

LE BATELIER



A EMILE ATTOUT-VAN CUTSEM



DANS le brouillard de novembre, que le vol des feuilles mortes piquait de taches de cuivre, les lourds chalands de l'Allée verte sommeillaient dans l'eau morne. Parfois un batelier, debout sur le pont, jetait un appel qui se prolongeait sur le canal. D'autres cris répondaient. Ils se perdaient dans la grande rumeur frémissante de la ville.

Un désir me vint de mieux connaître ces humbles travailleurs des canaux et des fleuves, qui naviguent entre des allées d'arbres, à travers des villes fiévreuses et des campagnes où rêve la paix des villages.

— Un batelier causeur ? me dit le vieux pontier. Vous

voulez rire. Ils sont tous bavards (1) comme des pies dans ce métier-là.

— Mais encore, insistai-je.

— Attendez. J'ai votre affaire. Il y a là-bas, près des bâtiments de la ferme des boues, le bateau du Dikke Sus, homme intelligent et loquace, qui vous racontera tout ce que vous voudrez.

Je m'en fus donc vers le bateau du Dikke Sus.

C'était une grande barque effilée en fer, d'une capacité de trois cents tonnes (2), dans laquelle des agents de la ferme

(1) C'est là une exagération manifeste.

(2) Les bateliers intelligents s'efforcent d'acquérir des bateaux de ce tonnage en fer.

« Les partisans de la construction métallique, dit M. l'Ingénieur principal des Ponts et Chaussées A. Dehem, font valoir que la durée des bateaux en acier, quoique n'étant pas encore définitivement établie par l'expérience, s'élève de 40 à 50 ans, alors que celle des bateaux en bois, bien entretenus, ne dépasse pas 25 ans. Nous avons rencontré cependant des bateaux en bois âgés de près de 50 ans et qui paraissaient se trouver en bon état ; il est vrai que dans ce laps de temps toutes les parties de leur charpente avaient été successivement renouvelées, de sorte que, en vérité, le coût de ces bateaux avait doublé. Quoi qu'il en soit, il est certain, malgré le coût plus élevé de la construction métallique dépassant de 40 à 45 p. c. celui de la construction en bois, que la charge d'amortissement est moins onéreuse pour les bateaux en métal, et il en est de même et surtout des frais d'entretien. C'est ainsi notamment qu'après une dizaine d'années, un bateau en bois coûte de 300 à 400 francs l'an pour son entretien, tandis qu'un bateau en fer n'exige au plus qu'une centaine de francs. Malgré ce désavantage marquant, il subsiste encore de nombreux partisans des bateaux en bois. Ils objectent que les voies d'eau produites par des déchirures de la tôle sont très difficiles à aveugler et que, se produisant dans un bordé en bois, elles sont sans conséquences graves immédiates ; ensuite, que le métal se laisse attaquer par certains produits dont le transport échappe dès lors aux bateaux de cette nature ; enfin, que l'immersion à vide est plus forte pour les bateaux en acier, lesquels présentent par suite et à calaison égale un tonnage un peu moindre que les bateaux en bois. » (Voir : ANNALES DES TRAVAUX PUBLICS DE BELGIQUE, août 1901 : *Etude sur le matériel de la navigation intérieure circulant en Belgique, sur les transformations qu'il subit et sur les types définitifs de bateaux convenant aux conditions de navigabilité du réseau belge et des lignes internationales ainsi qu'aux besoins du commerce.*)

des boues déchargeaient les lourds tombereaux d'immondices. Des résidus de toutes sortes s'effondraient dans le ventre énorme du chaland et des feuilles dorées y mouraient doucement.

Dikke Sus, les mains dans les poches de son large pantalon de velours, la casquette à visière courte rejetée sur la nuque, surveillait le chargement. Un jersey bleu serrait sa taille importante de colosse. Ses sabots claquaient sur les pavés. Quand je lui demandai de m'accorder un entretien sur les choses de sa vie de marinier, un large sourire épanouit sa face hâlée ; il fit approcher une planche qui nous servit de pont et me pria d'entrer chez lui.

— Tiens, la cabine est à l'arrière, chez vous, observai-je.

— Oui, elle est à l'arrière. Dans les bateaux de bois, elle se trouve plus souvent au milieu. Une espèce de clos, entouré de grillages pour la sûreté des petits enfants, court tout autour comme un promenoir. Regardez, en voilà un de cette sorte.

En effet, un peu plus loin, une péniche (1) arrivait. Des enfants, appuyés sur la grille, regardaient de tous leurs yeux. Un chien jappait, dont la niche peinte en vert voisinait avec

(1) Dans son remarquable ouvrage : *Principes de droit maritime comparé* (Bruxelles, Vve Ferdinand Larcier, éditeur, 1904), M. Léon Hennebicq donne la classification et la description des bâtiments qui circulent dans les eaux belges.

Il y a d'abord les *bateaux de halage à fond plat*. Cette catégorie de bateaux est essentiellement wallonne et française. Elle comprend : le *baquet*, le *bateau wallon ou péniche* et les *bateaux de Meuse*.

Viennent ensuite les *bateaux à voiles*, parmi lesquels il faut noter : l'*Otter*, le *Schuit*, le *Pleit*, le *Tjalk* et l'*Aque*.

