

<p style="text-align: center;">TRANSPORT de PERSONNES, FRETS et LETTRES par VOIES NAVIGABLES</p>

Par Jean DE BAST[†]

On entend par le mot « LETTRE » une correspondance écrite sous scellé, expédiée personnellement à une personne, à une adresse connue. La violation du secret de la correspondance est sévèrement punie par la Loi.

Une voie navigable, c'est comme une route d'eau qui vous emporte, en bateau.

Les anciennes civilisations l'ont compris depuis des millénaires. Elles avaient saisis l'utilité d'un territoire traversé par un cours d'eau important et l'avaient mis à profit.

Comme les égyptiens qui profitaient du Nil pour charrier de lourds chargements, les erses changeaient le cours sinueux d l'Euphrate et du Tigre, en canaux, pour en améliorer le débit.

Chez nous depuis quelques siècles des services réguliers de barges « nefes marchandes » avaient été organisés entre les grandes villes échelonnées le long de la Meuse.

Les types de bateaux fluviaux diffèrent suivant le pays, la région ou le cours d'eau.

La Sambre, la Meuse et la Moselle sont des affluents du Rhin qui ont une embouchure presque comme l'Escaut. Ce sont des rivières de plaine qui ont connu de tous temps une très intense navigation. Nous sommes là dans une des régions les plus riches du monde au point de vue de l'architecture navale, tant fluviale que côtière.

L'Escaut et ses affluents ont donné naissance à la péniche. La Meuse et la Sambre ont donné naissance à une architecture spécifique, celle de la « mignole » qui a connu des formes fluviales et des formes de canal.

Grâce au récit de Philippe de Hugues, juré à tournai, qui avait effectué une excursion à Liège et à Maastricht en 1615, on pouvait lire dans ses mémoires que des barges circulaient sur la Meuse, tous les jours, de Dinant à Namur, de Namur à Huy, de Huy à Liège, de Liège à Maastricht et vice-versa. Il y avait également une description sommaire d'une « nef marchande ». Au XVII^{ème} siècle les barges, tirées par des chevaux, étaient divisées en deux quartiers (sorte de cabanes en bois), dont l'un, plus petit appelé « Rouffle » était réservé pour les personnes de qualité qui payaient 4 sols tournois par personne, pour n'importe quel trajet cité ci-dessus. L'autre, plus vaste, servait aux gens de moyenne condition, qui payaient trois sols tournois par personne. Le pauvre se plaçait, sur la poupe, sur la proue où entre les quartiers et payait une somme convenue avec le maître batelier.

Le port principal était à la Batte à Liège. A proximité s'élevait au quai de la Gaffe, le « Poids Public », bâtiment dans lequel toutes les marchandises étaient pesées avant leurs embarquements.

Sous l'ancien régime, la principauté de Liège était un état neutre dépendant de l'empire germanique. A cette époque la neutralité avait un autre sens. En cas d'hostilité, l'état neutre appartenait aux belligérants qui s'en emparaient. L'occupant avait le droit d'en occuper les places fortes, de s'y retrancher, d'y entretenir des garnisons et d'y livrer batailles. La guerre terminée, les Liégeois invoquaient la neutralité et l'occupant se retirait immédiatement. Ce statut politique amena un grand nombre de troupes étrangères et les soldats de ces temps reculés, se conduisaient en pillards au préjudice de la population et des voyageurs. Pour mettre fin à ces maraudes, dès 1623, le Prince-Evêque décréta l'armement des barques et nefes marchandes parcourant la Meuse de Dinant à Maastricht.

Les mousquetaires qui accompagnaient les barques étaient payés à raison de 10 patars de solde par jour pour chaque troupier. Le 13 janvier 1625, les édiles de la ville de Liège publiaient un mandement enjoignant à tous les mendiants, soldats, étrangers, vagabonds de quitter la cité dans la journée, sous peine d'être fouettés à la première arrestation, et d'être pendus ou étranglés à la seconde. Ceux qui attaquaient les barques étaient poursuivis comme voleurs et tués à la moindre résistance.

Trajet de Maastricht à Liège

Le service exclusif de la barque de Maastricht à Liège était exploité par les jeunes arbalétriers de Liège, en vertu d'une concession qui leur avait été faite par la cité le 13 juillet 1525. Le règlement de 1684, spécifiait que les barques de Maastricht à Liège et de Liège à Huy faisaient partie des régales du souverain (régale = ensemble des droits qu'avaient les rois de France sur les diocèses sans titulaires).

