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

Edouard Desplats¹

¹ Cercle Archéologique et Historique de Valenciennes

Novembre 2013

Si l'on peut assurément avec l'historien proclamer " Valenciennes fille de l'Escaut et de la Rhonelle " ce dont témoigne encore le fronton de notre hôtel de ville, quelques données archéologiques récentes concernant cet interfluve amènent à revisiter les modalités de cette filiation. L'exposition prévue sur les " Voies navigables du Hainaut franco-belge " permet de rappeler les étapes qui ont prélué sur l'Escaut hennuyer français à l'état structuré de la navigation actuelle.

Cette incursion sur notre ancienne voie d'eau vient en corollaire de l'exposition itinérante " Les voies navigables en Hainaut " organisée par le Centre culturel wallon Hannonia ¹ et en réaffirmation, après notre compatriote F. Machelart (Machelart, 2000) et les historiens du nord-ouest européen, H. Platelle (Platelle, 1982) et Ph. Guignet (Guignet, 2004) entr'autres, de ce que Valenciennes est bien " fille de l'Escaut et de la Rhonelle " et que sa naissance coïncide avec celle de la navigation au confluent des deux rivières, même s'il convient de préciser les modalités de cette filiation. On s'y est référé largement aux recherches hydrographiques et aux ouvrages des auteurs déjà cités et d'autres contemporains, dont celui, exhaustif, d'A.M Lefebvre (Lefebvre, 2000) " Histoire d'un fleuve , l'Escaut ", et parmi les articles spécialisés et récents, à ceux de M. Suttor (Suttor, 2011) sans oublier les nombreux documents obligeamment fournis par les services des subdivisions de Valenciennes et Douai des Voies navigables de France, qu'il faut particulièrement remercier.

1 L'Escaut Hennuyer Valenciennois

Un premier regard sur une carte hydrographique révèle la richesse fluviale de nos contrées où dès le début du 4^eaire, la régression marine a fait apparaître dans la sédimentation calcaire, des sillons résiduels alimentés par les sources, nées des collines d'Artois et des premiers contreforts de l'Ardenne. Certains de ces cours d'eau, en périphérie, se dirigent isolément vers la côte reconstituée, ainsi l'Authie, la Canche, la Liane, l'Aa, l'Yser. D'autres, plus importants, Lys, Scarpe, Haine, Sensée, sans compter plus au nord, la Dendre et le bouquet fluvial du Rupel, rejoignent la vallée centrale de l'Escaut, qui, sur un axe d'abord sud nord-ouest puis nord-est et un parcours total de plus de 360 km, aboutissant à un vaste estuaire en mer du nord, va drainer un bassin d'environ 20.000 km² de part et d'autre de la frontière franco-belge actuelle.

On entend par " Escaut hennuyer valenciennois ", la première partie de son cours moyen allant sur 46 km, du confluent de la Sensée en amont (Bouchain) à celui de la Scarpe en aval (Mortagne), toutes deux affluents sur la rive gauche du fleuve, lequel enjambe à mi parcours, sur la rive droite, celui de la Haine (Condé). Ces trois affluents délimitent et nourrissent l'essentiel du bassin de l'Escaut hennuyer, les deux premiers entièrement français, le troisième transfrontalier. On ne peut faire fi cependant, également sur la rive droite, de l'apport de plusieurs gros ruisseaux dont le plus important est sans conteste la Rhonelle au confluent de Valenciennes.

1. Centre d'information des Cercles d'histoire et d'archéologie du Hainaut (secret. L. Honnoré 9 r. R. Leblanc B1350 Hainin)

On conçoit bien alors, que notre Escaut valenciennois, même relégué dans l'ouest de la province, ait été considéré comme la rivière maîtresse du Hainaut historique centré sur Mons et Valenciennes. Seule au sud-est, la rivière Sambre de moindre volume, irriguant l'Avesnois, Maubeuge et en Belgique, Charleroi, se dirige à l'est vers la Meuse.

2 La navigation scaldienne jusque l'an Mil

2.1 Le Fleuve Escaut et la Rivière Sabis

Concernant l'Escaut, on connaît les supputations de Grégoire de Tours, au VI^{ème} siècle, dans son " Histoire des Francs ", sur le rôle joué par le fleuve dans la rapidité de la conquête de nos contrées par Clovis ; la mention de Childeric 1^{er}, roi de Soissons en 561, prélevant des taxes sur l'Escaut à Tournai (Lefebvre, 2000) ; le récit de Jonas de Bobbio, compagnon d'Amand, le fondateur d'Elnone et d'autres communautés scaldiennes, qu'il rejoint vers 642 (Colombani et al., 1902; Amandi prima, 1910) : il emprunte sur la Scarpe dit-il " une simple barque " bien plus petite que les nacelles sur l'Escaut, en aval – ce qui est confirmé un siècle plus tard, par un autre moine Chrodoald (Suttor, 2011) – mais on ne connaît pas de description ancienne de ce cours d'eau. Aussi peut-on se rapprocher de celle qu'a faite César de la rivière Sabis, où il a vaincu les nerviens et leurs alliés en 57 avant notre ère et qui a été identifiée tantôt avec la Sambre, ou la Selle (Bigotte, 2011), tantôt avec le cours supérieur de l'Escaut par plusieurs historiens.

Ces trois rivières, fort proches, ont encore de nos jours un aspect semblable, à la largeur près qu'il faut cependant se garder de présumer dans les premiers siècles. Rappelons-nous (Cesar, 1926) : " une colline en pente douce descendant vers la rivière ; en face naissait une pente semblable dont le bas sur deux cent pas environ, était découvert tandis que la partie supérieure était garnie de bois assez épais " César parle certes aussi de façon surprenante d'un " flumen latissimum " et d'une " berge fort élevée " mais on y a vu, avec raison, l'exagération autobiographique d'un chef militaire soucieux de son prestige auprès du Sénat romain. Car les péripéties de la bataille, en particulier la relative rapidité des franchissements successifs et en armes de la rivière, tantôt par les coalisés, tantôt par les légions, ne permettent guère de lui attribuer une largeur de plus de 30 mètres avec la profondeur indiquée de trois à quatre pieds.

Il est intéressant de voir décrits aussi à proximité, des lagunes, des marais couverts de roseaux où l'on avait entassé les femmes, les enfants, les vieillards et les gens inaptes au combat. Cela évoque moins la Sambre ou la Selle, que non loin, entre Cambrai et Bouchain, le confluent de la Sensée, rivière abondante à l'époque, avant qu'elle ne soit en partie captée au profit de la

Scarpe, à la fin du premier millénaire et dont tout le cours inférieur n'était encore, au siècle dernier, qu'un chapelet d'étangs. Telle pouvait apparaître la vallée de l'Escaut moyen au début de notre ère, si on y ajoute sur les berges, des cabanes de pêcheurs ou chasseurs et sur les pentes, quelques-uns de ces enclos de forme circulaire d'une vingtaine d'ares fossoyés et talutés, palissadés ou plantés, avec leurs habitations adossées en périphérie, assez caractéristiques de notre région depuis la fin de l'âge du Fer (Mathiot, 2010).

Quelle était la fréquentation d'une telle voie ? Celle habituelle, de la pêche et de la chasse au gibier d'eau, de transports vivriers et artisanaux de rive à rive, par pirogues monoxyles ou par chalands à fond plat de planches assemblées de 6 à 10 mètres comme il en a été retrouvés datant des II^{ème} et III^{ème} siècles à Pommerœul sur l'ancien cours de la Haine (Thiebaux) et à Tournai, ou encore par radeaux de troncs liés. Ces embarcations sont le plus souvent manœuvrées à la perche ou tirés par cordages, circulation fragmentée par des gués aménagés et plus ou moins submersibles.

2.2 Le Site Premier De Valenciennes : Un Marécage

Cette représentation paraît valable pour tout le cours supérieur de l'Escaut et pour notre Escaut moyen jusqu'à une quinzaine de kilomètres après Bouchain, quand il trace dans le sol calco-marneux du plateau cambrésien un sillon peu profond, large d'une trentaine de mètres, relativement encaissé selon une pente moyenne de 1m50 au kilomètre qui interdit une véritable navigation commerciale.

Il en va autrement dès que le fleuve aborde le sol argilo-tourbeux et sablonneux de l'Ostrevant, peu avant le futur site de Valenciennes : la vallée s'élargit rapidement de 500 m avant le site à 1200 m sur le site même pour atteindre plus de 2000 m, le site franchi. Les niveaux sont respectivement à 25 m, 22 m, 19 m, soit une pente de 0.80 m en amont immédiat du site et 0.60 en aval. Au-delà, le fleuve laisse place à un marécage de 2 kms sur 4 kms, dont il reste encore actuellement les marais de l'Epaix entre Valenciennes et Bruay, prolongé par plusieurs autres jusque Condé, où son cours se rétrécit un peu jusqu'au confluent de la Scarpe.