On distingue enfin les bateaux *rhénans et chalands maritimes*, qui se subdivisent en *Aak*, *Kast* et *Spits*.

Les bateaux de pêche, les vapeurs et les voiliers de haute mer ne peuvent retenir notre attention en l'occurrence.

le tonneau d'eau douce et le baquet à charbon. Des géraniums fleuris, petit jardin ambulant, souriaient dans la brume.

— Il y en a même, reprit Dikke Sus, qui possèdent, à côté des cabines, une écurie pour les chevaux de halage.

Nous étions descendus par un escalier fort raide dans la cabine. Elle occupait toute la largeur du bâtiment, environ cinq mètres, et se divisait en deux parties. La première, en même temps cuisine et salle à manger, comprenait une table couverte d'une toile cirée, quatre chaises et la cuisinière. Sur la cheminée, deux figurines nous regardaient sous leur globe de verre et les cloisons étaient ornées d'une glace, de chromos et de portraits de famille. La seconde place contenait deux lits pareils à des armoires et garnis de rideaux immaculés. A travers la baie d'une porte ouverte, j'aperçus une troisième place, sorte de refuge, égayé de palmiers en des pots de terre cuite. Partout de l'ordre et de la propreté à ravir.

Madame Sus nous avança des chaises. Debout, appuyée contre la cloison, elle nous écouta deviser.

— C'est sérieux, commença le marinier, vous voulez vous intéresser à notre sort? Le fait est tellement étrange, que j'ai peine à vous croire. Nul, voyez-vous, n'a jamais daigné s'occuper des bateliers (1). Nous sommes des parias, d'autant

(1) Au 31 octobre 1896, on comptait en BELGIQUE 1595 entreprises de batellerie en activité, dont 1522 individuelles, 70 exploitées par des associations de fait ou en nom collectif, et 3 par des sociétés par actions ou coopératives.

Le nombre total de personnes occupées au siège de ces entreprises était de 3274 (3095 hommes et 179 femmes) se répartissant comme suit : 1659 (1567 hommes et 92 femmes) étaient chefs d'entreprises; 51 (48 hommes et 3 femmes) étaient directeurs, gérants, contremaîtres, etc. ; 522 (442 hommes et 80 femmes) étaient des membres de la famille des exploitants occupés comme ouvriers ; 1014 (1010 hommes et 4 femmes) étaient ouvriers ; 28 appartenaient à des sociétés par actions et coopératives. (Voir : *Recensement industriel*, vol. IV, p. 520.) — N. B. Ces chiffres étaient certainement inférieurs à la réalité.

plus à dédaigner que la plupart d'entre nous ne sont pas

Statistique des bateaux immatriculés en Belgique au 31 décembre 1908.

BUREAUX D'IMMATRICULATION	NOMBRE DE BATEAUX					TOTAUX
	de moins de 10 T.	de 10 à 20 T.	de 20 à 100 T.	de 100 à 500 T.	de plus de 500 T.	
Service spécial de la Meuse	28	79	285	2480	7	2879
Province de Limbourg (Hasselt) . .	2	13	62	83	»	160
Canaux houillers (Bruxelles). . . .	122	156	628	306	»	1212
Service de M. Prisse (Anvers) . . .	36	43	156	650	11	896
Service spécial de l'Escaut maritime .	57	210	749	1120	191	2327
Province de Hainaut (Mons). . . .	25	11	23	1178	»	1237
Flandre Orientale (M. Grenier). . .	124	145	467	597	32	1365
Flandre Occidentale (Bruges) . . .	40	30	247	385	1	703
TOTAUX. . .	434	687	2617	6799	242	10779

(10273 en 1907)

Augmentation de : 506 bateaux.

*
* *

En FRANCE, d'après le recensement qui a été fait le 25 mai 1907, on comptait à cette date 15,310 bateaux de transport (dont 1396 en fer) jaugeant plus de trois cents tonnes et pouvant porter ensemble, à pleine charge, 3.841.745 tonnes de 1000 kilogrammes.

Sur les 15.310 bateaux dénombrés, on a trouvé 12.661 bateaux français, 2204 bateaux belges, 400 allemands et 45 de nationalités diverses.

Il a été également établi que les bateaux belges forment, à eux seuls, les 84 centièmes de l'effectif et du tonnage de jauge des bateaux étrangers qui fréquentent habituellement les voies françaises de navigation intérieure.

Une population de 45.559 personnes vivait sur les bateaux recensés. Dans ce total, il y avait 18.560 hommes, 10.821 femmes et 16.178 enfants.

2756 bateaux étaient munis d'écuries abritant 2393 chevaux, 152 mulets et 1967 ânes.

Sur les 15.310 bateaux français et étrangers recensés, 8451 étaient conduits par leurs propriétaires, et c'est dans la catégorie des bateaux du plus fort tonnage que le nombre des propriétaires conduisant eux-mêmes était le plus élevé : il atteignait 61 % du total de l'effectif de cette catégorie. — Voir : *La Batellerie en France*, par M. Edouard Payen, dans le numéro du 26 septembre 1908 de *L'Economiste français*.

*
* *

L'ALLEMAGNE comptait : en 1877, 17.653 bateaux d'un tonnage total de 1.400.000 tonnes ; — en 1902, 24.839 bateaux d'un tonnage total de 5.000.000 tonnes.