Le Prince-Evêque afferma la nef qui nous occupe. Les arbalétriers protestèrent. Un procès s'en suivit et la compagnie militaire perdit. A l'expiration du bail les fermiers demandèrent à pouvoir prolonger d'un nouveau triennat, pour les pertes subies. La faveur fut rejetée.

Jusqu'à la fin du XVIIIème siècle, des suppliques ont été adressées au Prince-Evêque, concernant le paiement des fermages, la rigueur des hivers, les différents entre les hommes de métiers, etc... mais rares sont celles qui ont été satisfaites.

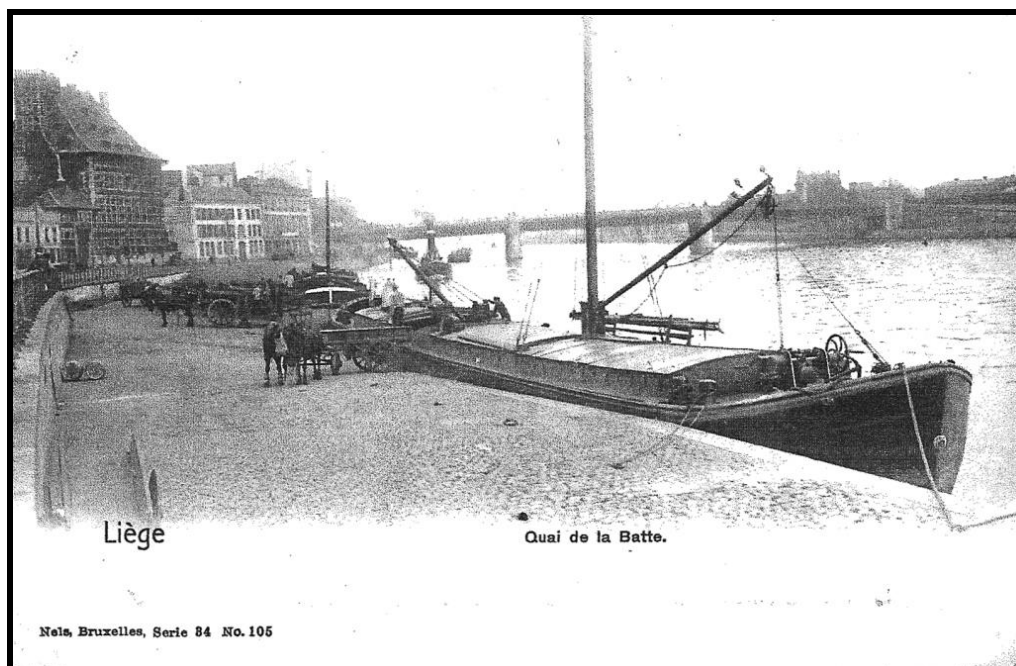


Fig. 1 : CP illustrant le Quai de la Batte à Liège

En mars 1768, la barque de Maastricht est mise aux enchères. Les conditions de l'octroi sont sensiblement les mêmes que celles des diligences. Signalons cependant quelques particularités. Le batelier est dispensé du guet, de la garde et autres précautions militaires. Il n'aura aucune dispense ni aucun rabais.

Le montant du fermage variait suivant les époques. De 4.000 florins Brabant en 1605, il ne fut plus que de 3.000 fl. Brabant en 1742 et de 2.725 Fl en 1768.

A côté de la barque de Maastricht existent des bateaux appelés « Les Pontons », vastes barques sans cabines qui desservaient Jupille et Oupeye.

En septembre 1744, la Chambre des Comptes met en adjudication publique les pontons de Jupille pour un terme de six ans, moyennant le solde annuel de 150 florins Brabant.

Départ des barques

Huy : tous les jours en hiver à 8h30 du matin et en été à 9 heures au quai d'Avroy.

Le Sieur D.J. JOIRIS, batelier commissionnaire 1109, sur la Batte, a réorganisé un service régulier par eau, de Liège à Maastricht ; les départs ont lieu de Liège du 1^{er} avril au 1^{er} octobre, tous les lundis, mercredis et vendredis à midi. Les retours s'effectuent les mardis, jeudis et samedis, à 9h du matin.

