁸. Un tel bateau peut prendre en charge 14 charrées de houille, soit environ 20 tonnes¹⁹, ou près de 12 tonnes de fourrage, mais ici sur une grande hauteur pouvant rendre délicat le passage sous les ponts.

Les bateliers français semblent très actifs sur la rivière ; nul ne peut cependant charger au rivage de Namur s'il n'est membre du corps des bateliers de la ville, qui exige un droit d'entrée de 36 florins. Franques se plaint du grand manque de clarté dans les prix demandés, car les bateliers profitent des nombreuses incertitudes tout au long du cours de la rivière et « rançonnent les marchands ». Le grand nombre de charges à payer tout au long de la rivière (droits de passage, salaire des éclusiers et des éventuels manœuvres, achats d'eau partagés ou non, perceptions fiscales diverses sur chacun des territoires

18. AGR, *Grand Conseil de Malines, Appels de Namur*, 1903, Hambursin c. Defoux, 1774-1775.

19. Ceci sous réserve que l'auteur se réfère bien aux usages de la région. À Namur, la charrée de houille pèse environ 3000 livres, soit 1,4 tonne. Certains documents parlent cependant de charrées de 5000 livres (2,3 tonnes) ; d'autres distinguent le charriot de la charrette, qui ne transporte que la moitié de ce poids.

traversés...) doit en effet enlever au client toute visibilité. L'auteur n'a pu se faire renseigner par les bateliers le coût réel des dépenses de Namur à Maubeuge, mais il note que les prix peuvent être plus bas si un chargement est assuré pour le retour. Il donne quelques exemples de prix de transport²⁰ :

- la charretée de houille (environ 1,4 tonnes) de Charleroi à Maubeuge : 13 livres 10 sols de France, soit environ 6 florins 3 sols des Pays-Bas ;
- le quintal (48,95 kg) de fer coulé de Charleroi à Maubeuge : 3 livres de France, soit environ 1 florin 7 sols ;
- un chargement complet de fourrage (1200 rations, soit environ 11,75 tonnes) de Maubeuge à Namur : 125 livres de France, soit environ 61 florins 4 sols.

Le commerce sur la Sambre constitue un objet d'étude en soi, fondé principalement sur les statistiques douanières. L'essentiel des cargaisons consiste en charbon de terre menu et gros, fer, ardoises et foin. Une bonne part va au-delà de l'axe Charleroi Namur, jusqu'à Maubeuge en amont, la Meuse, Liège et la Hollande en aval.



▲ John CONSTABLE (1776-1837), Un bateau traversant une écluse, Royal Academy of Arts Library, Londres.

20. Les équivalences de poids sont celles communément renseignées pour les mesures françaises. La conversion de change est faite au taux courant de 28 patards de change des Pays-Bas pour un écu français de trois livres, soit un rapport de 0,46 entre les livres des deux pays.