TRANSPORT de PERSONNES, FRETS et LETTRES par VOIES NAVIGABLES (suite 1)

Par Jean DE BAST†

Voies navigables par l' ESCAUT et par la MER

Fig.11 : Lettre avec correspondance écrite sous scellé, datée « ANTWERPEN 2 FEBRUARI 1824 » adressée à Schiedam (*Rotterdam – Pays Bas****), accompagnant une cargaison «*** *te bestellen 21 ledige op hoofde gemert « **M** » par Schipper Klaasens » (à livrer, 23 vidanges marquées « **M** » dessus, par Schipper Klaasens). Transport effectué par bateau, le long de l'Escaut Oriental (Zierrikzee), puis le long de la côte hollandaise jusqu'à l'embouchure de la Meuse (Oostvorne) qu'il suit jusqu'à Schiedam.*

CANAL de BRUXELLES à CHARLEROI - la SAMBRE CANALISEE - la MEUSE

C'est sous le règne de Philippe le Bon, duc de Bourgogne (1396-1447) que fut invoqué pour la première fois l'aménagement d'une voie d'eau (Canal de Bruxelles à Charleroi) pour desservir les cités hennuyères, mais le coût des travaux avorta le projet. Projet sans lendemain également, malgré les autorisations pour sa réalisation octroyées par Charles-Quint (1500-1558), puis par son fils Philippe II (1527-1598).

C'est sous le règne de Guillaume d'Orange (1772-1843) que le projet allait être concrétisé. C'est Jean-Baptiste Vifquain qui fut chargé de la réalisation du canal de 70 T., et ses écluses. Le transport de la houille était assuré par des barges appelées « sabot » (19 m x 2,6 m). Ce premier canal de 75 km, en circulation dès 1832, permettait de faire le trajet en 3-4 jours.

Fig. 12 : Vue du canal de Charleroi à Bruxelles.

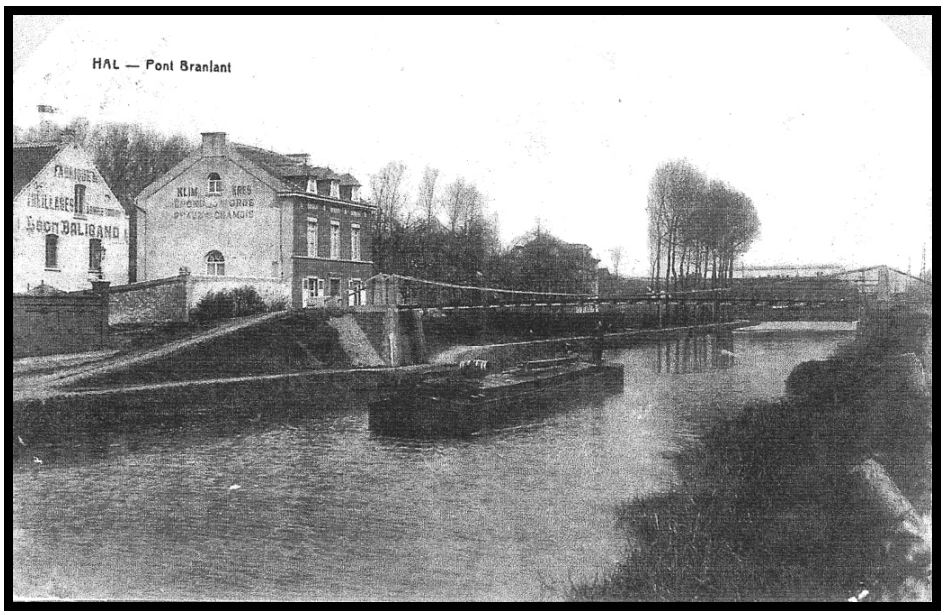

Fig. 13 : Vue du pont branlant à Hal sur le canal de Charleroi à Bruxelles.

La **Sambre** prend sa sourc en France, sur le plateau de St-Quentin, arrose en France les villes de Hautmont, Maubeuge et Jeumont et en Belgique, Merbes-le-Châtea, Lobbes, Charleroi (jonction du canal de Bruxelles à Charleroi), Sambreville (portion du bassin industriel wallon – charbonnages, aujourd'hui femés), Floreffe puis se jette dans la Meuse à Namur. Son cours long de 190 km, dont 88 km en France, est **canalisé** au gabarit Freycinet 250 T. de Landrecies (F) à Monceau (B), et au gabarit de 1.350 T. en aval de Namur.

La circulation des bateaux commence en 1829, mais l'ouverture officielle est en 1832.

