

La généalogie au service de l'histoire de la batellerie douaisienne

Quel est le prétexte de cet ouvrage du Cercle d'études généalogiques du Douaisis (CEGD) ? Dresser quelques arbres généalogiques de familles batelières douaisiennes et donc, obligatoirement, s'intéresser à cette activité ? Ou l'inverse ? Peu importe, le résultat est un ouvrage passionnant de bout en bout.

Jean-Luc Rochat | 06/06/2020

f 94 partages

f Partager

Twitter



Au quai de la sortie des eaux, deux femmes, et pas des plus jeunes semble-t-il, halent une péniche. PHOTOTHÈQUE AUGUSTIN-BOUTIQUE-GRARD.

1

Histoire douaisienne et « grandes familles »

Bateliers de Douai et d'ailleurs du CEGD avec la participation de l'Association mémoire, patrimoine et activités de la voie d'eau (AMPAVE) est l'occasion pour le CEGD de continuer son étude érudite mais à portée de tous, de ce qui constitue l'âme de Douai. Ce fut d'abord le remarquable ouvrage sur les porteurs de Gayant où récit historique se combinait aux généalogies de familles de porteurs. Pour la batellerie, les mêmes conditions sont réunies : **Douai fut un des pôles principaux de cette activité où l'on est bateliers de père en fils.** Où l'on retombe sur une histoire et des généalogies séculaires à reconstituer.



MM. Dewez et Milleville, deux des rédacteurs de « Bateliers de Douai... et d'ailleurs ».

2 Sans la Scarpe...

Si la batellerie est attachée au nom de Douai c'est grâce à la Scarpe, berceau humide de la ville. Pour une raison topographique aussi : **la Scarpe s'arrête à Douai, qui est un cul-de-sac. Mais un merveilleux cul-de-sac qui oblige les bateaux à s'arrêter pour décharger et charger les marchandises qui arrivent à Douai** et en repartent, créant une activité économique qui déborde largement de la simple voie d'eau. Par ici la monnaie ! Une Scarpe qui n'a évidemment alors rien à voir alors avec le réseau hydrographique qu'elle a permis de créer progressivement. Peu profonde et sinueuse elle est néanmoins, à partir du IXe siècle, le lieu d'une navigation par petits bateaux qui va aller croissante. *« La Scarpe n'a longtemps été navigable qu'à partir de Douai et ce, seulement vers l'est, vers l'Escaut »*, peut-on lire. Mais en 1619, le terminus devient Arras.

3 Une corporation puissante

Au Moyen Âge, à Douai, on est « navieurs », pas bateliers, une corporation fermée et qui veille sur ses intérêts. Elle élit chaque année un conseil dirigé par un doyen. Pour protéger la profession (celle limitée à Douai) de la concurrence qu'elle pourrait se faire en son sein, les donneurs d'ordre doivent s'adresser à ce doyen qui « distribue » ensuite les transports aux « navieurs ». Une Bourse d'affrètement avant l'heure.

« *En 1750, suite à d'autres travaux, il est possible, de Douai, de rejoindre Dunkerque* »

4

Et les « navieurs » deviennent français



Deux chevaux de trait, souvent des boulonnais, sur un chemin de halage. PHOTOTHÈQUE AUGUSTIN-BOUTIQUE-GRARD.

Douai devient française en 1667. Vauban fortifie la région mais l'exceptionnel ingénieur crée aussi une liaison entre la Scarpe et le Deûle et, en 1699, une barque transporte les voyageurs de Douai à Lille, et retour. « *En 1750, suite à d'autres travaux, il est possible, de Douai, de rejoindre Dunkerque* », peut-on lire. Ce qui donne un coup de fouet à la batellerie douaisienne pour qui la Flandre était moins accessible depuis 1667.

5

Au début de la Révolution industrielle : « Tire ! »

À l'heure où la région s'industrialise il faut aller plus vite.

L'aménagement des chemins de halage commence. On est sidérés de lire qu'une fois la masse du bateau mise en mouvement, « *une seule personne suffit* » à le tirer. La taille du bateau n'a rien à voir avec celle d'une péniche, mais quand même. « *Une famille souvent se relaie (NDLR, femmes incluses). Pour aider, le batelier montait parfois une voile sur son mat quand le vent s'y prêtait.* » On tombe à la renverse quand on lit que la « *traction humaine* » a perduré, à titre exceptionnel, jusqu'en... 1955. **En 1960, toutes les péniches sont à moteur et une loi interdit le halage, devenu gênant.** La traction animale par des chevaux de trait s'est vite développée. Au point que certaines péniches possédaient une écurie pour leur cheval... Des tracteurs puis des petites locomotives les remplaceront.



Un cheval tenu par la bride tire une péniche. PHOTOTHÈQUE AUGUSTIN-BOUTIQUE-GRARD.

6

L'automoteur

La généralisation des moteurs sur les péniches s'est faite assez tard, après la Première Guerre, alors que le moteur à explosion avait fait ses preuves depuis des décennies.

7

Quelques dates

1821 : 1 560 bateaux traversent Douai, en 1839, ils sont 4 120.

1896 : malgré la concurrence du train, 3 millions de tonnes de marchandises, surtout du charbon, transitent par Douai.

1926 : ouverture des 800 m de canal de jonction entre la rivière et la dérivation.

1927 : interdiction de naviguer en ville, les ponts mobiles sont remplacés par des ponts fixes.

1958 : six millions de tonnes de marchandises transitent par Douai, le canal de dérivation est saturé. Décision de mettre au grand gabarit le canal.

1973, premier pardon à Dorignies.

Pour acquérir « Bateliers de Douai et d'ailleurs », le commander sur le site Internet du CEGD, www.lecegd.fr, au prix de 25 € plus 7 € de frais de port.