Ce qui deviendra le site de la ville de Valenciennes est alors une sorte d'à-plat circulaire d'environ 1200 mètres, au niveau 22 m, parcouru par les sinuosités et plusieurs bras de l'Escaut dont quelques-uns se devinent encore ; en réalité, un marécage fait de prairies inondées, de grandes flaques d'eau, de banquettes sablonneuses – dont on retrouve le souvenir avec le " chemin des Planques "

- et ce jusqu'au milieu du VIII^{ème} siècle. Sur cette plateforme, vient par la rive droite se jeter la Rhonelle – autrefois " Ointiel " - petite rivière de caractère (Machelart, 2000), longue de 40 kms, large de 6

à 10 m dans son dernier parcours et dévalant depuis sa source à 165 mètres, soit une déclivité de plus de 4m/km la rendant impropre à la navigation. D'un débit abondant, facilement gonflé en cas d'orage ou de pluies persistantes, c'est elle qui va occasionner le plus souvent, les inondations de Valenciennes mais aussi, assurer dès le confluent, une hauteur de mouillage suffisante à la traversée de grosses embarcations d'une rive à l'autre de l'Escaut et à une navigation régulière sur l'aval du fleuve.

On peut supposer également assez tôt, au confluent des deux rivières sans doute riche de poissons et hanté par les échassiers à la chair appréciée, quelques cabanes de pêcheurs-chasseurs montées sur pilotis. Mais il n'a pas été retrouvé jusqu'à présent, sur l'espace de cette plateforme marécageuse, d'indices probants d'occupation gallo-romaine ou mérovingienne alors que des textes authentiques – le diplôme de Clovis III en 693 (*"Valentianis in palatio nostro"*) (Mabillon, 1876) et quelques décennies, plus tard, le récit du martyre de l'évêque Saulve (*"in fisco Valencenas"*) (M.C., 1969) – mentionnent un palais et un domaine à *"Valenciennes"*.

2.3 De L'origine de Valenciennes et de son Palais

Cela mérite un aparté sur les origines de notre ville pour s'étonner de l'empressement des historiens locaux jusqu'à il y a peu, à doter Valenciennes d'un statut urbain². Une mise au point a été apportée fort justement dès 1962 par Francine Desseir nagels, précédée sur le plan étymologique par E.Monnier et reprise récemment par Ph. Beaussart avec des arguments archéologiques concordants (Fr. Desser, 1962; Beaussart, 1988), pour ne faire de Valenciennes aux VIII^{ème} et IX^{ème} siècles, tout au plus qu'un vicus, noyau d'habitat encore campagnard autour d'un port fluvial.

Peut-être faut-il y rappeler quelques éléments utiles : *"Valentianae"* (ou *"Valencenas"*) est bien le toponyme latin avec désinence d'appartenance à Valens (ou Valentinus), du nom sans doute aux II^{ème}, III^{ème} ou IV^{ème} siècles, dès la romanisation nervienne, d'un propriétaire ou plutôt d'un gestionnaire et de son clan investis d'un important domaine du fisc impérial, passé directement en conservant son nom et son statut au fisc royal mérovingien, chose peu concevable si ce domaine avait été d'ordre privé et banalement confisqué par un chef franc qui l'aurait vraisemblablement *"francisé"*. Dès lors, tout laisse croire que le fameux *"palatium"* de

Clovis III n'est autre que la maison de maître de la villa gallo-romaine, telle celle décrite pour le fief d'Annepes et rappelée par Ph. Beaussart, agrandie et enrichie au fil du temps.

Elle prend facilement le nom de *"palatium"* quand y font halte les rois mérovingiens itinérants, pour leurs assemblées solennelles chez leurs leudes. C'est probablement le cas pour le tout jeune Clovis III en 693 - il a 12 ans – qui avait reçu deux ans plus tôt de son père Thierry III, non seulement la neustrie et la Bourgogne mais avec l'Austrasie, tout l'héritage franc. En effet, Thierry, avec le maire du palais de Neustrie Ebroïn, avait bien été vaincu à Tertry en 687, par le maire austrasien Pépin d'Herstal mais n'en avait pas moins été reconnu peu après par ce dernier (Dubreucq, 2010) – qui avait sans doute pu juger de la malléabilité de Thierry – comme seul souverain, en fait, pour mieux tenir le royaume franc sous sa coupe. La venue de Clovis III en 693 entouré de nombreux dignitaires, était donc un voyage inaugural dans son nouveau domaine d'Austrasie, sur la rive droite de l'Escaut, familière, elle, à Pépin d'Herstal, et entouré d'une solennité voulue où le terme de *"palais"* pour désigner sa résidence du moment, paraît justifié. Cette appellation reprise par les carolingiens lors de leurs venues successives à Valenciennes, pourrait aussi s'interpréter par un glissement sémantique fréquent du contenant au contenu, signifiant non plus l'immeuble résidentiel mais la réunion qui s'y tient, tel : *"cour souveraine"* ou *"assemblée d'Etat"*.

Maison de maître gallo-romaine ou peu vraisemblable construction mérovingienne *"ex nihilo"*, *"ce palatium"* a bel et bien existé sur le domaine. Où le situer ? Probablement pas au confluent de la Rhonelle au prétexte du donjon central situé là beaucoup plus tard ; sans compter la répugnance des romains à s'approcher des marécages et encore plus à y résider, il faut convenir que la plateforme détrempée autour du confluent n'est guère propice pour leurs successeurs mérovingiens peu portés à des travaux de grande envergure.

Il a dû paraître aux premiers et aux seconds bien plus logique et facile de s'installer à quelques enjambées un peu plus haut sur une des pentes, à gauche ou à droite, toutes deux accédant à un plateau fertile étendu. Celle de droite par exemple³, plus douce, plus proche du bourg artisanal et militaire de Famars toujours actif et des voies romaines de Bavai à Tournai, à Cambrai et de Famars à Arras et Quarouble. un ruisseau (le futur Cavin) arrose le plateau par le milieu et, au nord, sur le site du futur Saint-Saulve, une communauté vit là aux V^{ème} et VI^{ème} siècles – comme en témoigne un cimetière (Beaussart, 1987) – peut être en voie de

2. -Par ex. le chanoine H.Lancelin dans *"histoire de Valenciennes depuis ses origines"* ed. P. Giard – Valenciennes 1933. Dubitatif quant à la fondation par Valentinien 1er, il fait déjà de Valenciennes, dont pourtant le nom est inconnu des documents officiels des II^{ème}, III^{ème} et IV^{ème} siècles, *"un port marchand actif sous l'occupation romaine"* (p10) *"une riche ville du fisc mérovingien lié à la couronne"* (p12), pour devenir un siècle plus tard, une ville frontière dont le palais est le siège des tractations territoriales entre les princes carolingiens (p19). Pour lui nul doute que ce palais ait été construit au confluent de la Rhonelle, à l'emplacement du futur donjon.

3. Sur la rive gauche, la présence au VIII^{ème} siècle de la demeure du procureur du domaine – sorte d'agent fiscal ou fondé de pouvoir – laisse présumer un domaine d'implantation double, de part et d'autre du fleuve, simultanée ou successive comme il s'en rencontre (H Platelle), antérieur donc à la fondation, sur cette rive, d'une église saint Waast au début du VII^{ème} siècle par l'évêque Aubert.

christianisation grâce à l'évêque austrasien Gery qui y aurait fondé une première chapelle St Martin à la fin du VI^{ème} siècle. On imagine facilement, au siècle suivant, entre les sites actuels de Saint Roch et de la Couture, avec cette chapelle accolée, le palatium à l'avant de la villa, flanqué d'un possible monastère saint Jean féminin (H Platelle) tandis que le manse donné plus tard par Lothaire II à St Denis, peut être déjà en exploitation, s'étale près de là jusqu'au fleuve à l'emplacement futur du premier portus. Manquent jusqu'ici à cette hypothèse, des preuves formelles.

2.4 Famars et la Rhonelle

Cette réflexion sur les origines fluviales de Valenciennes se double pour la même époque d'une interrogation sur le sort de l'agglomération de Famars (Famum Martis) à une lieue au sud, sur la crête de l'interfleuve Escaut/Rhonelle que viennent de préciser deux campagnes de fouille (2011 – 2012)⁴. Gros Bourg (2 à 3000 hab.) reconnu dès les II^{ème} et III^{ème} siècles, doté d'un quartier résidentiel (thermes – amphithéâtre – temple) mais surtout voué à la poterie, à la tannerie et à l'élevage, il se contracte pour se fortifier lors des invasions des IV^{ème} et V^{ème} siècles. (Tandis qu'une partie de sa population reflue) jusqu'au domaine de "Valentianae"

Les fouilles ont révélés l'importance de la production céramique de Famars qu'on trouve aussi dans une bonne partie du bassin scaldien d'aval et fait s'interroger, moins sur l'acheminement des échanges par voie terrestre avec le domaine proche que sur l'expédition possible de cette production à partir de "Valentiana" ou de l'amont sur l'Escaut à partir de Trith (appelé aussi Pont) à une demi-lieue à l'ouest de Famars, là où la voie romaine joignant probablement Arras et franchissant le fleuve, a été formellement reconnue et où l'on a retrouvé à proximité des tessons de poterie pouvant témoigner d'un embarcadere. Dans ces deux cas, le trafic aurait donc existé avant l'installation formelle du premier portus carolingien, dans la seconde moitié du VIII^{ème} siècle.