électeurs (1). Les urnes nous sont fermées. Les protections de même. Vous saisissez ?

Heureusement, cet accès de mauvaise humeur fut vite dissipé. J'interrogeai :

— Voulez-vous d'abord me narrer, à grands traits bien entendu, les faits principaux de votre existence ?

— Ce ne sera ni long, ni difficile, répondit mon interlocuteur.

» Je suis né en 1866, à bord du bateau paternel, là-bas, dans le Centre. Dans notre métier, le fils embrasse habituellement la profession du père, et ce n'est pas ce qu'il y a de plus regrettable. Jusqu'à l'âge d'école, j'ai trotté sur le bateau, humant l'air vivifiant qui nous vaut la belle santé que tous nous envient. Ensuite — rare privilégié — je fus en classe jusqu'à l'âge de quinze ou seize ans et, ma foi, je n'étais pas un trop mauvais élève. Jamais pourtant je n'ai remporté le prix de régularité. Quand la maison familiale était amarrée pour le chargement ou le déchargement, vite le gros François était expédié à l'école ; il y revenait au prochain voyage, ayant toujours ainsi deux établissements d'instruction à sa disposition. Et c'est la chose dont je suis le plus reconnaissant à mes parents.

» Croiriez-vous, Monsieur, que 70 p. c. au moins des bateliers ne savent ni lire, ni écrire ? C'est le cadet de leurs soucis. Aussi, sont-ils réfractaires à toute idée d'association (2). Les

En 1877, 20 bateaux seulement jaugeaient de 600 à 800 tonnes.

En 1902, 1661 bateaux jaugeaient de 600 à 1400 tonnes et au delà.

Actuellement, les six plus gros *Schleppkäne* jaugent respectivement 2062, 2077, 2280, 2286, 2340, 2635 tonnes ; les plus forts remorqueurs sont de 1150, 1200, 1250, 1300, 1400 et 1450 chevaux.

(1) Le batelier n'a généralement qu'un domicile théorique et un port d'attache fictif : c'est un nomade qui vit en dehors de la vie commune, n'étant, en fait, membre d'aucune agglomération fixe.

(2) C'est le 25 mars 1896 que les Associations batelières d'Anvers, Baesrode, Gand,

quelques tentatives faites dans ce sens ont généralement échoué. La défense de ses intérêts ? Le batelier les connaît si peu ! L'assurance-maladie ? Mais il n'a pas le temps ni les moyens d'être malade ! L'assurance-vieillesse ? Il vit au jour le jour, trimant jusqu'au moment où il est porté à terre, pour l'éternel repos. C'est la véritable occasion pour lui de faire ample connaissance avec la terre ferme. Ceux qui font exception à la règle (4 ou 5 p. c.), sont propriétaires de plusieurs bateaux montés par leurs enfants. Ils exercent souvent un petit commerce qui constitue un appoint pour le budget familial. Il en est aussi, notamment à Thuin, à Dinant, à Antoing, à Willebroeck, à Herbières St-Ghislain, qui possèdent une maison où ils font de rapides séjours. C'est plutôt par snobisme, vous comprenez ?

Je comprenais très bien.

— Cependant, dis-je, si les bateliers ne s'assurent pas eux-mêmes, ils assurent sans doute leurs bateaux.

— Pour ça, oui. Ils assurent leurs bateaux et les marchandises qu'ils transportent. Lorsque celles-ci sont de grande valeur, tel le blé, ce sont les expéditeurs ou les destinataires qui supportent les frais de la contre-assurance.

» Voyons. Où en étais-je. Ah ! oui.

» Après mes classes, je fis sérieusement mon apprentissage,

Liège, Ostende, Tamise, Thuin, Tournai et Bruxelles se sont constituées en une fédération qui porte le titre de « Fédération de la Batellerie Belge ».

La Fédération, qui compte environ 2500 affiliés, a pour but : 1^o d'unir, par des liens plus étroits, les différentes associations de bateliers et généralement tous ceux qui s'intéressent à la batellerie ; 2^o de mettre en commun, en dehors de tout esprit politique, les moyens d'action de chacune des sociétés et de tous les affiliés, afin d'obtenir le plus rapidement possible la solution des desiderata formulés par la batellerie belge.

A la constitution de la Fédération, la cotisation annuelle était de 0,50 fr. par membre. Depuis plusieurs années, le Bureau se contente de réclamer des adhérents les fonds nécessaires pour couvrir les frais d'administration, d'ailleurs fort peu élevés.

sous la direction de mon père. A dix-huit ans, j'étais rompu au métier et chargé de la conduite d'un de nos chalands.

» A vingt-trois ans, on est précoce dans la profession (1), j'épousai ma bonne Wantje (2), une batelière comme moi. L'amour, voyez-vous, fait facilement de ces coups-là. On se rencontre sur les canaux. On se jette des œillades et des sourires d'un bord à l'autre. Puis, un jour que les deux bateaux sont amarrés côte à côte, on cause. Il nous faut d'ailleurs une compagne connaissant notre genre de vie si spéciale, capable de nous seconder et, au besoin, de nous remplacer. On ne brode guère à bord.

» Nous sommes propriétaires de ce bateau (3) et d'un autre, plus petit, que conduit mon neveu, un enfant de ma sœur, orphelin de père, que nous avons en grande partie élevé (4). C'est le frère aîné du grand gosse que vous avez aperçu sur le pont.