Du 1^{er} octobre au 1^{er} avril, départs de Liège, les mardis et vendredis, à 8 heures du matin. Les retours se font les mercredis et samedis de chaque semaine.

Le même batelier a établi un service régulier de bateaux couverts, entre Liège et Venlo, dont les départs sont fixés aux 5, 15 et 25 de chaque mois. Les commerces sont priés de faire remettre les marchandises un ou deux jours avant les départs, avec les déclarations en due forme. Ce service est dirigé à Liège, par le susmentionné, et à Venlo par son frère J.J. Joiris. (Annuaire de la ville de Liège – 1838).

Service régulier de bateaux couverts entre Liège et Maastricht par le Sieur L. SACRE.

Les départs de Liège ont lieu les mardis, jeudis et samedis, à midi et à Maastricht, les lundis, mercredis et vendredis à 8 heures. S'adresser rue Féronstrée, 571 et sur la Batte au n° 1100. (Annuaire de la ville de Liège – 1838).

Les bateaux français navigants sur l'Escaut, la Meuse, la Sambre et la Lys sont assimilés pour le droit de patente, aux bateaux belges, depuis le 1^{er} octobre 1837, selon la loi du 6 avril 1823. (Arrêté Royal du 6 août 1837). Les moyens de transport les plus anciens pour voyageurs et marchandises, sur la Meuse, sont mentionnés à toutes époques entre Maastricht et Liège, Liège et Huy, Huy et Namur, Namur et Dinant.

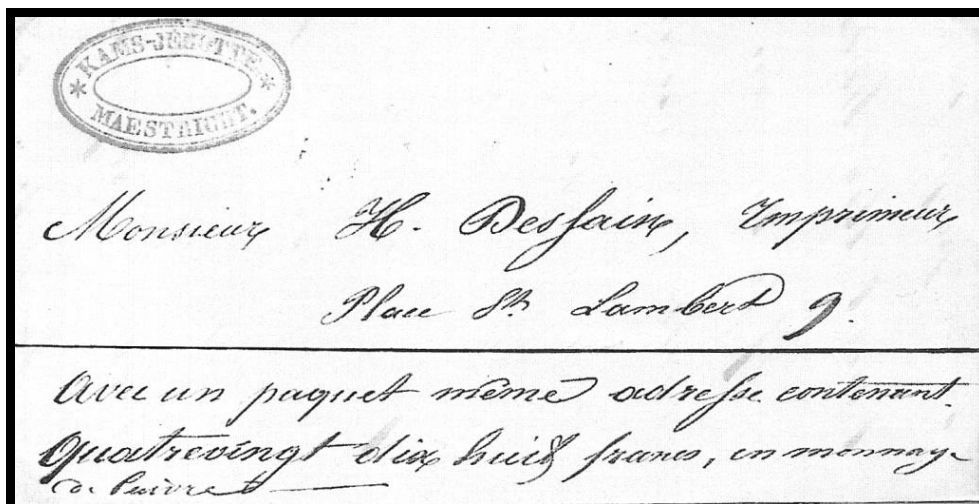


Fig. 2 : lettre de Maastricht datée du 26 juin 1846 pour un imprimeur de Liège, accompagnant la cargaison « avec un paquet même adresse contenant quatre-vingt dix huit francs en monnaie de cuivre », précision dans la lettre : « faire remettre facture acquittée à Mr. Jehotte – quai de la Batte ». Cachet de l'expéditeur « * KAMS – JEHOTTE * MAESTRICHT ».

Le premier octroi pour une barque marchande de Liège à Huy, avec messagerie y annexée, avait été délivré en date du 9 juin 1750, à Dame Anne-Marie GORDINNE, pour 6 ans, contre 12 florins à la table épiscopale de Liège.