La même question se pose quant à l'utilisation de la Rhonelle qui coule à 800 mètres de Famars en contre bas, mais à l'est cette fois, une dépression large d'une soixantaine de mètres s'y devine – alors que le lit actuel de la rivière est de 7 mètres pour une profondeur de 0.8 mètre – qui se serait comblée par éboulements successifs des berges, comme l'indiqueraient les strates de part et d'autre. un embarcadere a été là aussi virtuellement envisagé à l'époque romaine pour l'exportation de la céramique famarsienne, mais on doit l'assortir de sérieuses réserves, étant donné le débit de la rivière, normalement inchangé et qu'on peut croire insuffisant pour assurer, sur les 6 kms restants avant le confluent, la largeur et la profondeur d'eau nécessaire à une navi-

gation sans barrage ; étant donné aussi la dénivellation qui va sur cette distance du niveau 41 m à celui de 22 m, plus de 3 m au km incompatible avec un transport par eau sans recourir à des barrages périlleux à franchir ; et enfin l'importante modification morphologique de cette vallée dont le comblement considérable se serait produit sur à peine 1 millénaire et demi ! On peut rester sceptique quant à l'existence du "portus" de Famars jusqu'à ce qu'on découvre des vestiges d'infrastructures ou d'embarcations significatifs.

2.5 Le Portus Carolingien de Valenciennes

On a davantage de certitudes, par contre, pour le portus de Valenciennes. Alors que la Vita Salvii écrite au début du IX^{ème} siècle et relatant des événements du milieu du VIII^{ème} siècle, désigne Valenciennes uniquement comme "fiscus" – il n'y est pas fait mention d'activité fluviale – le biographe de Charlemagne, Eginhard, raconte comment, 80 ans plus tard, en 830, fatigué sur le chemin d'Aix la Chapelle à Compiègne, il se détourne vers Valenciennes où un bateau le ramènera à son abbaye de Gand... (16). Ce qui suppose l'existence d'un trafic fluvial installé et connu entre les deux localités. Eginhard emploie d'ailleurs, pour Valenciennes, le terme de "portus" et de "vicus" que Fr Deisser nagels(17) qui a particulièrement étudié l'origine des villes fluviales, traduit respectivement par "établissement commercial fluvial public" et "colonie marchande sur une voie terrestre ou fluviale". un peu plus tard, les martyrologes de St Germain des Prés et du diocèse d'Auxerre indiquent la mort de Saulve "in portu valencianas"(18) et lors de la donation à l'abbaye de St Denis par Clothaire II en 860, d'un manse de son fisc de Valenciennes et touchant l'Escaut, il y est ajouté le "ripaticum" et le "teloneum"⁵, preuves d'une activité portuaire et commerciale.

On peut donc situer raisonnablement la naissance du premier portus de Valenciennes dans la deuxième moitié du VIII^{ème} siècle, au début du règne de Charlemagne (768-814) qui a connu effectivement plusieurs de ces installations fluviales, celles de Verdun, Mézières, Dinant sur la Meuse, celle de Gand sur l'Escaut, sans compter le port de Tournai probablement d'origine romaine.

Pourquoi ce nouveau portus sur l'Escaut moyen ? Peut être en raison du reflux vers les provinces nordiques à travers l'Italie, les Alpes et par les grandes vallées du Rhone, du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut, du trafic commercial désertant progressivement le Méditerranée occidentale en partie fermée par les envahisseurs musulmans (Pirenne). La voie fluviale omniprésente y sera privilégiée, les routes romaines n'étant plus guère praticables. On n'oublie pas pour autant que la nation franque carolingienne reste guerrière et conquérante : on l'a vu en Aquitaine, en Espagne,

4. Inrap (dir R Clotuche) et Service archéologique de la ville de Valenciennes (dir Ph. Beaussart)

5. taxe d'accostage et tonlieu

Provence, Lombardie, Bavière et la christianisation de ses voisins de Frise, de Saxe restes païens, est un ressort suffisant à son ardeur expansionniste. En vue de ces expéditions, rapprocher le plus possible en amont, sur l'Escaut, les têtes de pont d'embarquement est de bonne logistique.

Où l'installer ? Certes selon les compatibilités de navigations : largeur, pente, courant, mouillage, accostage, globalement réunies à partir du confluent de la Rhonelle là où a pu se faire, dès le IV^{ème} siècle peut être, l'expédition des poteries de Famars dans tout l'aval ? Mais la proximité d'un domaine important est aussi à considérer, en raison des facilités données aux marchands et des recettes qu'ils apportent. Le maire austrasien Charles Martel veille, on l'a vu, à la prospérité du fisc de "Valencenas" et de son église St Martin où arrivent déjà des pèlerins sur la tombe du martyr Saulve. Le confluent de la Rhonelle est donc choisi ; ceux de la Scarpe et de la Haine étant trop proches de Tournai.

Comment ? La volonté industrielle des Pippinides peut suffire concernant :

- l'infrastructure portuaire dans ce terrain marécageux ; balisage - élargissement par exemple à 60 pieds sur 150 m, puis à 40 pieds, approfondissement à 6 pieds, surélévation des berges avec sur la rive droite, appontements, pieux d'amarrage, plages d'échouage, digue carrossable.
- les embarcations(20) : aux pirogues monoxyles s'ajoutent des barques effilées, à fond plat, faites de planches équarries, de 6 à 12 mètres, 2 à 3 m de large et 0,8 à 1 m de tirant d'eau, pour 8 à 10 tonnes de frêt ; on utilise aussi des radeaux de rondins. En aval de Tournai les barques sont plus grandes mais toujours non pontées.
- la navigation : en descente, la perche et la gaffe peuvent suffire ; en remontée, la rame, le halage animal ou à bras d'homme, la voile carrée sur vergue par vent favorable, sont utilisés, un aviron latéral en gouvernail. On trouve de nombreux obstacles sur la voie d'eau : barrages pour les abreuvoirs et l'irrigation, les gués que l'on franchit dangereusement par des pertuis à glissières fixes sur madriers ; les tourbillons aux confluent, sans compter les périodes d'étiage où la navigation est quelquefois interrompue pendant 2 à 3 mois.

Que transporte-t-on ? Eventuellement des passagers : marchands, pèlerins, fonctionnaires, soldats, installés parmi les marchandises : produit locaux, vivriers et artisanaux de Famars et du domaine qu'on échange de rive en rive, ou en transit, venant du sud avec des marchands "syriens" ou juifs : huiles, vins, épices, cuirs, soieries destinées à une clientèle urbanisée, ou venant du nord : fourrures, laines, poissons, salaisons, sel, bois, ambre.

Outre les tarifs de transport, peu ou prou fixés par l'autorité publique et les risques de brigandage fluvial,

les marchands encourent, le long de la voie d'eau, la fiscalité carolingienne sourcilieuse et plus attentive à la perception des taxes par le "télonaire" qu'à l'entretien par l'ingénieur hydraulicien. Il y a des taxes de circulation (le futur "vinage") ; de franchissement des ponts (pontnage), des gués, des limites domaniales (péages) ; d'accostage (ripaticum) sans compter le tonlieu royal quand la marchandise est offerte à la vente.

Tout cela suppose, sur la berge, des installations suffisantes : apprentis et cabanes d'entrepôt, maisons pour les préposés, auberges, emplacement de marché. On a ainsi, à Valenciennes sur la rive droite et gagné sur le marais, en contrebas de la villa et relié à elle, un emplacement habité, le "vicus" dont parle Eginhard et qui est l'amorce du premier bourg. Charles le Chauve officialisera bientôt cette activité marchande d'une monnaie au "portus valencenensis" sortie de l'atelier monétaire de ce palais dont on a parlé.

Valenciennes est donc un port avant d'être une ville, selon un processus valable pour d'autres agglomérations fluviales : la villa amène le portus, le portus engendre la ville.

2.6 Les Normands - La Fin Du Premier Portus

Les normands "hommes venus du nord", danois et norvégiens après avoir écumé les côtes anglaises, débarquent, à plusieurs reprises sur nos côtes de la mer du nord dans les années 830 pour se fixer autour de Gand vers 850, d'où, à chaque bonne saison, ils mènent des expéditions, remontant avec leurs barques portables, les rivières où ils savent installés abbayes et évêchés, pillant et dévastant monastères et palais, pourchassant les religieux qui s'enfuient avec leurs reliques. Puis dans les années 878-883, après la vallée de la Lys (Aire - Sithiu - Therouanne) de la Scarpe (Elnone - Hasnon - Marchiennes) de la Haine (St Ghislain), ils s'aventurent à plusieurs reprises sur l'Escaut moyen et supérieur, détruisant les églises à Condé (notre Dame) à Valenciennes (St Saulve, anciennes St Martin et Ste Pharaïlde entre autres, situées dans le fisc royal,(21) à Denain (Ste Renelde) à Cambrai (St Aubert et St Géry).

Le premier portus de Valenciennes, ruiné comme la villa palatiale et les églises, sera déserté pendant plus d'un demi-siècle jusqu'à ce que l'empereur Othon le Grand, en 907, partage la basse Lotharingie entre les comtés de Mons et de Valenciennes où il installe dès 973, en bordure de l'Escaut, sur la rive droite et, juste en amont de la Rhonelle, une forteresse face à la Flandre : c'est le Donjon auquel s'ajouteront en 990 (Foulques dans les Gesta episc. camer) le monastère de St Jean pour des chanoines augustins et un peu plus tard, l'Hotellerie, institution charitable pour pauvres et infirmes. Entouré d'une enceinte, cet ensemble formera,

autour de l'an Mil, le "castrum" de Valenciennes⁶.