Mon hôtesse n'avait pas bronché. Elle restait suspendue aux lèvres du narrateur.

— Décidément, plaçai-je, je vous félicite, Madame, d'avoir un mari aussi résolu et qui parle comme un livre.

La batelière sourit et dodelina la tête en signe d'assentiment.

— Mais, reprit, flatté, mon Dikke Sus, j'ai souvent collaboré au journal professionnel *Neptune*.

» Connaissez-vous le *Neptune* ?

— Non, répondis-je, humilié.

— Dis, Wantje, fit le patron, donne-moi ma collection de

(1) Remarquons ici que les unions libres sont, hélas ! fort nombreuses dans le monde de la batellerie.

(2) Jeanne.

(3) Valeur : 15.000 francs. (Beaucoup coûtent de 18.000 à 21.000 francs.)

(4) Les contremaîtres reçoivent un salaire mensuel variant entre 80 et 120 francs, plus leurs pourboires.

journaux. Vous allez voir, Monsieur, que je sais, au besoin, manier la plume aussi bien que le *ferre* (la perche).

Et pendant un gros quart d'heure, je subis joyeusement la lecture d'études techniques et de lettres ouvertes étayant et détaillant les griefs et les desiderata de la batellerie belge. Je vous assure qu'ils sont nombreux.

Voici, au petit bonheur, ceux que j'ai retenus :

1^o Suppression pure et simple des droits de navigation (1) ;

(1) M. C. Colson, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en France et conseiller d'Etat, démontre nettement l'inanité de cette réclamation dans son *Cours d'économie politique*, livre sixième : *Avantages et inconvénients de la perception des péages*. Paris, Félix Alcan, 1907.

Les droits de navigation sont fixés par tonneau de 1000 kilogrammes et par kilomètre de parcours.

La tonne-kilomètre est ainsi la base unitaire du droit.

Le tonnage kilométrique s'est élevé :

En 1907, à	1.198.295.230	tonnes-kilomètres ;
» 1906, à	1.153.681.880	» ;
» 1905, à	1.142.518.062	» ;
» 1904, à	1.091.871.120	» ;
» 1900, à	894.246.360	» .

En huit ans donc, le tonnage kilométrique a augmenté de près de 35 p. c.

Voir, à ce sujet, une intéressante notice publiée par M. Rose, ingénieur honoraire des constructions civiles : *Mouvement de la navigation intérieure en Belgique, années 1905-1907*.

Les droits de navigation ont rapporté au Trésor :

En 1890, environ 933.000 francs (d'après l'Annuaire statistique).

» 1900,	»	1.728.000	»
» 1904,	»	1.994.000	»
» 1905,	»	2.015.000	»
» 1906,	»	2.043.000	»
» 1907,	»	2.047.000	»
» 1908,	»	1.933.000	»

D'après les relevés annuels des contrôleurs des droits de navigation.

Les frais de perception des droits de navigation ont coûté au Trésor :

En 1890, environ 98.000 francs ;

» 1900,	»	96.000	»
» 1904,	»	89.000	»
» 1905,	»	89.000	»

2° amélioration des procédés de traction ; 3° meilleur entretien des voies navigables (1) ; 4° suppression des tarifs de faveur accordés aux industriels par les chemins de fer de l'Etat (2) ; 5° conservation aux bateliers de la nationalité belge, en convenant que tout enfant né d'un Belge sur bateau, à l'étranger, sera Belge (3) ; 6° achèvement à bref délai du canal du Centre ; 7° rachat par l'Etat de la Dendre canalisée et du canal de Blaton à Ath ; 8° approfondissement du canal de la Campine ; 9° interprétation plus large de la loi électorale, c'est-à-dire

En 1906, environ 88.000 francs ;

» 1907, » 90.000 »

» 1908, » 90.000 »

Il n'est pas possible d'indiquer, d'une façon assez précise, les dépenses qu'entraînent le personnel préposé aux voies navigables et l'entretien de celles-ci.

On peut cependant affirmer que la recette ne compense nullement la dépense.

A la rigueur, pour établir la balance de ce compte, il serait permis d'envisager l'apport que donne aux Finances de l'Etat la patente de batelier.

Cet apport a été :

En 1890, de 131.100 francs 87 ;

» 1900, » 112.385 » 01 ;

» 1904, » 140.674 » 71 ;

» 1905, » 146.831 » 28 ;

» 1906, » 156.260. » 67 ;

» 1907, » 150.000 » (*approximativement*).

N. B. — La loi budgétaire du 29 décembre 1899 fixe le droit de patente des bateliers à six centimes par tonneau de la capacité des bateaux et navires employés à la navigation intérieure.

Pour les bateaux, bacs et embarcations employés au service des passages d'eau, le droit est fixé à 1/2 p. c. du prix de fermage ou d'adjudication.

(1) On admet que la longueur totale des voies navigables de la Belgique (administrées par l'Etat, les provinces, les communes, etc.) est de 1978 kilomètres.

La longueur des voies relevées par la statistique est de 1638 kilomètres (12.070 kilomètres environ en France).

(2) La concurrence souvent onéreuse que fait le railway aux voies navigables est irrationnelle, dit M. le professeur V. Brants. Il y a là pour la Belgique des intérêts à envisager sérieusement. — Voir : *Les grandes lignes de l'Economie politique*, par M. Victor Brants. Louvain, Charles Peeters, 1901.