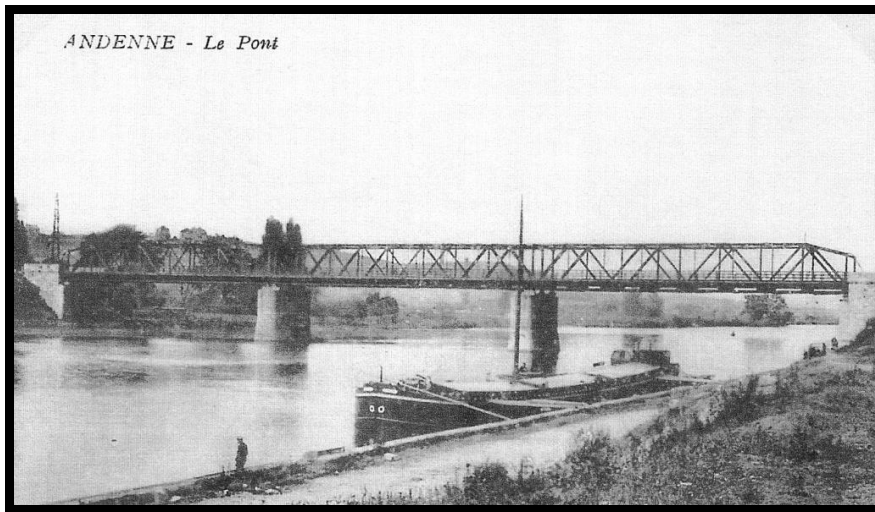


Fig. 3 : Vue du pont d'Andenne, sur la Meuse.



Fig. 4 : Vue du quai de Coronmeuse à Liège.



Fig. 5 : Vue de la Meuse et du canal à Maastricht.

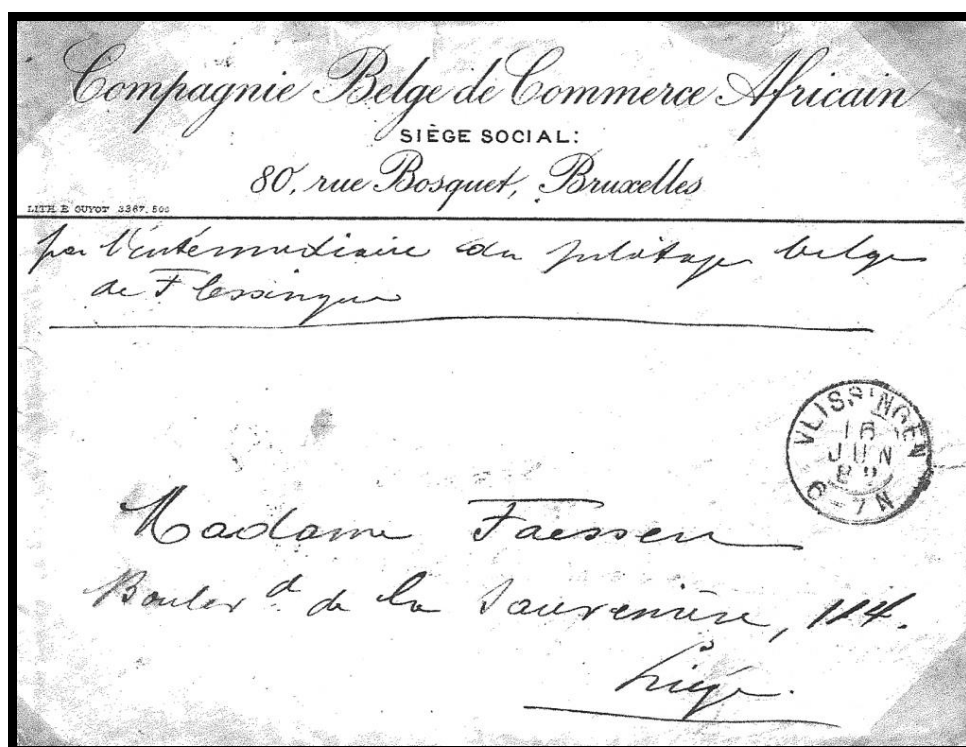


Fig. 6 : Lettre non affranchie avec indication manuscrite « par l'intermédiaire du pilotage belge de Flessingue ». Timbre à date hollandais « VLISSINGUE / 16 JUN 82 / 6-7 N » à destination du Boulevard de la Sauvenière à Liège. Au dos, cachet d'arrivée « LIEGE 17 JUN HEURE ? / 1882 ». Cachet de facteur distributeur '15'. Aucune trace de timbre-poste ni de timbre d'annulation.