3 Le moyen âge du XIème siècle au XVème siècle

3.1 Le Second Essor Fluvial - L'étape Commerciale De Valenciennes

Avec les comtes de Valenciennes au tournant de l'an Mil et sous l'égide alternée de l'empereur germanique et des comtes de Flandre, l'activité reprend lentement sur l'ancien fisc maintenant démembré, tandis que celle de Famars, l'ancien chef-lieu, s'est éteinte. Bientôt avec Richilde (1029-1086) et Bauduin d'Hasnon, le Hainaut va s'affirmer. A Valenciennes, sous la protection immédiate du récent castrum remparé et entouré d'eau, le portus renaît avec le vicus qui s'étend sur le marais, cette fois vers l'ouest, au sud du castrum, le long de la Rhonelle à partir de laquelle on creuse des fossés de dérivation au fur et à mesure. Ce sera le premier bourg ou Vieux bourg - "bourg" interprété en langue romane comme "agglomération marchande"⁷ (22bis). Encore 80 ans et entre la Rhonelle et l'Escaut, du castrum jusqu'au ruisseau du Bruille à l'ouest, avec la même profusion de fossés et de canaux, sera constitué le quartier du neuf - Bourg doté dès 1084, de la grande église notre Dame. On obtient alors la première configuration urbaine de Valenciennes, ville née d'un port et assise sur l'eau (22ter). L'Escaut la borde entièrement au nord-ouest, il est franchi par un pont situé entre le castrum et le portus et qui reliait déjà auparavant les deux parties du fisc.

Vers 1150, le comte installe en amont du castrum, des moulins à farine à l'usage des habitants et dont il perçoit les taxes : ce sont les moulins notre Dame. D'autres sont installés à l'aval du portus, au confluent de la Tourelle, ce sont les moulins St Gery qui broient

aussi l'orge pour la brasserie, les noix pour l'huile, le tan pour les cuirs. Les moulins gênent la navigation quand ils sont installés à même la berge, ou sur un barrage, voire flottants au milieu de la rivière, avec leurs grandes roues à pales, quelquefois jumelées, de 2 à 4 m de diamètre, prenant l'eau en dessous, mais on s'avise aussi à les utiliser pour fouler les draps de laine que les tisserands valenciennois commencent à fabriquer à partir de laines anglaises apportées des Flandres, et qu'ils expédient par l'entremise de marchands organisés en guildes, telle celle de la Karitet (1076). L'Escaut praticable comme on sait depuis Valenciennes, assure une grande partie de ce trafic et les marchands y sont trop intéressés pour ne pas obtenir du comte des accommodements à la navigation.

On peut supposer que l'infrastructure portuaire a été réaménagée avant les années 1050, en agrandissant les embarcadères notamment⁽²³⁾⁸ mais trois circonstances vont surtout favoriser la reprise du trafic scaldien hennuyer dont les deux premières, à l'initiative des marchands valenciennois, esquissent une étape dans l'autonomie urbaine :

- le privilège de l'estaple, qu'on fait remonter vers 1067, contemporain de la Karitet (23bis) était un privilège de marché qui permettait d'acheter et vendre une certaine marchandise sur une place donnée ; en fait c'était un monopole commercial. Valenciennes l'obtient d'abord pour le marché des draps - la grande draperie des XIIème et XIIIème siècles - puis pour celui des vins et des grains, moins restrictif. Ce privilège est important pour expliquer l'essor urbain : construction de la halle aux draps, de la halle aux grains à l'intérieur d'une maison communale, plus tard d'un beffroi, installation d'un marché aux filets. Il était matérialisé par un monogramme particulier porte sur les ferures des entrepôts, sur les étalons de mesure et les monnaies
- Autre avantage décisif, l'appartenance à la Hanse des 17 villes et ce depuis le milieu du XIIème siècle jusqu'au début du XIVème siècle. C'est une association de guildes marchandes de villes de Flandre, Hainaut, Brabant, Liège, Picardie rassemblées autour de Bruges, pour obtenir des aides, garanties, avantages réciproques sur les marchés et les voies marchandes de ces villes. Ceci en concurrence ou complémentarité avec la grande Hanse balte centrée sur Lubeck et la Hanse de Londres. Le pouvoir comtal hennuyer (Jean II d'Avesnes au XIIIème siècle) favorise ces échanges pour Valenciennes et Mons en accordant de nombreuses exemptions de taxes aux marchands de la Hanse : par exemple, la suppression de l'obligation d'étalage et du ton lieu pour les marchandises en transit.
- Enfin dernier avantage qui découle d'une situation

6. On peut s'interroger sur l'antériorité de l'église St Gery que le chanoine Platelle fait remonter au tout début du IXème siècle, avec l'essor du premier portus, à partir d'arguments ecclésiastiques indirects : la restriction apportée successivement aux magistères paroissiaux de St Jean (c.997) et de nD la Grande (1087) qui témoigneraient de l'existence d'une église mère antérieure ; la naissance des nouvelles paroisses valenciennoises St nicolas et nD de la Chaussée (1184) à partir de cette église mère. Pourtant, elle n'est pas mentionnée par Eginhard en 830 alors qu'elle est bien l'église du portus-vicus de Valenciennes, ni en 914 dans la relation des ravages des normands - admettant même qu'elle n'appartenait pas, non plus que le vicus, au fisc domanial - pour n'être citée nommément qu'en 1103. Mais que penser des familiers d'un portus et d'un vicus raisons d'être de cette église et qui tels les marchands de la Karitet en 1076, l'ignorent au point d'organiser leurs festivités à St Jean et de demander ensuite le patronage de la chapelle St Pierre, et des bateliers qui au XIIIème siècle, choisiront d'avoir leur bannière chez les Carmes ? Et aussi du serment mémoriel des bourgeois tourné vers St Jean ? L'église St Gery a-t-elle accompagné l'essor du 1er portus au début du IXème siècle ou celui du second portus au début du XIème siècle ?

7. Alors que la formation du "noyau préurbain" - le Vieux bourg - est envisagée ici comme l'extension de l'ancien vicus fluvial réactivé, la présentation qu'en fait le chanoine Platelle laisserait supposer plutôt une "secrétion" du castrum comtal, confortée par la proximité du portus (cf plans)

8. cf épisode du mendiant déambulant sur les pontons dans "Miracles de St Ghislain"

de fait : Valenciennes est, sur l'axe scaldien nord-sud emprunté par les marchands du nord-ouest européen, le point de rupture de charge obligé entre la route et le fleuve : pour ceux venant de l'est, des foires de Champagne et pour les vins de Moselle (vins de rivière) par Reims et Landrecies ; pour ceux venant du sud et pour les vins de Bourgogne ou du Laonnois (vins de sable) par saint Quentin et le Cateau ; pour les produits d'Ile de France et Vermandois par Péronne et Cambrai.

3.2 Le Rivage et la Navigation Hennuyere

Qui dit rupture de charge, dit manutentions, charrois, contrôles (" eswards ") taxations, entrepôts, lieux de réunion, hébergements pour gens et bêtes, proches du lieu de rupture. C'est tout un quartier, comme on l'a vu, à l'origine du Vieux-Bourg, d'abord sur la rive droite mais qui franchira le fleuve à la fin du XIII^{ème} siècle. On lui donnera jusqu'au XVIII^{ème} siècle le nom significatif de Rivage, comme à Tournai et Mons. C'est ce nouveau " portus " qui va assurer pour plus de 3 siècles, l'essentiel du trafic scaldien hennuyer. G. Si-very a étudié le trafic de marchandises de l'époque à Valenciennes(24). Il a distingué :

- a les marchandises en transit et transbordement (pour la plupart rachetées du tonlieu comtal au XIII^{ème} siècle) venant du sud et de l'est : vins, épices, cuirs, soieries, poteries, bois, ardoises, produits métallurgiques (dinanderies, fer, calamine, aluminium) venant du nord : surtout les laines, fourrures, poissons, salaisons, sel, minerais (plomb, étain) et des vins de Bordeaux qui arrivent à Bruges par la mer au XIV^{ème} siècle.
- b Les produits d'exportation : la grande draperie jusqu'à la fin du XIV^{ème} siècle où les laines anglaises ne sont plus exportées sur le continent et à partir du XV^{ème} siècle, la sayetterie faite de laines locales et la toile de lin ; enfin les grains dont le Hainaut valenciennois est gros fournisseur.

Ce trafic sera à peine interrompu durant la guerre de cent ans qui a touché relativement peu le Hainaut à partir de 1350. Dans quelles conditions s'effectuent ce trafic fluvial ?

- En ce qui concerne la voie d'eau, on peut penser que les installations portuaires de Valenciennes, réparées sur l'ancien site du portus dès la reprise commerciale au XI^{ème} siècle, continuent à s'agrandir en même temps que la croissance du trafic et qu'au XII^{ème} siècle, sans qu'aucun document le mentionne expressément, elles comportaient un bassin assez large pour le virement des bateaux et que l'amarrage, l'échouage se pratiquaient des deux côtés sur au moins 150 mètres⁹.