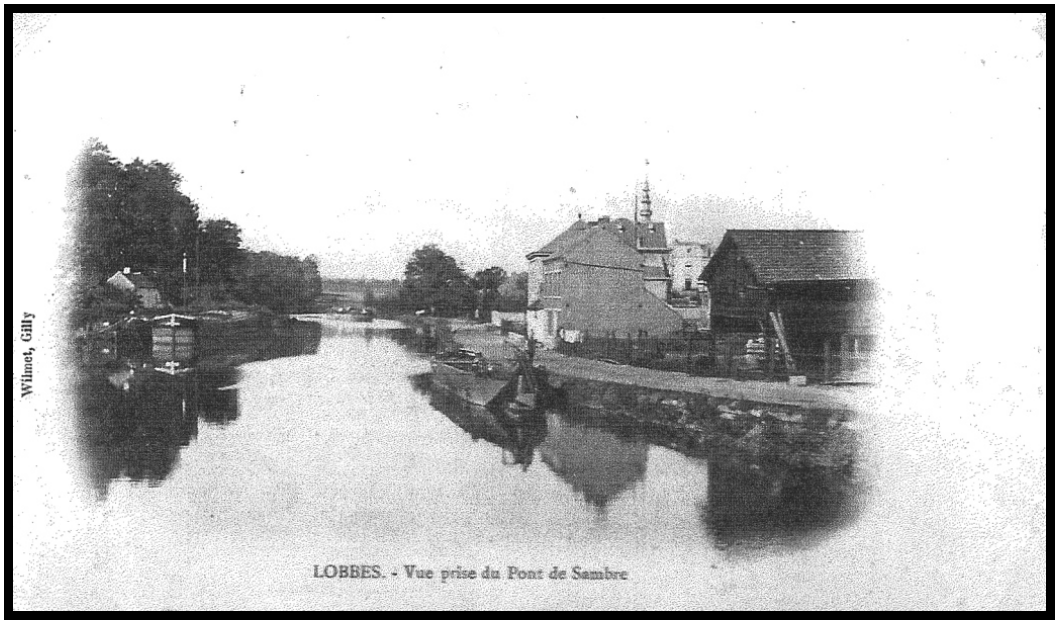

Fig. 14 : Vue du pont branlant à Hal sur le canal de Charleroi à Bruxelles.

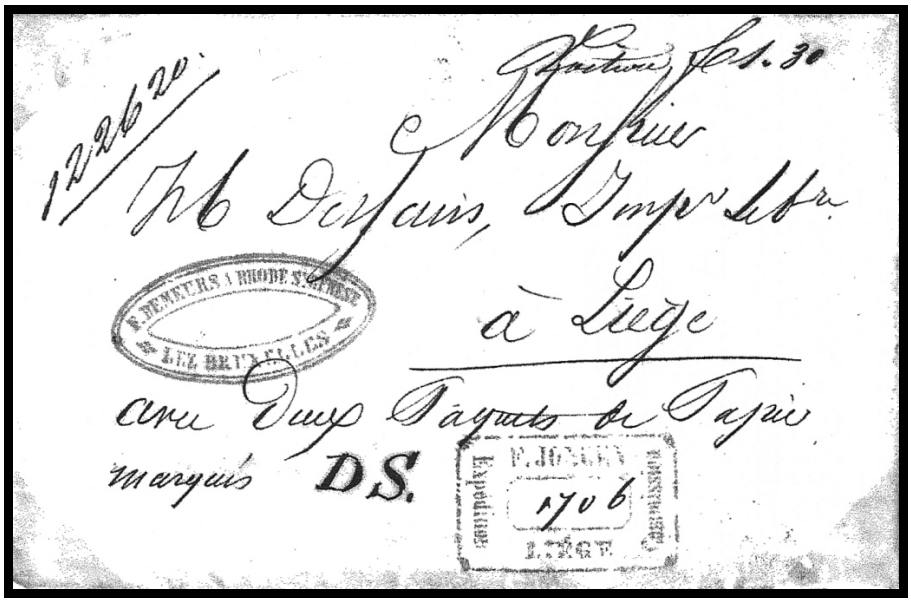

Fig.15 : Lettre-facture avec correspondance,scellée et adressée à un imprimeur à Liège, datée de Bruxelles 4 Xbre 1847, accompagnant la cargaison décrite sur le recto « avec deux paquets de papier marqués* **DS ».** *Cachet du responsable de l'expédition « E. DEMEURS A RHODE ST GENESE * LEZ BRUXELLES * ». Transport par le canal de Bruxelles à Charleroi. Jonction avec la Sambre canalisée jusqu'à Namur, puis par la voie navigable de la Meuse jusqu'à Liège. Cachet du receptionniste « F.JONGEN / EXPEDITION / COMMISSION / LIEGE / N°1706 » qui assure la remise de la cargaison au destinataire.