(3) Une convention est intervenue entre la Belgique et la France, le 30 juillet 1904.

n'exigeant pas des bateliers une résidence effective pour leur permettre de voter ; 10° revision du système des patentes ; 11° fixation légale d'un délai pour le chargement et le déchargement des bateaux.

— Vraiment, les bateliers sont loin d'être satisfaits, conclus-je avec conviction.

Cette conclusion m'amena tout naturellement à parler de la crise commerciale, dont tout le monde se plaint. Il était intéressant de savoir si les bateliers en souffrent.

— Depuis l'année dernière, répondit Sus, la situation générale est intenable. Pendant longtemps, il est vrai, nous avons joui d'une prospérité exceptionnelle. Ainsi, je suis arrivé à gagner, bon an mal an, jusque trois mille francs. Aujourd'hui, j'atteins difficilement la moitié de ce chiffre, et je suis favorisé, puisque j'ai régulièrement du travail. J'amène du sable de Moll à Bruxelles et j'emporte, pour un riche propriétaire de Lommel, des boues et des immondices.

» Voilà quinze jours que les prix du fret sont assez bons, en Bourse. Mais, toute l'année, ils ont été tellement bas, que certains bateliers ne parvenaient pas à faire leurs frais. Et ils sont nombreux, les frais, et variés. Voyez.

» Il y a d'abord l'affréteur qui reçoit 5 et 10 % du coût du transport. Pour un bon voyage ou quand l'offre dépasse la demande, il est des intermédiaires qui exigent jusque 20 %. N'oubliez pas que tous, pour le surplus, sont cabaretiers et épiciers, de sorte que le malheureux batelier, en fin de compte, leur abandonne la moitié de son gain. Les éclusiers eux-mêmes débitent toutes espèces de marchandises, et ils s'y connaissent pour prélever un bénéfice (1). Néanmoins, s'ils ne fermaient

(1) Depuis 1888, aucune autorisation de tenir un débit de boissons n'a été accordée aux agents des voies navigables de l'Etat. Ceux ayant changé de service n'ont même pu continuer à exploiter les débits ouverts par leurs prédécesseurs.

les yeux de temps en temps, nous serions constamment en défaut. Le règlement (1) énumère savamment toutes nos obligations ; il ne souffle mot de nos droits. Sans doute, n'en avons-nous pas ! Viennent ensuite les droits de navigation et de bassin, le coût du remorquage et du pilotage, etc., etc. Bref, on a tout le temps la main à la poche.

— Vrai ? Donnez-moi un exemple concret, voulez-vous ? Les chiffres sont si éloquents. Que coûte, en frais divers, un voyage d'Anvers à Bruxelles ?

— C'est facile à compter, dit le batelier. Pour votre gouverne, c'est pourtant le plus onéreux qui soit.

» Supposé donc un transport de trois cents tonnes. A deux francs la tonne, le gain brut sera de six cents francs. Défalquez de cette somme :

la commission de l'affréteur	60 francs
les dépenses qu'il faut faire dans sa boutique	40 »
le droit de bassin à Anvers (en moyenne). .	40 »
le salaire du pilote (plus la nourriture) . .	20 »
le coût du remorquage	47,50 »
A reporter. .	207,50 francs

En 1900, on comptait 148 agents tenant un débit de boissons. Il n'y en avait plus que 56 à la fin de 1908.

Par décision spéciale, l'Administration autorisait aussi cette catégorie d'agents à faire le commerce d'épicerie, de merceries, d'aunages, etc. Au 31 décembre 1908, 30 agents jouissaient de cet avantage.

Voilà, en effet, deux ans que bon nombre d'agents (trente-cinq) ont cessé tout commerce, afin de pouvoir bénéficier de l'article 9 de l'arrêté royal du 20 avril 1907, organique du personnel subalterne et inférieur attaché au service des voies navigables, etc. Cet article porte : « A l'égard des employés qui tiennent un débit de boissons ou font un commerce quelconque, le Ministre peut ajourner les augmentations de traitement résultant des dispositions du présent arrêté jusqu'à ce qu'ils aient cessé leur débit ou leur commerce. ».

(1) Ministère des travaux publics. *Voies navigables. — Dispositions réglementant la police de la navigation.* — Bruxelles, Imprimerie Xavier Havermans, 1908.

	Report.	. 207,50 francs
les pourboires	10	»
le droit de canal à Bruxelles (1).	90	»
	ou :	307,50 francs

et il vous restera net deux cent quatre-vingt-douze francs cinquante.

» Vous devinez la différence quand, hélas ! on ne reçoit qu'un franc quarante par tonne ! (2).

— Et les chômages ?

— Ah ! ils sont longs (3), parfois désespérément longs pour les pauvres pères de famille ! soupira le batelier en hochant la tête.

» Je me demande même souvent comment ils s'y prennent, ceux qui ont à solder par annuités une bonne partie du prix de leurs bateaux. Les constructeurs sont ordinairement conciliants, je le veux bien. La patience humaine a toutefois des bornes. Quel cauchemar par le temps qui court !

— Dans cet ordre d'idées, la nouvelle loi sur l'hypothèque maritime n'aura-t-elle pas une bienfaisante influence ?