9. un débarcadère existe également sur la rive droite, plus en aval, pour la Salle-le-Comte dès la fin du XII^{ème} siècle (A Salamagne.

- Par contre, les abords de la ville sont encombrés par les barrages des moulins, des dérivations pour les foulons, les teinturiers, les tanneurs et même des passerelles au XIII^{ème} siècle, sans parler de la porte d'eau fermée par une herse et aménagée lors de l'érection de la seconde enceinte urbaine à la fin du XII^{ème} siècle.
- Hors de la ville, en aval le chenal de navigation a une hauteur d'eau d'au moins 4 pieds ; sa largeur varie de 25 à 35 pieds mais on trouve des gués qui sont franchis comme autrefois par des pertuis à " écluse sèche ", sur glissière fixe ou plus récents, à " écluse mouillée ", soit par " tampes ", des madiers superposés manœuvrés par des cordages, soit par " aiguilles " faites de poteaux juxtaposés articulés à leur partie supérieure qu'on rabat.
- Il s'ensuit une réglementation difficile, instaurée d'abord par le comte, pour concilier les intérêts divergents des propriétaires riverains, dont lui même, attachés à leurs péages et droits de pêche, des meuniers qui restreignent l'espace navigable, des pêcheurs et enfin des nautoniers qui recherchent la facilité et la rapidité de la navigation. Le comte Aubert parvient à faire respecter cette discipline sur la Haine en 1379. Philippe le Bon essaie d'y pourvoir en 1446 en nommant un " maître fosseur du Hainaut ".
- Les embarcations paraissent, peu à peu, se standardiser et se spécialiser selon les chantiers de provenance, Gand, Mons, Condé, Tournai, et les marchandises à transporter mais on voit de plus en plus de barques pontées qui reçoivent leur chargement à la fois en cale et sur le pont. C'est ainsi qu'on trouve les " querques " de Condé de 6 à 10 mètres de long portant de 20 à 30 muids ; les " alevoires " de 10 à 12 mètres, portant de 50 à 80 muids soit 50 tonneaux de déplacement ; les " escarpoises " venant de Gand et d'un port de plus de 100 muids. Ce sont des embarcations d'aspect effilé mais n'accédant pas toutes jusque Valenciennes, tels les bateaux flamands circulant sur l'Escaut inférieur : " hobarts ", " pleytes ", " scutes " et autres " galiotes " qui peuvent emprunter les bras de mer de Zélande mais qu'on doit décharger à Tournai sur de plus petites embarcations
- On navigue toujours à la perche, à la gaffe, à la rame selon le sens ; on recourt davantage à la voile, soit triangulaire tendue sur une grande perche oblique, soit plus souvent carrée à vergue horizontale (" sémaque ") ; le mât est au tiers antérieur du bateau, par où on le hale avec des bêtes de trait mais aussi à bras d'homme à partir d'une ou des deux rives, le gouvernail d'étambot assurant maintenant une meilleure direction. Aux passages difficiles, on utilise quelque fois un treuil fixe. Le maître batelier avec 1 ou 2 compagnons, répartis

" La Salle le Comte à Valenciennes Hommage à R Duée - Mémoires du C.A.H Valenciennes, tome XI 2010)

- à l'avant et à l'arrière assurent les manœuvres
- Les “ navieurs ” valenciennois, bien que moins nombreux, se sont organisés à l'instar des “ piremans ” tournaisiens et gantois, en confrérie dès le XIII^{ème} siècle, installée à l'église des Carmes. Leur corporation n'a de cesse de vouloir s'affranchir des taxes d'étape et des règlements de navigation coercitifs en menaçant de désertir certains voies d'eau ou d'en créer de nouvelles. Quelques Particularités Du Trafic Elles méritent d'être relevées :
- L'émergence dès la fin du XI^{ème} siècle, d'un circuit scarpo- scaldien initié par les grandes abbayes de la “ vallée bénédictine ” : St Amand, Hasnon, Marchiennes, Anchin et plus tard Château l'Abbaye prémontrée et Flines cistercienne, proches de la Scarpe, qui préfèrent ramener les surplus de leurs importants domaines du Vermandois et du Laonnois par Valenciennes, l'Escaut et en remontant la Scarpe, cette dernière rendue navigable, un siècle plus tôt, par le détournement naturel ou impose du cours de la Sensée supérieure
- plutôt que par la route à partir de Cambrai à travers les marais d'Arleux et les forêts peu sûres de Raismes et de Marchiennes.
- Au délaissement progressif des foires de Champagne puis du commerce bourguignon aggravé au début du XV^{ème} siècle par l'ensablement du port de Bruges, mais surtout au déclin de la grande draperie provoqué par l'arrêt des exportations de laines anglaises, Valenciennes répond en exportant la “ sayette ” ou petite draperie, fabriquée à partir de laines locales puis espagnoles mais aussi la toile de lin, plante que l'on commence à cultiver dans le Cambrésis et dans la périphérie valenciennoise. C'est le port d'Anvers que vont désormais favoriser les Habsbourgs et des valenciennois y installent des comptoirs.
- Apparaît en même temps sur la Haine, le trafic du “ charbon de terre ”, à partir des fosses d'extraction peu profondes du “ couchant de Mons ” (Saint Ghislain) et de la Louvière. Le charbon est chargé sur des “ sapinières ” barques d'une quinzaine de mètres, de faible tirant d'eau et de construction rapide et médiocre soit à Mons ou à Condé non sans risques sur cette rivière toujours capricieuse, au cours changeant, jusque Condé au confluent de l'Escaut et de là, transporté en remontant vers Valenciennes ou en descendant jusque Mortagne d'où la Scarpe peut être utilisée jusque Douai et en bonne saison jusque Arras. Arrivées à destination, les sapinières ne sont pas réutilisées et la plupart sont brûlées. Ce sont les bateliers de Condé, bon connaisseurs de la Haine, qui assurent ce trafic, malgré le monopole ancien des navieurs valenciennois sur l'Escaut vers Tournai et Gand, réaffirmé encore par Charles Quint en 1544, et assoiront ainsi leur suprématie jusqu'au XVIII^{ème} siècle (Durut, 1996)
- Des historiens de l'art avec F. Machelart et J. Me-

reau, ont discerné dans les grandes églises édifiées sur l'axe scaldien au XII^{ème} siècle – la première cathédrale de Cambrai, nD la Grande à Valenciennes, la nef romane de la cathédrale de Tournai, nD de Pamele à Audenarde – des similitudes de construction : élévation sur 4 niveaux, façades à tourelles, grandes fenêtres hautes, chapelles latérales de transept, méritant le nom “ d'architecture scaldienne ” empruntée à la fois au roman germanique post-ottonien et au 1^{er} art gothique normand. - Enfin, on doit reconnaître dans l'Escaut, dès le début du XVI^{ème} siècle, le principal vecteur d'exportation à partir d'Anvers et de Tournai, des idées de la Réforme, de ses livres et des ses prédicateurs, qui feront de Valenciennes, pour un temps, comme une “ nouvelle Genève ”

4 La navigation scaldienne intérieure aux XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles

Malheureusement, l'épisode de la Réforme marque pour l'Escaut hennuyer la fin d'une prospérité pluri-séculaire et à Valenciennes, en particulier, l'amorce du déclin définitif pour le Rivage. De 1540 environ jusque 1572, la confrontation religieuse, la rébellion iconoclaste où plusieurs marchands valenciennois sont compromis (Guignet, 2004; Junot, 2009), la répression ensuivie avec les entraves à la circulation, la suspicion pour l'étranger, les délations, les condamnations et l'exil, ont étouffé l'activité commerciales (Lancelin).

Un coup majeur devait lui être porté en 1582 avec la partition des anciens Pays-Bas et l'indépendance des Provinces-unies du nord, dont la Zélande qui commandait les bouches de l'Escaut avec l'accès à la mer et à la province de Hollande. Anvers décline rapidement au profit d'Amsterdam et, privé de son débouché maritime habituel, le commerce fluvial scaldien, dès le début du XVII^{ème} siècle doit se replier sur le trafic intérieur qu'on s'efforcera d'améliorer.

4.1 Les Premiers Canaux De Navigation

Jusque là, la navigation s'effectuait sur le cours d'eau naturel, à peine aménagé –et encombré– dans la traversée des villes (à Valenciennes, comme on sait, la navigation commerciale ne courait depuis le Rivage que sur le dernier tiers de l'Escaut intra-muros, où une gêne réelle existait au passage des moulins St Géry, à celui de la Salle le Comte ou de la porte d'eau ; le reste de la ville emmurillée étant, sur chaque rive, un véritable lacs de fossés et canaux protégeant le castrum, délimitant les quartiers, entourant les remparts et précédé également en amont de l'enceinte, de dérivations pour les jardins et bientôt le blanchissage des toiles de lin.

La batellerie a dû au départ, s'adapter aux caractéristiques de chaque rivière, voire pour un fleuve assez long à ses différents segments hydrographiques, d'où les noms évocateurs " d'escarpoises ", " lillois ", " gantois ", pointus d'Arras donnés très tôt à des types d'embarcations pourtant amenés à se chevaucher de plus en plus souvent sur l'Escaut. Les exigences d'un commerce de plus en plus volumineux, celles des bateliers soucieux de leur efficacité et de leur sécurité amènent alors à inverser cette perspective pour tenter d'adapter cette fois, la voie fluviale au trafic qu'elle entend supporter.

