
La navigation scaldienne dans le Hainaut valenciennois jusqu'à l'époque moderne

Edouard Desplats¹

¹ Cercle Archéologique et Historique de Valenciennes

Novembre 2013

A la fois départ de navigation, lieu de rupture de charge et centre exportateur, le domaine de Valenciennes aux XVIII^e et XIX^e siècles, puis la “ bonne ville de Valenciennes ”, ont accaparé le trafic sur l'Escaut moyen jusqu'à la Scarpe, tout le temps que cette voie commerciale unissant le sud méditerranéen aux contrées nordiques s'est trouvée fréquentée. Mais lorsqu'à la fin du XVI^e siècle, les bouleversements territoriaux ont quasi interrompu la voie scaldienne à son débouché dans la mer du Nord, ce nœud commercial est devenu simple étape batelière dans un nouveau réseau hydrographique et économique appelé à s'étoffer aux XVII^e et XVIII^e siècles en attendant le renouveau industriel du siècle suivant.

L'on peut alors considérer successivement :

1 Le Haut Moyen Age valenciennois – le portus carolingien

S'ajoutant aux activités habituelles de chasse, pêche et vivrières de rivière de rive à rive, le trafic sur l'Escaut moyen rendu plus navigable dès la jonction avec la Rhonelle, s'est enrichi au cours de la romanisation des premiers siècles des échanges entre l'important “ vicus ” de potiers et tanneurs de Famars (*Fanum Martis*) dans l'arrière pays et le domaine impérial puis mérovingien de Valencenas situé de part et d'autre du confluent, mais aussi de l'exportation attestée de la céramique famarsienne dans tout le bassin scaldien inférieur. S'ins-

talle sur ce confluent marécageux après ceux de Gand et Tournai en aval, le premier portus carolingien attesté dès 830 (Eginhard, cf : Coens (1969)) relié, sur la pente de la rive droite probablement, au centre domanial lui-même doté dès le VII^e siècle, d'une première chapelle St Martin par l'évêque Géry, puis d'un possible monastère féminin (Platelle, 1982) et enfin au IX^e siècle, d'un atelier monétaire. Etablissement commercial fluvial, public (F. Deesser-Nagelf) mais aussi tête de pont pour d'éventuelles expéditions outre-Rhin, ce portus des VIII^e et IX^e siècles, sera dévasté comme le domaine et les églises par les raids normands entre 880 et 886, ne laissant nulle trace sur cette plate-forme marécageuse, dépourvue par ailleurs de vestiges gallo romains ou mérovingiens antérieurs. Cela incite à retarder d'autant l'attribution d'un véritable statut urbain au grand domaine rural de Valenciennes.

2 Un nouveau départ au XI^e siècle : Le Rivage médiéval

Le trafic fluvial ne reprendra qu'après 970, où l'empereur Othon érige “ Valenciennes ” en sentinelle fortifiée avec donjon et castrum bâtis sur le marécage cette fois, à l'amont immédiat du nouveau portus en reconstruction qu'ils commandent. C'est à l'extrême fin du X^e siècle, le noyau initial de la ville de Valenciennes, reconnu par les historiens qui sera suivi de nouveaux bourgs au XI^e siècle et de la première enceinte urbaine au XII^e siècle. Entretemps, une nouvelle collégiale St Jean de chanoines est fondée en 990, suivie de l'Hôtel-

lerie sans qu'il soit fait mention de l'église St Géry. Le nouveau portus est actif dès avant 1034, mais auparavant l'Escaut a été utilisé pour entourer de canaux le castrum, les nouveaux quartiers et les fossés d'enceinte. Y sont installés dès le XII^e siècle les premiers moulins sur biefs, sur berges ou flottants, moulin Notre-Dame à l'entrée, et moulin St Géry à la sortie de la ville. Dès la fin du XI^e siècle, cependant l'activité des tisserands et des marchands s'affirme. Ils obtiennent pour

Valenciennes le privilège de l'Estaple – monopole commercial d'abord pour la draperie puis pour les vins et les grains – et l'adhésion de leur guilde à la “ Hanse des XVII Villes ” qui regroupe autour de Bruges les principales cités de Flandre, Hainaut, Brabant ainsi que Namur et Liège avec des avantages commerciaux réciproques. Facteurs de développement économique incontestable pour la ville (halles – marchés – beffroi) ces démarches ont favorisé aussi, apparemment, une nouvelle architecture religieuse (Notre-Dame la Grande) et civile scaldienne.