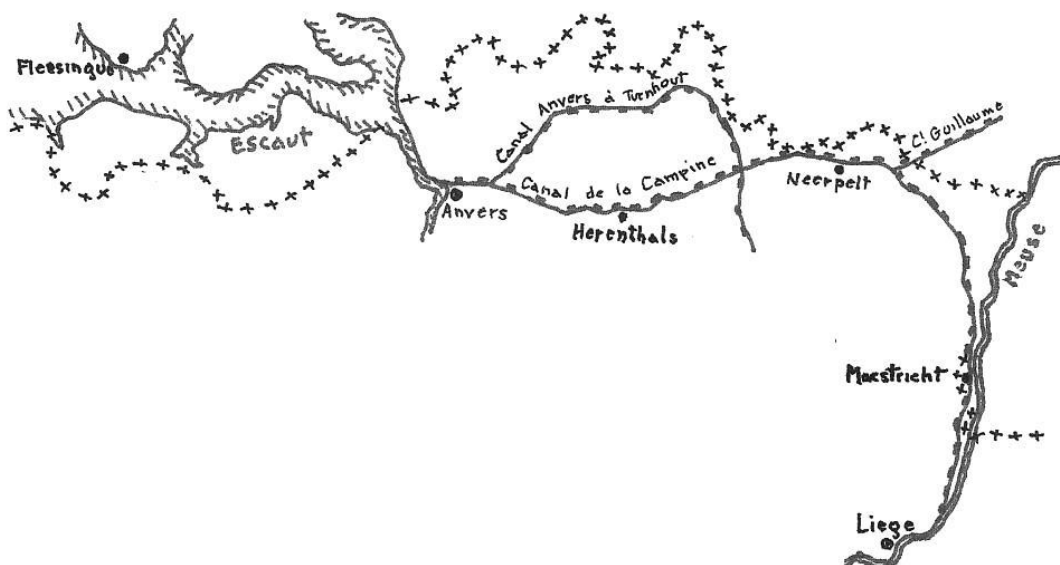


Fig. 7 : Canal de la Campine. Surnom donné au canal faisant la jonction entre l'Escaut et la Meuse. Canal creusé en 1843 et terminé en 1859, d'une longueur de 58 km 800, qui était conçu pour recevoir des bateaux jaugeant jusqu'à 300 tonnes. Des carrières de sable blanc étaient exploitées tout au long du canal. Le canal charriait principalement ce sable blanc, qui était utilisé pour la fabrication du verre. Le sable blanc de la Campine était reconnu pour sa pureté et sa blancheur.

Trajet de Liège à Huy

Les bourgmestres et jurés de la cité de Liège octroyèrent à la compagnie des Anciens Arbalétriers, par acte du 19 mai 1477, le privilège de l'exploitation de la nef marchande de Liège à Huy.

Cet octroi fut renouvelé le 4 avril 1622 par un édit du Prince-Evêque, que ratifièrent les magistrats liégeois. Cet octroi spécifiait que trois fois par semaine, les dimanches, mardis et samedis, les barques devaient monter de Liège à Huy. Elles quittaient leur port à 9 heures en été et 8 heures en hiver. Ce jour-là aucune barque ne pouvait naviguer entre les deux villes, faute de quoi, le batelier était passible d'une amende d'un florin or par personne transportée et le quadruple du tarif pour les marchandises. Amendes et restitutions du montant du barème ordinaire revenaient aux fermiers des Anciens Arbalétriers.

En 1741, le fermage était de 1550 frs l'an. Comme les inondations avaient interrompu le trafic assez longtemps, la Chambre des Comptes consentit à une réduction de 550 frs l'année même et de 350 frs les deux années suivantes. En 1750, les jours de départ étaient les dimanches, mardis, jeudis et samedis. En 1756, l'entrepreneur avait le droit, d'après une ordonnance, à percevoir trois sols en plus des onze établis, pour chauffer le rouf (barque pour gens aisés) depuis la Toussaint jusqu'au 1^{er} mars.

Il existait à Ougrée des « Pontons » destinés à amener fruits et légumes à Liège. Les paysans d'Ougrée ne pouvaient se servir que des pontons officiels pour le transport de leurs denrées. Chaque manne de fruits payait trois liards de port. Les pontons furent adjugés pour le prix annuel de 53 frs.

Les contrevenants soldaient, en faveur du pontonnier, la première fois une amende de trois florins or, du double la seconde fois et d'une somme arbitraire en cas de récidive.