Dès le XVI^{ème} siècle, on songe à transformer et à canaliser les cours d'eau. Charles Quint lance des travaux d'endiguement et approfondissement de la Haine. un " office de navigation du Hainaut " est créé en 1559 par Philippe II. Le cours supérieur de la Scarpe – l'ancien cours de la Sensée, est rendu navigable en toute saison entre Arras et Brebières puis jusque Douai avec l'apport d'une dérivation de la Sensée inférieure depuis Arleux.

Autour de Valenciennes, ce sont aussi les fréquentes inondations dont la Rhonelle est souvent responsable, comme celle mémorable de 1532¹⁰ qui incitent à maîtriser les rivières.

On fait remonter à la fin du XV^{ème} siècle, le canal appelé ensuite " des chartreux " de ce qu'on le faisait prendre naissance à Marly, sur la Rhonelle, face au monastère pour apparemment rejoindre l'Escaut à Saint-Saulve, en aval de Valenciennes, allégeant ainsi le débit des eaux dans la ville¹¹.

Dans le même intention, a été creusée en 1452, au nord-ouest de l'enceinte, avant l'entrée de l'Escaut en ville, une dérivation, " la Rivierette " passant au pied du Mont d'Anzin, au large des remparts, jusqu'aux premières maisons du village de Bruay où elle rejoint l'Escaut d'aval. Elle est bien visible sur les plans de Valenciennes et les gouaches d'Adrien de Montigny aux XVI^{ème} et XVII^{ème} siècle. Approfondie et élargie en 1653, rendue en partie navigable en 1680, cette voie prendra toute son importance, un demi-siècle plus tard avec l'exploitation des premières fosses à charbon de Fresnes et d'Anzin, et plus encore ensuite avec la canalisation de l'Escaut en amont de Valenciennes vers Cambrai. Dès 1780, le trafic fluvial contournera la Citadelle et empruntera le trajet de la Rivierette élargie.

Auparavant on doit saluer encore la tentative audacieuse des échevins de Cambrai en 1653. Soucieux de voir le trafic sur l'Escaut remonter jusqu'à leur ville, ils obtiennent de Philippe IV d'Espagne, l'autorisation de faire creuser à leurs frais, un canal contournant

l'enceinte de Valenciennes par le nord-ouest, depuis la poterne d'eau jusqu'à l'ancien " pâté " fortifié où il rejoint la Rivierette et ce dans l'attente de la canalisation de l'Escaut jusque Cambrai dont ils ont fait également accepter le projet par le roi. Ce canal, dit " des cambrésiens " sera effectivement réalisé, mais vainement pour eux puisque les hostilités franco-espagnoles avec le siège de Valenciennes par les français en 1656, empêcheront la réalisation du second projet. Pour autant le nouveau canal constituera pour les valenciennois assiégés une ligne de défense à partir de laquelle ils pourront à l'aide de canons embarqués, détruire le ponton-passerelle reliant les assiégeants Turenne sur les hauteurs de la rive droite et le camp de la Ferté au mont d'Anzin. Tandis que par une habile manœuvre, don Juan d'Autriche et l'armée de secours venant de Bouchain par la rive droite de l'Escaut passent sur l'autre rive, en amont de l'inondation, entre le Castel de Maing et Fontenelle et surprennent la Ferté, mis en déroute et fait prisonnier. Ce que voyant, Turenne lève le siège et se retire sur le Quesnoy ; Valenciennes est sauvée. C'est dire l'importance alors de la maîtrise du fleuve et de l'eau.

4.2 La Conquete Francaise Et Vauban

On comprend dans ce contexte, la forte réticence des gouverneurs de place ceux de Valenciennes et Bouchain par exemple, à l'extension des canaux de navigation avec leurs écluses échelonnées qui contrarient les plans d'inondations défensives traditionnels particulièrement efficaces à Valenciennes, loin en amont, grâce à de forts batardeaux et écluses (nD Repenties) et en aval avec les marais de Bruay.

Ce sont pourtant des considérations militaires qui 20 ans plus tard, avec la conquête française vont élargir l'horizon navigable du Hainaut valenciennois. L'ingénieur militaire Vauban, dès l'annexion de la Flandre wallonne en 1668 et du sud du Hainaut en 1678, fort de l'appui de Louis XIV, et soucieux de la sécurité des frontières, installe plusieurs lignes de place fortes dans le nord et nord est de la France. Valenciennes est ainsi dotée d'une forte citadelle bastionnée sur la rive gauche de l'Escaut, face à l'entrée du fleuve dans l'enceinte. Dans cette vision stratégique ouest-est, Vauban veut assurer le ravitaillement des place-fortes par une voie d'eau ininterrompue depuis Calais et Dunkerque jusque Valenciennes et même Cambrai en canalisant les rivières l'Aa, la Lys, la Deule, la Scarpe, la Sensée et en creusant de nouveaux canaux intermédiaires, ceux de Calais, de neufossés jusque Saint Omer, de la Deule à la Scarpe et en agrandissant le courant d'Arleux de la Scarpe en amont de Douai à la Sensée qu'on doit aménager juque l'Escaut en prevision de rendre le fleuve navigable de Bouchain à Valenciennes.

Vauban a aussi l'ambition de faire inverser le flux des échanges commerciaux de ces nouvelles provinces, jusque là tournées vers les seuls Pays Bas, vers la France cette fois, en obtenant la réduction de la fiscalité inter

10. cf aquarelle d'Hubert Cailleau – BM Douai – M 1183 TIII 8

11. En réalité, il ne s'agit pas d'une dérivation Rhonelle - Escaut " court-circuitant " Valenciennes : le relief s'y oppose, mais d'une dérivation à partir du ruisseau d'Estreux (grand cavin) affluent abondant, à l'époque, de la Rhonelle à Marly et dont une partie des eaux est détournée, avant le confluent à l'endroit le plus proche de l'Escaut, vers Saint-Saulve par un aqueduc en partie souterrain dit " des chartreux ". Sur une carte cette dérivation qui paraît en prolongement à l'opposé du dernier trajet du ruisseau d'Estreux vers la Rhonelle, peut donner l'impression d'un canal, depuis la Rhonelle jusque l'Escaut (cf Revue Valentianna n°1. Juin 1988 Plan de couverture).

provinciale, c'est ce qu'il expliquera dans son ouvrage "La dîme royale" (1706) mais aussi en projetant la liaison du bassin scaldien avec celui de la Seine. Il ordonne d'élargir le chenal de l'Escaut à 30 pieds en amont de Cambrai jusque Marcoing et fait étudier le projet de jonction de la Somme à l'Oise (qui sera réalisée 40 ans plus tard par les intendants de Picardie) et on dote peu à peu les canaux existants, pour assurer des mouillages suffisants, d'écluses à portes ouvrantes ou levantes dont quelques unes munies d'un sas d'entrée (Suttor, 2011). Cependant, Vauban qu'on sait soucieux de cette grande voie d'eau du nord-est, semble s'être désintéressé du Rivage en partie ensablé et de la navigation intra-muros à Valenciennes qui périclité sous les yeux d'un magistrat insouciant que Louis XIV respectueux des privilèges de la ville, n'avait pas osé renouveler dès la conquête (Guignet, 2010) et entre les mains de bateliers peu entreprenants. Cet état de choses prolongé pendant plus de 20 ans, l'existence d'une alternative possible par la Rivierette déjà navigable et la nouvelle chaussée qu'on projette depuis la Citadelle jusque Bouchain en attendant la canalisation de l'Escaut en amont de Valenciennes, l'ont sans doute convaincu de ne pas tenter de rétablir une navigation intérieure en désaffection avancée, sachant que la relève est assurée

quelques lieues en aval, par la batellerie de Condé. Le roi et lui sont en effet reconnaissants à cette dernière de s'être mise au service de leurs armées dès 1668 pour le transport de vivres et de munitions sur l'Escaut, la Scarpe et la Haine avec une efficacité bien supérieure à celle des valenciennois. C'est bien ce que nous explique l'érudit et regretté Raymond Durut (Durut, 1996).

4.3 Ceux De Condé

Les bateliers de Condé devaient cette réputation, d'abord à leur expérience séculaire de transport du charbon sur la Haine. Leur habileté était connue sur cette rivière débordante et changeante et en particulier lors du franchissement du "gouffre" de la porte d'entrée des eaux dans Condé. Ils avaient donc acquis un monopole de fait malgré l'opposition des valenciennois auquel venait s'ajouter le privilège confirmé en 1686, du ravitaillement des armées également pendant le temps de paix. Mais ils étaient aussi remarquablement organisés avec :

- une chambre de navigation de 8 membres élus, réunie deux fois par semaine, dirigeant environ 220 bateliers, tous propriétaires d'un seul bateau, égalité assurant l'homogénéité et facilitant la répartition des tâches. Elle veillait particulièrement à la régularité des contrats de transport et d'embauche, au respect du tour de rôle. Les bateliers condéens restaient disciplinés et modérés dans leurs tarifs.
- des chantiers de construction batelière, situés à proximité dans le marais jouxtant l'Escaut où en-

viron 150 "baqueteurs" construisaient plusieurs types de bateaux (Coutiez, 2011), les uns non pontés comme les fameuses "sapinières" pour le charbon ou plus importants, les "galiotes" ou bateaux de Condé de plus de 25 m sur 5 m de largeur et 2 m de hauteur pouvant transporter jusqu'à 80 chariots de matériaux et marchandises mais aussi des embarcations pontées d'environ 15 m sur 3 m d'un tirant d'eau de 1 m 20 destinées à la navigation sur la Haine ou moindre, de 0 m 90 pour la Scarpe et même de 0.50 m pour ceux qui pouvaient atteindre Arras. Ces bateaux avaient une durée de vie de 25 à 30 ans. On estime ce monde de la batellerie à plus de 1500 personnes, famille comprise, certainement la corporation la plus importante à Condé.