— Je vous avouerai, Monsieur, que je ne la connais guère. Sûrement est-elle encore à l'avantage des capitalistes ? fit curieusement le propriétaire Dikke Sus.

— Je suis heureux de pouvoir vous en donner succinctement l'économie, répliquai-je.

» La loi du 10 février 1908 a créé l'hypothèque fluviale

(1) Voir : *Les taxes et péages sur les voies navigables de la Belgique*, par M. A. Dufourny, ingénieur principal des Ponts et Chaussées. La Haye, Imprimerie Belinfante Frères, A. D. Schinkel, successeur, 1894.

(2) Certains bateliers ont des profits non tarifés.

(3) Sans compter le chômage dû aux gelées, aux inondations et aux travaux de réparation.

pour permettre au batelier de jouir du crédit, au même titre que le propriétaire foncier, en offrant son bâtiment en garantie.

» Le batelier-patron étendra ainsi aisément ses affaires et l'aide-batelier, s'il possède quelques économies, trouvera sans peine les capitaux qui lui manquent pour acquérir un bateau.

» Si l'on ajoute que les dégrèvements fiscaux consentis par la loi du 9 septembre 1908 aideront puissamment au développement du crédit fluvial, il n'est pas téméraire d'affirmer que la batellerie belge connaîtra bientôt un essor aussi accentué que les habitations ouvrières.

» De plus, en introduisant l'abandon dans la loi, le législateur a limité de façon heureuse la responsabilité du batelier en cas d'accident.

» A mon tour. Ne pourriez-vous m'indiquer, d'une façon précise, quels ont été vos gains annuels depuis une dizaine d'années ?

— Je regrette vivement de ne pouvoir satisfaire votre curiosité qui me plaît beaucoup, déclara mon interviewé. Et je peux vous assurer que vous ne serez pas plus heureux ailleurs. Aucun batelier ne tient une comptabilité indiquant ses gains et ses débours (1). Il va au petit bonheur, je crois vous l'avoir dit déjà. Pourquoi compliquer son existence ?

— Et la boisson ? jetai-je comme par mégarde. Je me suis laissé dire...

(1) Ils sont rares, oui, ceux qui tiennent une petite comptabilité.

« L'article 2 de la loi du 25 août 1891, relative au contrat de transport, impose au voiturier l'obligation d'inscrire sur son livre-journal, d'après les déclarations de l'expéditeur, la nature, la quantité, et, s'il en est requis, la valeur des objets à transporter. C'est la règle énoncée à l'art. 1785 du Code civil. Or, jamais, pensons-nous, un batelier ne s'est imaginé de tenir pareil livre, et jamais non plus un tribunal ne s'est avisé d'appliquer cet article en exigeant la production du registre du batelier. » Constant Smeesters, *Du contrat de transport par eaux intérieures*. Bruxelles, Ve Ferdinand Larcier, éditeur, 1906.

— Quoi ? Qu'est-ce qu'on vous a dit ? Que nous sommes buveurs ? Mais c'est une calomnie (1), protesta véhémentement mon hôte. Interrogez les pontiers, les éclusiers, les bateliers, nos femmes. Tout le monde vous dira que nous sommes très sobres. Il y a assurément quelques ivrognes. Mais rares, très rares. C'est l'exception qui confirme la règle. Voulez-vous que je vous dise, moi, ce qu'est le batelier ? Il est blagueur, causeur, crieur. Il parle de tout, sans en connaître grand'chose. Il gesticule, vocifère pour des bagatelles. Au fond, tout cela, c'est de l'agitation inoffensive, des paroles en l'air, du bruit. Quand il rencontre des hommes, il s'en donne à cœur joie. Cela le soulage des longs silences forcés sur les canaux paisibles. Il est aussi têtu et colère. Pourtant, il entend raison quand le calme est revenu. Et, aux heures de joie, il se plaît aux musiques et aux danses.

» Le batelier ? C'est encore un bon mari, un bon père, d'un dévouement à toute épreuve pour les siens.

» On l'a calomnié en l'accusant d'oisiveté (2). Je l'admets, la conduite du gouvernail ne paraît pas besogne fatigante, et les longues stations sur la berge sont, en apparence, bien agréables. Mais que je voudrais voir ses détracteurs à l'œuvre, quand il s'agit de manier l'*otieu* (la perche) au passage des écluses, au croisement des convois, à la traversée des ports encombrés.

— Et au point de vue religieux ? questionnai-je encore.

— Oh ! ce n'est pas un pilier d'église, résuma François. Il ne s'y rend guère qu'aux grands événements de la vie :

(1) C'est, plus exactement, une médisance.

(2) Dans son étude : *De l'exploitation des canaux et voies navigables* (Bruxelles, Alliance Typographique, 1879), M. Th. Finet, ingénieur, pose la question de savoir si l'on peut considérer la position de batelier comme étant vraiment intéressante. A son avis, c'est là un « métier de paresseux ».

baptêmes, mariages, enterrements. Il en connaît si peu la route et il en est habituellement si éloigné.

» Il est paroissien comme il est citoyen.

— Et dire, insinuai-je, qu'une bonne instruction pourrait remédier à ce fâcheux état de choses.