Les barques au comté de Namur

Une barque descendait de Namur vers Huy, une autre remontait jusqu'à Dinant, puis une troisième faisait le voyage de Namur à Liège. Les voyageurs payaient douze sols jusqu'à la ville de Saint-Lambert. Les enfants de moins de 5 ans ne payaient pas, ceux de 5 à 14 ans payaient une demi-place.

Les malles, paniers, fardeaux portés par le voyageur, dont le poids n'excédait pas vingt livres, bénéficiait de la gratuité. L'excédent était taxé à raison de 4 sols par cent livres.

Les tarifs en l'an 1687 relatifs au parcours de Namur à Liège étaient pour le moins curieux. :

- Le muid d'épeautre ou d'avoine (mesure de capacité) : 3 patars en hiver et 4 en été
- Le muid de blé, froment, gros orge, poix, fèves, sel : 6 patars en descendant et 8 en montant
- Par cent de laine, de houblon d'écrinerie (écrins) : 3 sols en descendant ou en montant
- Par 100 livres de coffre, paquets, tonneaux : 2 patars en descendant et 3 en montant
- Par cheval, bœuf ou vache : 12 sols
- Par tonne de hareng, de morue ou de bière, par poinçon de vin jaugé (de Reims, Beaulne, Dijon, Orléans) : 6 sols en montant et 4 en descendant

Les personnes, hardes et marchandises allant de Namur à Huy ou à Dinant payaient la moitié des taxes mentionnées ci-dessus et le quart vers Andenne. Le départ des bateliers était réglé sur l'horloge du C-château.

Des amendes frappaient les marinières qui n'observaient pas les tarifs ou qui faisaient concurrence aux barques officielles. Les marinières devaient verser une caution de 20 florins, mesure prise par les magistrats pour éviter que les marinières frappés d'une amende n'aillent s'établir ailleurs.

Le séjour des bateaux au rivage de Grognon n'était permis que pour le chargement.

Par Navire Commercial

RIGA , ville de la Russie d'Europe, capitale du gouvernement de Livonie, sur la Dvina. Le développement des chemins de fer russes a favorisé la prospérité commerciale de Riga, dont le port est d'une grande activité.

La Livonie fut colonisée au début du XIIème siècle par les chevaliers porte-glaive associés par la suite à l'Ordre Teutonique. Passée à la Pologne en 1561, puis à la Suède en 1660, elle fut acquise par Pierre le grand en 1721.

Les capitaines de navire arrivant dans un port belge devaient remettre au bureau de poste les correspondances qui leurs avaient été confiées, contre paiement de 3 décimes par lettre ou paquet (Arrêté du 19 germinal an X, soit le 2 février 1818).

La prime à payer aux capitaines était réduite à 2 décimes à partir de 1^{er} juillet 1849, pour chaque lettre ou paquet apporté d'Outre-Mer et déposé dans un bureau de poste belge (loi du 22 avril 1849 et Arrêté Royal du 17 juin 1849).