- et en aval, à Mortagne, au confluent de la Scarpe et leur étant presque réservé, un centre d'embauche de haleurs ou "traillieurs"; ils étaient au nombre d'environ 600 hommes et quelques femmes, au milieu du XVIII^{ème} siècle. La main d'œuvre humaine était encore préférée à la traction par chevaux ou mulets considérés par les bateliers comme dévastatrice pour les berges et les cultures riveraines. Les "traillieurs", en fait peu considérés par les bateliers, étaient répartis en trois classes de rémunérations différentes. Encordés quelquefois à des files de 6 à 8 bateaux on devine la pénibilité de leur tâche que ce soit en hiver, dans l'inondation ou dans les glaces et même à l'étiage d'été, au passage des écluses. Les conflits étaient fréquents, exacerbés par la boisson, allant jusqu'à des refus collectifs de travail et il n'était pas rare, pour la chambre de navigation, de faire appel à la maréchaussée.

5 XVIII^{ème} XIX^{ème} siècles - l'extension définitive du réseau navigable

5.1 La Houille Entre Escaut et Scarpe

Face aux condéens, les bateliers valenciennois -moins d'une trentaine au début du siècle -incapables de discipline et d'initiatives, avaient laissé ensabler le Rivage par les inondations, les détritiques sans que le Magistrat intervienne. En 1740, l'exploitation du charbon se développant, Mathieu, le directeur des mines d'Anzin et Raparlier, un des derniers bateliers ambitionnant de réhabiliter l'Escaut intra-muros et présentent un plan de désensablement et d'approfondissement depuis le Rivage jusque Fresnes avec installation de chantiers navals, requête qui entraîne l'hostilité des condéens et qui est refusée, malgré l'appui du Magistrat, par l'intendant Machaut d'Arnouville. Mathieu et Raparlier imaginent alors, pour contourner le blocus condéen, d'acheminer le charbon depuis la fosse d'Anzin ou pour celui de Fresnes depuis le quai du noir-Mouton, sur

la Rivierette, jusque St Amand et Marchiennes par la route et là lui faire remonter la Scarpe jusqu'à Douai et Arras sur des "magasins flottants". Ce sont de gros chalands à fond plat et de faible tirant d'eau, tirés par des chevaux et susceptibles d'accoster au passage dans les bourgs et monastères, avertis au préalable par des affiches de l'arrivée de ce charbon réputé d'excellente qualité et de prix modéré. Cette tentative eut un franc succès pendant quelques temps mais l'intendant de Moras y met brutalement fin, confirmant peu après le monopole des bateliers condéens sur le transport de la houille (1754)

En 1757, la jeune Compagnie des mines d'Anzin, soutenue par plusieurs villes du Hainaut, de Flandre et d'Artois essaiera à nouveau de rompre le monopole condéen mais essuiera le même refus. C'en est fait alors de l'ancienne batellerie valenciennoise et du Rivage (à la même époque cependant, mais selon des sources incertaines, un "coche d'eau" aurait un temps existé, sous le nom de "Masquette" entre Valenciennes et Condé)

néanmoins, sur les rives de la Scarpe, d'importants travaux d'assainissement sont entrepris par l'aménagement des rigoles et ruisseaux entre Douai et Saint Amand : sur la rive gauche, la Rache, le Décours et l'Elnone sont curés et élargis, sur la rive droite, la Tretoire également et au-delà de St Amand. La rivière est redressée, les berges sont consolidées. Pour en assurer la permanence de mouillage, des écluses sont installées (8 entre Douai et Mortagne) un règlement de circulation est édicté sur tout le parcours et l'entretien de plusieurs sections de la Scarpe est confié par adjudication à des entrepreneurs privés (Beauvois, 1987). Un port a été aménagé en 1750 pour un temps, à St Amand et Marchiennes pour le charbon des "magasins flottants" et transformés ensuite dans cette dernière ville et de façon inattendue, en entrepôts d'engrais d'algues de mer.

5.2 La Liaison Valenciennes Cambrai

Dans la compétition batelière avec Condé, la revanche viendra pour Valenciennes, 40 ans plus tard, mais vers le sud cette fois, par la canalisation de l'Escaut rendu navigable jusque Cambrai.

Déjà l'aménagement du quai charbonnier du noir Mouton puis dès 1745, de toute la Rivierette jusqu'au pied de la Citadelle d'où partait la chaussée royale pavée vers Bouchain, commencée en 1725 et achevée à Cambrai en 1770, avaient notablement réduit le parcours et les délais de transport des marchandises vers l'Ostrevent et le Cambrésis où le charbon de Fresnes tenait une place importante si l'on en croit par exemple, les archives de l'abbaye St Aubert de Cambrai.

néanmoins, des 1746, un projet de liaison fluviale est lancé dont on prévoit le financement par les instances riveraines : Prévoté le Comte, Chatellenie de Bouchain, Etats du Cambrésis, qui acceptent en proportion de leurs emprises fluviales ; L'exécution en est

confiée à l'ingénieur Joseph Laurent, originaire du pays scaldien qu'il connaît bien. Après repérages et nivellement soigneux, il fait procéder sur 30 pieds de large et 3 pieds de hauteur à un curage à vif du milieu du lit de la rivière, elle même large de 50 à 60 pieds en moyenne et dont il fait rectifier le tracé et consolider les berges. Pour une dénivellation totale de 32 mètres, il installe 8 écluses à sas et portes ouvrantes de 35 mètres, certaines munies d'un bassin d'épargne destiné à récupérer à chaque éclusée, une partie de l'eau utilisée.

La liaison est assurée en 1782, par des péniches de 10 à 20 mètres de long (de 25 à 75 tonneaux), des barges ou "vagueux" sans compter les "galiotes", "flutes", "bélandres" toujours utilisés. Dès 1778, d'ailleurs, de gros bois nordiques sont déchargés à Bouchain, puis acheminés jusque Lorient et Rochefort pour les besoins de la marine royale engagée dans la guerre d'Amérique. Outre les bois et le charbon, ce sont surtout les grains, les fourrages – voire les bestiaux – la chaux, les minerais, les fers, fontes, les pierres, tuiles, la toile qui sont embarqués.

une police de navigation efficace est mise en place concernant les tonnages, les chargements, les niveaux, la circulation avec les jours et heures d'ouverture des écluses et biefs. De même, un service de "carrosses d'eau" est organisé avec des correspondances à Bouchain pour les pataches de Douai, Arras et Lille.

L'autorisation est accordée en 1784 aux Etats du Cambrésis de prolonger la navigation en continuant l'aménagement de l'Escaut en amont de Cambrai, jusque Banteux, sans que suite soit donnée. Mais aussi, dès 1766, Laurent de Lyonne, neveu du précédent, s'attache au projet de liaison fluviale de Cambrai à Saint Quentin toujours par l'Escaut – Saint Quentin étant relié depuis les années 1750, par la Somme à l'Oise (Canal de Picardie et canal Crozat) – Il envisage de franchir la butte de nauroy, sur plus de 2 lieues par un canal souterrain. une galerie de prospection avec puits d'aération est commencé mais la disgrâce, quelques années plus tard, de Choiseul qui protège Laurent de Lyonne, interrompt le projet.

5.3 La Révolution Et Le Consulat

Cette période voit notre fleuve devenir entièrement français avec, dès 1795, la libération des bouches de l'Escaut, puis la formation des nouveaux départements belgo-hollandais. Le port d'Anvers va reprendre son activité et l'on peut escompter la reprise du trafic sur l'Escaut après 4 premières années désastreuses.

En effet, la loi le Chapelier (juin – sept 1791) supprime les corporations et leurs contraintes et proclame la liberté totale de la circulation, y compris sur la voie d'eau, avec celle des prix et des salaires, également pour la "traîne des bateaux", laissés à l'entente supposée entre bateliers et haleurs qu'on envisage de regrouper par cantons centrés sur les villes riveraines, tout en maintenant les tours de file (Wallaert, 1989). Ces

dernières dispositions irritent les “traillieurs” de Mortagne qui se sentent, par ailleurs, livrés à la surenchère des bateliers ; ils entrent en grève, alors que le trafic sur l'Escaut, la Scarpe, la Haine a pratiquement cessé dès l'entrée en guerre contre l'Autriche (avril 1792) avec les mouvements de troupes, les premiers combats entre Douai, Mortagne, Condé, puis le siège de Valenciennes au début de 1793 par les anglo-autrichiens et la reconquête républicaine tout au long de 1794.