Les BATEAUX à VAPEUR

Loi du 06.04.1823, prérappelée par A.R. du 29.12.1831 et réitérée par A.R. du 29.11. 1842

PATENTE des bateliers

Tous les propriétaires ou personnes ayant la direction d'un navire, bateau ou embarcatin,sont tenus d'en faire la déclaration aux fins d'obtenir une patente pour excercer la profession de batelier, sur les eaux intérieures du royaume. Le droit de patente était établi d'après le tonnage du bateau (H. Guillery).

Les moyens de transport les plus anciens pour voyageurs et marchandises sur la Meuse, sont mentionnés à toutes les époques entre Maastricht et Liège, Liège et Huy, Huy t Namur, Namur et Dinant.

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

EXPLOITATION des bateaux à vapeur

L'Arrêté Royal du 18 mai 1825 fixe un terme pour l'usage des concessions obtenues pour l'établissement de bateaux à vapeur.

Etant donné le peu de demandes de concessions effectuées pour l'établissement de bateaux à vapeur, il avait été statué que les concessions qui n'avaient pas été en service endéans l'année seraient considérées comme nulles (H. Guillery).

Par acte du 21 août 1837, la « **Société Liégeoise** » exploite la navigation par bateau à vapeur sur tout le cours de la Meuse et affluents, pour le transport de voyageurs. Service régulier à heures fixes au départ de Namur et de Liège. Prix : 1,5 frs de Namur à Huy, ou de Huy à Liège, et de 3 frs pour le parcours complet, avec 6 bateaux (H. Guillery).

« **La Société Liégeoise** » est anonyme. Elle est formée pour 12 années. Son capital pour l'exploitation de laligne ente Liège et Namur, est de 300.000 frs, pouvant être porté à 350.000 frs. Les actions sont de 1.000 frs et sont nominatives, mais transmissibles par voie d'endossement. Cette socoiété est dirigée par trois commissaires et des gérants.

Deux bateaux sont primitivement affectés au service de Liège et de Namur. Ces bateaux, construits avec le plus grand soin, sont activés par deux machines à basse pression de la force collective de 30 chevaux.

Chaque jour il y aura deux départs, de Liège et de Namur. Une station sera établie à Huy. Les bateaux prendront et débarqueront les voyageurs à leur volonté sur toute la longueur de leur parcours. Le prix des places est fixé :

Places réservées :	de Liège à Huy et de Huy à Liège	2,5 frs
	de Huy à Namur et de Namur à Huy	2,5 frs
Places ordinaires :	de Liège à Huy et de Huy à Liège	1,5 frs
	de Huy à Namur et de Namur à Huy	1,5 frs

Il y a sur chaque bateau, un café restaurant

(1) . (annuaire de la ville de Liège – 1838).