C'est l'apogée, du XIII^e au XVI^e siècles du “ Rivage ” valenciennois. Sur plus de 250 mètres, de la Rhonelle à l'église St Géry, entre appontements, môles d'accostage, plages d'échouage, entrepôts, maisons douanières, étals, auberges circulent des embarcations pontées : querques, alevoires, escarpoises et des chalands de 8 à 20 mètres de long transportant de 30 à 100 muids de marchandises. Sur la rivière on se déplace à la perche, à la rame, quelquefois à la voile carrée ou par halage animal, voire humain. Les gués et barrages comportent des pertuis soit fixes à glissière, soit mobiles par madriers superposés (tampes) ou par poteaux juxtaposés et articulés (aiguilles) toujours dangereux à franchir. Il en va de même des portes d'eau à l'entrée des enceintes avec leurs “ gouffres ”. Les règlements comtaux et urbains renouvelés n'empêchent pas les heurts entre propriétaires riverains, usagers et bateliers. Ces derniers – ou “ navigateurs ” – s'évertuent à contourner obstacles et règlements. Ils ont leur bannière et leur chapelle à l'église des Carmes proche.

Arrivent au Rivage (Sivery, 1969) venant du nord et d'Angleterre : laines – fourrures – poissons – salaisons – sel – minerais de plomb et de d'étain ; venant du sud et de l'est par les foires de Champagnes et d'Ile de France : vins, épices, draps, soieries, cuirs, poteries, pierres, ardoises, métaux, bois. Sans oublier l'exportation par la ville même, de la grande draperie à partir des laines anglaises jusqu'au XIV^e siècle puis de la sayetterie (laines indigènes et espagnoles) et de la toile de lin jusqu'au XVIII^e siècle, et enfin des grains. Quelques spécificités dans ce trafic fluvial :

- Le circuit scarposcaldien par Valenciennes, l'Escaut et la remontée de la Scarpe, que les abbayes scarpiennes font emprunter aux surplus amenés de leurs domaines vermandois et laonnois plutôt que la voie directe terrestre, marécageuse, forestière et peu sûre à partir de Cambrai.
- Au XV^e siècle, le transport du charbon de terre à

partir des fosses du “ couchant de Mons ” assuré par les condéens sur la Haine, remonte la Scarpe jusque Douai vers Arras, Lille et l'Escaut jusque Valenciennes ; cette dernière commence à exporter sa toile de lin réputée produite jusqu'à Anvers qui supplante Bruges.

- Au milieu du XVI^e siècle, arrivent d'Anvers et Tournai par l'Escaut, de nombreux ouvrages et prédicateurs de la Réforme qui feront bientôt de Valenciennes comme “ une nouvelle Genève ”.

3 Repli commercial et réorganisation fluviale au XVI^e siècle

La sécession des Provinces Unies en 1587, leur main mise sur les bouches de l'Escaut et le déclin d'Anvers qui s'ensuit réduisent brutalement le trafic scaldien et amènent les villes fluviales à une réorganisation de la voie d'eau, commencée officiellement dès 1559 avec la création de l'Office de navigation du Hainaut.

- Prévention des inondations par des canaux de dérivation (à Valenciennes la Rivierette depuis le “ Pâté ” d'entrée jusque Bruay)
- Canalisation au mieux du cours naturel des rivières ; élargissement – curage – rectification – balisage – consolidation des berges ; installation d'écluses à portes ouvrantes et levantes, quelques unes à sas, ainsi la Rivierette devient en partie navigable dès 1630 ; la Haine est en partie canalisée sous Philippe II. Un peu plus tard, la Scarpe supérieure est aménagée entre Douai et Arras tandis qu'en 1650 les Etats du Cambrésis obtiennent de contourner à leurs frais les fortifications de Valenciennes par le nord ouest pour rejoindre l'Escaut d'amont qu'on projette de rendre navigable jusque Cambrai. Les hostilités franco-espagnoles et les intérêts contradictoires des usagers, marchands bateliers, avec ceux des autorités soucieuses de la défense des places par l'inondation, empêcheront l'utilisation du “ canal des cambrésiens ”.

4 Vauban et la conquête française aux XVII^e, XVIII^e siècles – Nouvelles orientations – Ceux de Condé

Avec la conquête française dans les Pays-Bas du sud (1668-1678) fixée en 1714, une nouvelle orientation est donnée au domaine scaldien hennuyer par l'ingénieur militaire Vauban, fort de l'appui de Louis XIV :

- Selon une vision stratégique E-O : celle d'une liaison fluviale entre les places fortes du nouveau

“ pré carré ” de Calais à Valenciennes, par des canaux joignant l'Aa à l'Escaut par la Lys, la Deule, la Scarpe, la Sensée.