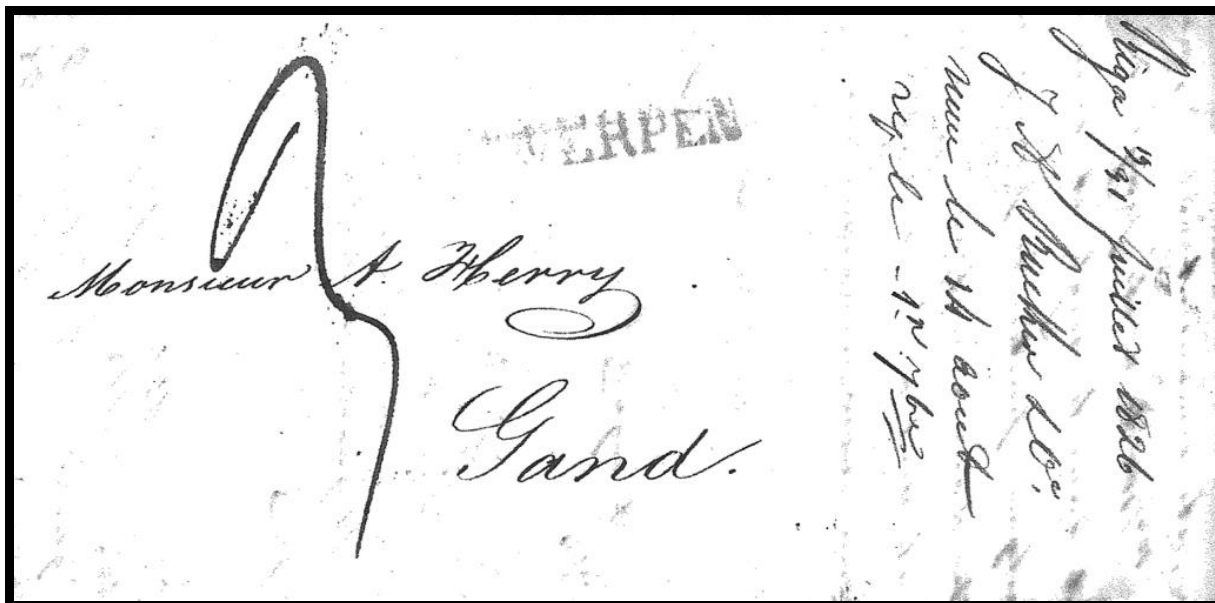


Fig. 8 : Lettre expédiée de Riga datée du 19/31 juillet 1826 (13 jours d'écart entre le calendrier russe et grégorien) et destinée à Gand. Transportée par navire commercial et déposée au bureau d'Anvers qui appose sa griffe en rouge « ANTWERPEN » et indique la taxe à payer « 3 » (stuyvers – tarif hollandais du 18 janvier 1818 au 31 décembre 1826).

Voie navigable sur la GRANDE NETHE et le RUPEL

La Nethe est composée de deux rivières, la Grande et la Petite Nethe. La **Grande Nethe** prend sa source dans le Limbourg, près d'Hechtel, arrose Westerloo et Heist-Op-Den-Berg et arrive à Lierre où elle reçoit la **Petite Nethe** (celle-ci prend sa source dans la Campine près de Postel) et reçoit à Grobbendonck l'**Aa** qui vient de Turnhout et se jette à Lierre dans la **Grande Nethe** qui prend le nom de **Nethe**. Celle-ci passe à Duffel et va rejoindre la **Dyle** à Rumst pour former le **Rupel**. Le cours de la **Grande Nethe** est de 14 lieues et elle est navigable depuis Westerloo.

La rivière le **Rupel** est formée près de Rumst et est navigable par la réunion de la **Nethe** et de la **Dyle** grossie des eaux de la **Senne**, et puis va se joindre à l'**Escaut** presque en face de Rupelmonde.

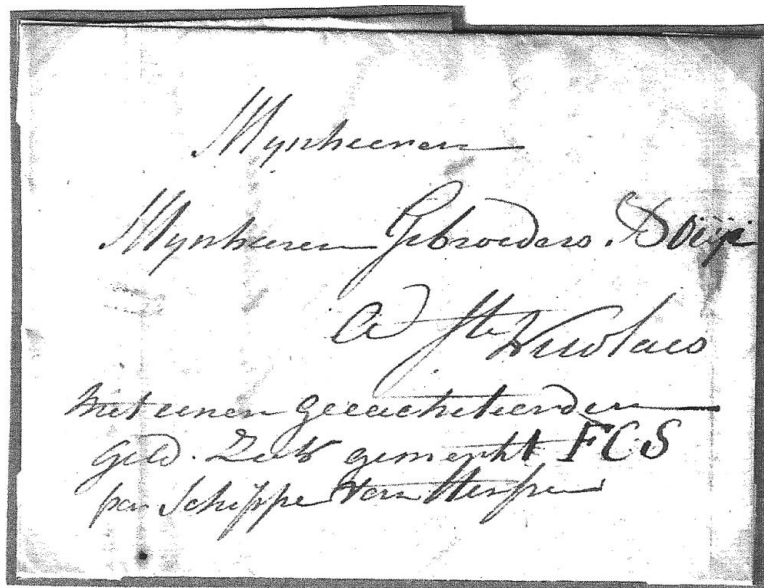


Fig. 9 : Pli de Lier daté du 16 septembre 1831 et adressé à St Nicleas (St Nicolas) Pli marqué « FCS » par le schipper Van Hesper et véhiculé par le batelier sur la Grande Nethe jusqu'à Rumst et puis par la Rivière Rupel jusqu'à Rupelmonde. Ensuite le transport se poursuit par voie terrestre jusqu'à St-Nicolas.



Fig. 10 : Vue de la Grande Nethe à Lierre.

à suivre ...