» De bons esprits s'y emploient avec un dévouement qui leur fait grand honneur. Tel, par exemple, ce vaillant Père Lucas qui a fondé à Namur une école pour enfants de bateliers (1).

» Connaissez-vous cette institution ?

— C'est le premier mot que j'en entends, répondit le patron. Je serais pourtant fort aise d'en savoir plus long. L'avenir de mon neveu et filleul me préoccupe. Je désirerais tant en faire un homme !

» Tenez, Monsieur, je ne suis point prophète, mais j'ai la conviction que si les bateliers s'obstinent à vivre dans l'insouciance et l'isolement, l'avenir de la batellerie, déjà si menacé, est irrémédiablement compromis.

— Je ne pourrais guère vous donner immédiatement des renseignements précis, dis-je. Je me propose d'aller visiter sous peu cette école. Si vous voulez m'accompagner...

— Certes, affirma Dikke Sus.

(1) Il existe en Autriche et en Allemagne, de nombreux cours temporaires pour jeunes bateliers subventionnés par l'Etat et très bien fréquentés.

Le programme d'études de ces écoles — ouvertes en hiver seulement — comprend : indépendamment de la langue nationale, l'écriture, le calcul, le style commercial, la géographie des bassins fluviaux, puis l'enseignement professionnel proprement dit : construction et armement des bateaux, direction et conduite de bateaux, règlements sur la police de la navigation, mesures à prendre en cas d'accidents, assurance des bateaux et des marchandises, etc. Les certificats de capacité délivrés par ces écoles sont exigés pour l'obtention du brevet de pilote.

En Hollande, le candidat au titre, grade ou emploi de batelier, doit prouver devant une commission d'examen qu'il a navigué pendant un certain nombre d'années sur les eaux intérieures, et justifier de sa connaissance de localités et places riveraines ; cette dernière condition est spécialement exigée pour la navigation sur le Rhin et sur l'Elbe.

Et voilà comment, dès le lendemain, nous prîmes le train à la gare du Quartier-Léopold et je m'en allai, avec le bon colosse, visiter la première école professionnelle, créée en Belgique, pour les bateliers.

L'ECOLE SAINT-JACQUES DES BATELIERS.

C'est à cinquante mètres de la Sambre aux eaux noires, dans la paisible rue Saint-Aubain, à l'ombre même de la cathédrale, que le Père Lucas a situé l'*Ecole Saint-Jacques des Bateliers*.

Fondée en décembre 1903, sur l'initiative de M^{lle} Jeanmart, cette institution occupe deux bâtiments contigus : l'ancien Carmel, où — pleins de vie et manifestement heureux — s'ébattent les garçons, et l'hôtel de feu le Baron Dauvin, réservé aux filles, timides et actives. Les deux maisons sont intelligemment appropriées et reluisantes de propreté. Partout, des locaux spacieux, bien éclairés, aérés à profusion ; deux cours larges et profondes avec, au fond, une pelouse entourée de grands arbres. Tout de suite, on se rend compte qu'une main experte, une main de fée, a transformé ces asiles du recueillement et du bonheur en un séjour enchanté. On a l'impression d'une volonté agissante, consciente du but à atteindre, d'une douce obstination d'apôtre. Le Père Lucas est véritablement le premier apôtre des bateliers belges.

Il nous fit les honneurs de son cher pensionnat auquel il sacrifie toutes ses heures de loisir. Il est ainsi des hommes qui se reposent d'un labeur en travaillant à un autre.

— Nous avons actuellement 74 pensionnaires (41 garçons, 33 filles), nous dit notre aimable cicerone. Leurs parents naviguent disséminés sur tout le réseau de la carte des

mouillages (1). Ces enfants sont donc pensionnaires. Et si j'insiste sur ce point, c'est que nombre de visiteurs auxquels j'avais donné ce renseignement, s'exclamaient en arrivant aux dortoirs... L'enseignement des enfants de la batellerie est irréalisable dans d'autres conditions. A n'utiliser que les arrêts (chargements et déchargements dans les ports, chômages), que réaliseriez-vous au maximum? Trois mois d'écolage par an — et ce sera quasi une ruine pour le batelier dont l'outil aura chômé, ou à peu près, un temps égal.

» Nous avons quatre classes, que je vous ferai voir tout à l'heure : deux de garçons et deux de filles. De part et d'autre, la première classe constitue une section préparatoire au cours de laquelle est donné un enseignement de degré primaire, mais orienté, aussitôt que possible, vers les besoins professionnels. Ainsi, nombre de problèmes d'arithmétique, même les plus élémentaires, sont inspirés des conditions du métier et de tout ce qui s'y rapporte.

» La deuxième section des garçons — une bonne vingtaine d'élèves de dix à quatorze ans — constitue une école professionnelle proprement dite.

» Le programme? Le voici à grands traits : Arithmétique commerciale. — Géographie des voies navigables ; géographie industrielle et commerciale. — Droit commercial du batelier. — Correspondance commerciale du batelier. — Comptabilité

(1) Le Père Lucas vient de faire paraître une *carte statistique des transports par eaux intérieures*. Dressée pour 1905, elle s'étend au réseau navigable de la Belgique et des pays limitrophes défini par la carte des mouillages. Chacun des ports (il y en a plus de 250), dont le trafic atteint 50.000 tonnes, est représenté par une surface proportionnelle à son trafic total, divisée en deux parties, relatives l'une à l'embarquement, l'autre au débarquement. — Les voies sont figurées par deux bandes, également proportionnelles au trafic, en deux couleurs, l'une pour la remonte, l'autre pour la descente.