TRANSPORT par BATEAUX à VAPEUR sur la MEUSE

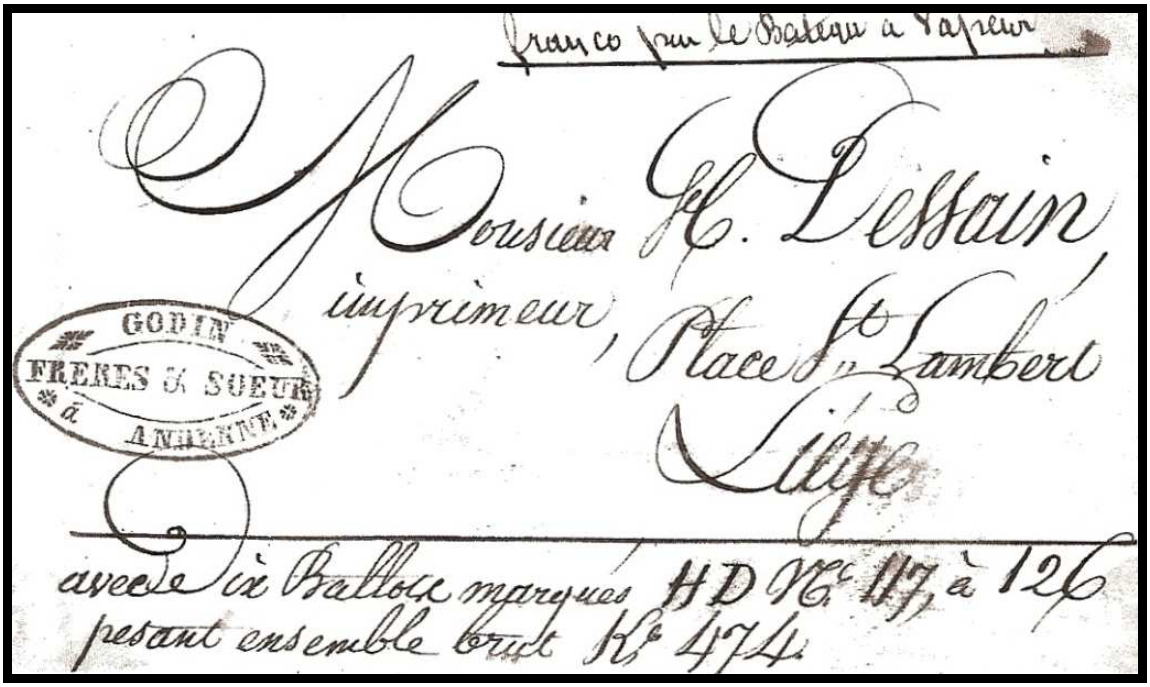

Fig.16 : Lettre accompagnant la cargaison,avec facture mentionnant « à ses risques et périls par le bateau à vapeur », datée Andenne 28 8bre 1844, pour Liège. *Mentions manuscrites « franco par le bateau à vapeur » et « avec dix ballots marqués ... / pesant ensemble brut Kg 474 ». cachet de l'expéditeur «* * GODIN * /FRERES & SŒUR – à ANDENNE* *».*

Fig. 17 : Vue du canal de Maastricht à Liège.

REGLEMENT de police sur la MEUSE

Loi du 31 décembre 1838 et A.R. du 3 novembre 1841.

I. …

II. NAVIGATION DE LA MEUSE

Les conducteurs de bateaux de toute nature transportant desmarchandises devaient être porteur de lettres de voiture qui indiquaient lanature et la quantité des marchandises, le lieu de déchargement, l'époque de départ, le nom et l'adresse de l'expéditeur et du batelier.

Les bateaux à vapeur ne pouvaient être admis sur la Meuse qu'après l'accomplissement des formalités exigées par les reglements en matière de bateaux à vapeur (Loi du 32 décembre 1838 concerant les machines à vapeur).

Par acte du 17 juillet 1841, la « **Société Derosme, Cail et Cie** » obtenait une autorisation provisoire pour l'établissement d'un service de bateaux à vapeurentre Liège et Namur, avec 4 bateaux. En 1842, cette société déclarait forfait.

En 1842, la « **Société Orban** » organisait également un service avec 3 bateaux à vapeur, entre liège et Namur (Annuaire de Liège – 1838).

En 1842, il existait 13 bateaux qui effectuaient le voyage sur la Meuse, qui passaient par Givet, Dinant, Bouvignies, Yvoir, Wépion, Namur, Lives, Sclayn, Andenne, Ben-Ahir, Huy, Engis, Flemalle, Grande, Jemeppe, Tilleur, Liège, Herstal, Argenteau, Visé, Lixhe et Maastricht.

- Départ de Liège à 6h et 12 h arrivée à Namur à 13 h et 19 h , avec arrêt à Huy
- Départ de Liège à 6 h30 et 17 h arrivée à Maastricht à 8 h45 et 19 h15,, arrêt à Visé
- Départ de Namur à 6 h et 15 h arrivée à Liège à 10 h et 19 h, arrêts aux passages du fleuve
- Départ de Maastricht à 6 h et 15 h arrivée à Liège à 10 h et 19 h, arrêts aux passages du fleuve

Suivant l'Arrêté royal du 10 mai 1841, la « **Société Liégoise pour la Navigation à Vapeur sur la Meuse** » change de statuts et son siège actuel est à Liège (annuaire de Liège – 1940-1943). En 1843, il n'y a plus que 5 bateaux en service de la « Société Liégeoise » et de la « Société Orban ».

Par l'Arrêté royal du 10 février 1843, la surveillance et le contrôle de bateaux à vapeur naviguant sur la Meuse étaient effectués par un ingénieur des Ponts et Chaussées.

REGLEMENT de NAVIGATION sur la MEUSE (A.R. du 8 août 1847)

Nul ne pouvait établir un service de bateaux à vapeur sur la Meuse sans avoir obtenu, du Département des Travaux Publics, l'autorisation qui fixait les conditions de concession.

Les bateaux à vapeu étaient tenus de se conformer aux dispositions de l'A.R. du 15 novembre 1846 sur l'établissement et la survaillance des chaudières et machines à vapeur, et sur le règlement de police de la navigation sur la meuse du 3 novembre 1841.

Les prix des places et transport des marchandises devaient être soumis à l'approbation du Département des Travaux Publics.

Les propriétaires des bateaux étaient tenus de se charger gratuitement,surl'invitation des administrations, des dépêches du gouvernement, en cas d'insuffisance de moens ordinaires de la Poste aux Lettres.

à suivre …