- Selon une vision politico économique N-S : inversant le flux des échanges vers Paris et l'Île de France avec la liaison du bassin scaldien à la Seine (aménagement de l'Escaut en amont de Cambrai) et favorisant les échanges entre provinces par la réduction des taxes douanières. Vauban, à qui l'on doit dès 1681 l'imposante citadelle de Valenciennes, ne s'est guère préoccupé de l'état obsolète du Rivage et de l'Escaut intra muros, abandonnés à l'incurie des édiles et des bateliers autant qu'à l'ensablement par l'inondation des sièges. Il ne pouvait effectivement paraître contrecarrer la batellerie condéenne voisine, fidèle depuis plus de 30 ans au service des armées du roi. En effet, les gens de Condé, malgré l'édit de 1545 confirmant le monopole de navigation des valenciennois jusque Gand, avaient accaparé le transport du charbon sur la Haine, la Scarpe, l'Escaut, grâce à leur pratique séculaire de la voie d'eau, à leurs chantiers de construction de bateaux et s'étaient rangés en corps dès 1668 au service de Louis XIV qui leur en sait gré. Dans sa rivalité avec Valenciennes (R. Durut) la batellerie de Condé était forte également de son organisation (chambre de navigation élue – tours de rôle et tarifs stricts) et de la présence non loin de là à Mortagne, d'un centre d'embauche de haleurs (“ traillieurs ”).

Aussi, lorsqu'en 1735, lors de l'exploitation du charbon de Fresnes et d'Anzin, Mathieu directeur des mines et Raparlier un des derniers bateliers valenciennois, essaieront de redonner vie au Rivage et de contourner l'hégémonie condéenne par des “ magasins flottants ” sur la Scarpe, ravitaillés par terre à partir du Noir Mouton leurs démarches seront formellement interdites par les intendants.

La revanche de Valenciennes viendra 40 ans plus tard avec la canalisation de l'Escaut jusque Cambrai selon le projet de l'ingénieur Joseph Laurent, dûment financé à proportion par les instances riveraines : curage d'un chenal de 30 pieds- rectification du cours- consolidation des berges- création de 8 écluses à sas de 35 m, et de bassins d'épargne pour une dénivellation de 32 mètres. Dès 1782, la liaison est assurée par péniches et barges de 10 à 20 mètres de long et 25 à 75 tonneaux acheminant charbons, bois indigènes et nordiques, grains, fourrages, toiles. Un règlement concernant les niveaux, charges, jours d'ouverture, s'est révélé efficace.

5 L'impulsion napoléonienne au XIX^e siècle

La période révolutionnaire qui abolit les corporations (le Chapelier) libère la navigation et les contrats

d'emploi, mécontente d'abord les bateliers et traillieurs, d'autant que les combats sur l'Escaut réduisent le trafic fluvial en proie aux pillages ; les infrastructures sont abandonnées tandis que le fleuve entretient des inondations autour des places fortes. Une nouvelle impulsion sera donnée par Napoléon qui, face à l'Angleterre, rêve d'une liaison fluviale Méditerranée – Mer du nord par Anvers, le bassin houiller scaldien et Paris. Après avoir abandonné (1807) un projet de liaison Escaut – Sambre (cette dernière reliée à la Seine par le canal de la Sambre à l'Oise), il ordonne la reprise de la jonction de Cambrai à Saint Quentin par un canal latéral jusqu'à la source de l'Escaut, puis en tranchée et souterrain (Riqueval, le Tronquoy) jusque St Quentin où l'on rejoint le canal de la Somme (1740) puis l'Oise par Tergnier et Noyon. Cette liaison Valenciennes – Paris qui prend 4 semaines, sera inaugurée en 1810.

En même temps sont réalisés les aménagements du port d'Anvers et des bouches de l'Escaut, tracée la liaison canalisée rectiligne Mons–Condé sur la Haine, commencés la canalisation de la Sensée inférieure et le creusement du canal d'Arleux joignant la Scarpe ainsi que l'aménagement du Bassin rond.

La Restauration achèvera les projets et travaux déjà entrepris. La Monarchie de juillet s'intéressera à la canalisation de la Scarpe et à ses dérivations entre Douai et Mortagne, et inaugurera à Valenciennes en 1846 une première intermodalité par une station de chemins de fer accolée au port de la Citadelle.

Ainsi, obtiendra-t-on au milieu du XIX^e siècle, la matrice presque complète du réseau navigable moderne de notre région (manque encore le canal du Nord creusé de 1913 à 1961, plus à l'ouest et qui relie l'Oise à la Sensée par Péronne). Les transformations des XIX^e et du XX^e siècle porteront dès lors sur les dimensions de la voie d'eau, des écluses, des bateaux avec leur standardisation (Freycinet) sur les modes de traction et de propulsion, la nature des marchandises transportées, les infrastructures portuaires, les durées de trajet et partant, sur toute la vie batelière.

Note

Un article détaillé a été publié dans les mémoires du C.A.H.V. (Desplats, 2016)

Références

- Coens, M., 1969. *Analecta Bollandiana* 87, 133–187.
- Desplats, E., 2016. *La navigation scaldienne dans le Hainaut valenciennois jusqu'à l'époque moderne. Mémoires du Cercle Archéologique et Historique de Valenciennes* 12, 15–50.
- Platelle, H., 1982. *Histoire de Valenciennes*. Pu Lille.
- Sivery, G., 1969. *Les comtes du hainaut et le commerce du vin au XIV^e siècle*.