Ce sont des années de désordre, d'abandon des installations, de pillage des convois qui voient en réaction une bonne partie des bateliers de Condé et Mortagne soutenir la Junte autrichienne en 1793, pour être châtée au retour du représentant Lacoste à Valenciennes en septembre 1794 (Trenard).

Le Consulat rétablit l'ordre peu à peu. Dans le nord, la préfecture de district encadre les “traillieurs” dans des brigades et les contraint à la négociation avec les bateliers. Bonaparte, outre l'aménagement et la fortification d'Anvers, reprend l'œuvre d'extension de la voie navigable. Il fait commencer la véritable canalisation de la Sensée inférieure qui doit raccorder l'Escaut à la Scarpe en aménageant définitivement le Bassin Rond et l'ancien courant d'Arleux. Il fait raccorder la Sambre supérieure canalisée avec l'Oise, de Landrecies jusqu'aux abords de Guise par le noirieux et songe un moment à relier l'Escaut à la Sambre, de Denain à Landrecies, par l'Ecaillon, projet finalement abandonné au profit de celui du grand canal de Saint Quentin qu'il fera réaliser.

L'empire, Le Canal De Saint Quentin Et Le Canal De Mons

Le canal de Saint Quentin est une œuvre majeure de Napoléon dans la vision qu'il a, très tôt, d'une liaison du bassin houiller franco-belge avec Paris, et plus largement d'un axe de circulation continental joignant la Méditerranée à Anvers, face à l'Angleterre, maîtresse des mers.

Cette voie d'eau se situe hors du cadre géographique valenciennois, mais prolongeant l'Escaut au sud jusqu'au riche bassin parisien et de là, par la Seine et le Rhône, jusqu'aux “deux mers” et sachant qu'elle sera une des plus empruntées durant le XIX^{ème} siècle et au delà, on devine la répercussion technique et économique qu'elle apporte à notre région et à son fleuve.

Essentiellement, à partir de Cambrai, on a construit un canal latéral à l'Escaut jusqu'à sa source, puis en partie souterrain (sur 10 et 6 km Riqueval) ; on gagne ensuite Saint Quentin et de là, par les canaux de Picardie, Tergnier et Noyon sur l'Oise canalisée – Le financement est assuré par les taxes locales et finalement par une taxe générale sur la navigation. L'inauguration a lieu en mai 1810 – Désormais, les péniches de charbon d'Anzin gagneront Paris en 4 semaines au plus. Napoléon veut associer à cette artère fluviale majeure, le vieux mais encore riche bassin houiller de Mons qui s'étend maintenant vers la Louvière et Charleroi où s'installent aussi des fonderies, clouteries, trefileries sur la Sambre. Dès 1807 est envisagé le tracé rectiligne

sur 23 km d'un canal alimenté par la Haine, de 30 m de large, depuis Mons jusqu'aux portes de Condé, comportant 7 écluses à sas. Commencés avant 1815, les travaux seront repris en 1817, en accord avec le gouvernement néerlandais, par l'entrepreneur montois Honnorez – qui avait œuvré auparavant sur le canal de la Sensée – et achevés en 1826. (40)

5.4 La Restauration

Sous la Restauration, aux préoccupations plus pragmatiques, sont achevés les travaux entrepris par l'Empire sur la Sensée et la Haine. L'Escaut est rectifié à plusieurs endroits entre Denain et Valenciennes (Fontenelle en 1825). La circulation fluviale s'émplifie (on trouve aux enchères de Valenciennes, en 1820, une “longuette” picarde de 32m x 4m30 au tirant d'eau de 1m72). L'implantation des moulins est réglementée et une taxe est imposée à l'entrée de Valenciennes.

Avec le gouvernement de Louis Philippe, acquis derrière Guizot, à l'extension des échanges commerciaux, en particulier avec l'Angleterre, le trafic fluvial est l'objet d'attentions permanentes que reflètent bien sur place, les proclamations des candidats à la députation ou à la mairie des villes, et de toutes tendances ¹².

Il faut dire que les cultivateurs betteraviers et les industriels sucriers des arrondissements de Cambrai, Valenciennes, Douai, qui dominent le corps électoral censitaire, sont attentifs au bon acheminement de leurs matières premières et de leurs produits par la voie fluviale que le chemin de fer ne concurrence pas encore ¹³.

On généralise les écluses à sas et à portes ouvrantes et la réglementation des moulins en amont et aval des villes ; on veille d'avantage à l'entretien des installations et au recrutement des éclusiers. On commence à uniformiser à la fois, les dimensions des écluses et des bateaux.

La Scarpe encore, retient l'attention des autorités. Elle est élargie, approfondie et on finit de l'endiguer de façon à n'avoir plus que 7 écluses à sas à partir de Douai. On cure régulièrement les anciens canaux de dérivation, Decours et Traitoire, un règlement de navigation est précisé sur tout le cours et sur proposition de l'influent Xavier de la Vingtries, de nouveaux contrats de concession sont offerts à des sociétés privées pour assurer le suivi de l'entretien de la rivière qui restera fort utilisée jusqu'au début du XX^{ème} siècle.

6 Conclusion

On obtient donc, à la moitié du XIX^{ème} siècle, l'état matriciel géographique presque complet du réseau navigable du nord de la France et en totalité pour ce qui

12. cf la presse locale dans “L'Echo de la frontière”, “Le Courrier du nord”, “l'Impartial” avec les proclamations de Merlin d'Estreux et Hamoir, orléano-légitimistes, de Boulanger constitutionnel et de l'opposant républicain Delescluse.

13. En 1843, la municipalité de Valenciennes obtient que la future station de chemin de fer soit implantée près du port de la Citadelle

est du bassin de l'Escaut hennuyer français. n'y manque en effet, que le futur canal du nord, de noyon sur l'Oise à Palluel sur le canal de la Sensée et passant par Peronne, construit non sans difficultés de 1913 à 1963 pour soulager le canal de Saint Quentin embouteillé. Désormais, de la fin du XIXème siècle au XXème siècle inclus, la plupart des modifications – mais quelles modifications ! – se feront sur un réseau déjà existant :

- agrandissement de la voie – des écluses, des embarcations – multiplication des infrastructures et des ouvrages d'art (ascenseurs)
- traction et propulsion des bateaux – marche en convoi – signalisation et réglementations de la circulation, codification du transport et des responsabilités
- liaisons commerciales nationales et internationales rapides et régulières – inter modalité avec rail et route

Mais amèneront une transformation de la vie batelière, jusque là assise sur une tradition corporative et familiale bien “ ancrée ”(43) vers davantage d'individualisme et d'isolement, à peine compensée par la traversée de paysages qu'on s'efforce de rendre plus riants et par la rencontre pittoresque des nouveaux bateliers de plaisance ...

Références

- , 1969 87, 133–187.
- Colombani et al., V., 1902. M.G.H – S RM. volume 4. Hamarc.
- Amandi prima, V., 1910. M.G.H – S RM. volume 5. Krusch.
- Beaussart, P., 1987. Le patrimoine archéologique du Valenciennois. Musée des beaux arts de Valenciennes.
- Beaussart, P., 1988. A propos des origines de valenciennes 2.
- Beauvois, L., 1987.
- Bigotte, A., 2011. La bataille de la sabis .
- Cesar, J., 1926. De bello gallico. volume II of *Bude*. Les Belles Lettres.
- Coutiez, Y., 2011. «la haine» et «les bateaux sur la haine durant l'ancien régime», in : Catalogue de l'exposition «Les voies navigables en hainaut».
- Dubreucq, O., 2010. Retour sur la vie de ste pharailde 11, 81–92.
- Durut, R., 1996. Le conflit entre les corps de batellerie de valenciennes et de condé au début de l'extraction de la houille à anzin 10, 111–128.
- Fr. Dessier, N., 1962. Valenciennes ville carolingienne LXVIII.
- Guignet, P., 2004. Nouvelle histoire de Valenciennes. Privat.
- Guignet, P., 2010. Messieurs les prévôts, échevins et conseil de la ville de valenciennes. contribution topographique à l'étude des oligarchies municipales à l'époque française 11, 197–220.
- Junot, Y., 2009. Les bourgeois de Valenciennes. P.U. Septentrion.
- Lancelin, C., . Histoire de Valenciennes.
- Lefebvre, A.M., 2000. Histoire d'un fleuve, l'Escaut. Nord patrimoine.
- Mabillon, 1876. Mémoires historiques sur l'arrondissement de Valenciennes. volume IV. B.M.. l. cellier edition.
- Machelart, F., 2000. Valenciennes, fille de l'Escaut et de la Rhonelle. Punch.
- Mathiot, D., 2010. Les habitats ruraux des 3 derniers siècles avant notre ère, entre la somme et le delta du rhin.
- Platelle, H., 1982. Histoire de Valenciennes. Pu Lille.
- Suttor, M., 2011. La navigation sur l'escaut des origines au XVIIIème 93, 391–392.
- Thiebaux, A., . Embarcations gallo-romaines de pommeroeul 393.
- Trenard, L., . Les voies navigables dans les provinces du nord à la Révolution.
- Wallaert, C., 1989. La grève des traillieurs» à condé, mortagne, marchiennes en 1791-92 3.