N. B. — C'est un travail statistique très étudié et savamment présenté.

du batelier. — Hygiène et premiers secours en cas d'accident. — Epargne et antialcoolisme. — Dessin et géométrie appliqués à la batellerie. — Travail manuel : épissure et réparation de cables. — Gymnastique éducative. — Natation. — Langues flamande et allemande.

» Une expérience de près de six années nous a montré que ce programme est parfaitement à la portée de nos petits bateliers, à la condition, bien entendu, de réprouver absolument l'enseignement dogmatique abstrait. Il faut introduire, progressivement, les notions nécessaires, par l'étude de cas concrets judicieusement gradués. Les élèves sont alors facilement amenés à appliquer d'eux-mêmes les principes aux cas analogues.

» Cette condition générale du « concrétisme » de la méthode étant posée, tenons compte encore de cette circonstance importante : nos élèves sont nés au milieu des objets dont leur parle notre programme. Les seules conversations, à peu près, auxquelles ils ont pris part, ont traité de bateaux, de voyages, de frets, d'affréteurs, de marchandises. Dès leur prime enfance, ils ont manié ces agrès et appareils ; ils ont pris leur petite part à ces entreprises. Par le fait, leur intérêt, leur curiosité se portent, presque exclusivement, vers les choses du métier.

» Faites souvent jouer ce ressort et vous serez étonné du goût, de l'ardeur que vous éveillerez et, partant, des résultats pédagogiques que vous obtiendrez.

— Les vôtres sont superbes, pour le moins, interrompis-je.

— La durée des études comporte, pour l'enseignement professionnel, quatre semestres complets de cours, reprit le modeste savant.

Dikke Sus écoutait attentivement, suivait des yeux le mouve-

ment des lèvres du Père, comme pour s'ancrer dans le cerveau ses paroles. A ce moment, il interrogea :

— Et quel est le minerval, Monsieur le curé ?

— En moyenne, vingt-cinq francs par mois (1), mon cher ami, répondit, souriant, celui qu'on improvisait ainsi curé de Saint-Aubain.

» Veuillez remarquer, continua-t-il, que nos pensionnaires n'ont pas de vacances.

» A quelle époque, en effet, les fixer pour des élèves dont les parents, essentiellement nomades, voyagent continuellement à travers la Belgique, la France jusque Rouen et Lyon, l'Allemagne de Huningue à Ruhrort, et la Hollande de Nimègue à Rotterdam et même à Amsterdam ?

» Mais s'il n'y a pas de vacances prolongées, chaque semaine les élèves font trois promenades, le dimanche, le mardi et le jeudi. Quand le hasard d'un voyage amène les parents dans nos parages, ils reprennent leur enfant au bateau pour deux ou trois jours, plus rarement, pour une ou deux semaines.

— Et le personnel enseignant ?

— Toujours résolument à la tâche, répliqua le Père Lucas. Il m'est agréable de lui rendre ce témoignage.

» Vous ai-je dit que l'enseignement pour les filles a également sa partie professionnelle ? Il s'inspire du même programme que celui des garçons. On y ajoute un peu d'enseignement ménager. Le travail des câbles est remplacé par le travail à l'aiguille.

» Une bien vive satisfaction nous a été accordée récemment : M. le Ministre de l'Industrie et du Travail nous a fait l'honneur d'agréer notre école professionnelle pour garçons.

— La pauvre manne gouvernementale a été bien lente à se

(1) Blanchissage et petits raccommodages compris.

diriger de ce côté, observai-je. Les courants étaient sans doute obstinément contraires ?

— C'est ce qui rend ma reconnaissance envers M. Hubert d'autant plus vive et plus profonde, assura le digne prêtre.

Nous prîmes enfin congé.

A peine dehors, Dikke Sus se retourna, dévisagea les façades des deux petits paradis terrestres qu'il venait d'entrevoir et, d'un ton grave, résuma :

— C'est tout simplement merveilleux.

» Notre petit François sera ici à merveille, car, dès ce soir, je décide ma femme à l'y amener au plus tôt.



Première Série



L'ÂME DES HUMBLES

PAR

LOUIS BANNEUX

PRÉFACE de H. CARTON de WIART



Croquis d'Aug. Donnay



- - - TAMINES - - -
- DUCULOT-ROULIN -
- - - ÉDITEUR - - -

- - - BRUXELLES - - -
- J. LEBÈGUE & Cie -
- RUE DE LA MADELEINE, 46 -

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
PRÉFACE	IX
I. — LE FACTEUR RURAL.	7
II. — LES MARCHANDS DE SABLE.	19
III. — LE MARCHAND DES QUATRE-SAISONS.	39
IV. — LES BOTTERESSES	51
V. — LE CANTONNIER ARDENNAIS.	67
VI. — L'AIGUISEUR DE SCIES	77
VII. — NOS CHIFFONNIERS	89
VIII. — LE BATELIER	107
IX. — LE CANTONNIER BRUXELLOIS	131
X. — LE MARCHAND DE CHARBON	139
XI. — L'ECLUSIER	173
XII. — LE GARDE FORESTIER.	191

