



**Deux bateaux traditionnels mosans : les bacs d'Hermeton-sur-Meuse et de Walzin**

Marc Jasinski, Centre de Recherches Archéologiques Fluviales a.s.b.l.r

**III Le passage d'eau, une institution indispensable à la vie rurale** |||||

Des gués nombreux sur la Meuse permettaient autrefois la traversée du fleuve mais beaucoup furent submergés par les grands travaux entrepris à partir de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle pour améliorer la navigabilité de ce cours d'eau capricieux. Les ponts, peu nombreux et généralement situés en milieu urbain, imposaient aux habitants des communautés rurales de longs détours rendus interminables par la lenteur des déplacements terrestres. C'est dire l'importance économique et sociale des passages d'eau dans la vie des habitants des villages éloignés.

On connaît le Bac-du-Prince à Heer-Agimont, ainsi nommé car soumis à l'autorité du prince-évêque de Liège à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, et resté en service jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle.

Il offrait aux usagers non seulement des nacelles pour le passage des piétons, des cyclistes, des colis et du petit bétail, mais aussi d'impressionnants engins capables de porter les grands

attelages agricoles<sup>1</sup>. Un câble aérien, tendu bien au-dessus du fleuve par un dispositif ingénieux déjà présent sous l'Ancien Régime, permettait de guider les embarcations les plus lourdes.

Le rôle des passages d'eau apparaît dans la réglementation imposée aux passeurs concessionnaires et aux autres usagers du fleuve. Elle reflète bien le souci de l'Administration d'assurer et de contrôler un service autrefois essentiel au bien-être et à la prospérité des riverains.

Le concessionnaire du bac assure un service au public. Il est de ce fait prioritaire sur la plupart des autres navigateurs, mais il doit aussi se plier à des obliga-



Le passage du Bac-du-Prince à Heer-Agimont, au début du XX<sup>e</sup> siècle. A droite, le pylône portant le câble qui traverse le fleuve. Tout près du sommet de ce mat, on distingue le chariot auquel s'amarre le grand bac.

tions sévères. Le passage doit fonctionner tous les jours de l'année, sauf en cas de chômage\* du fleuve et si le débit mesuré à La Plante (Namur) dépasse 1.000 m<sup>3</sup>/seconde. Les horaires imposés sont lourds : ouverture chaque matin dès 9 heures, fermeture au plus tôt à 19 heures 30 d'avril à septembre, à 17 heures le reste de l'année. Toutefois, le bac pourra être requis à toute heure par divers fonctionnaires et agents de l'Etat, les forces de l'ordre et les services de sécurité, les magistrats, les militaires en mission, les ministres des cultes, les médecins, les sages-femmes, les vétérinaires... A cet effet, le concessionnaire doit résider dans un rayon de dix kilomètres du passage d'eau. L'administration fixait les tarifs du passage des diverses catégories d'utilisateurs.

Tout cela, c'était hier.

Aujourd'hui, il ne reste plus en Haute Meuse namuroise qu'un seul passage d'eau concédé

1 Une longueur de 23 m au moins peut être déduite de l'examen des cartes postales anciennes.



Détail de la base de la rampe d'accès (C. Ansieau © SPW-DGO4)

**Manque Fig 6**

Vue du prieuré d'Hastière sur la Meuse, 1740, R. Le Loup, gravure. Extrait de SAUMERY, *Les Délices du Pays de Liège*, 1740.

par le Service public de Wallonie, à Waulsort. Il ne fonctionne que pendant le jour à la belle saison, la traversée des piétons devant autrement s'opérer par les superstructures du barrage de Waulsort modernisé en 2000.

Le bac d'Hermeton, comme nous l'avons trouvé en 1998, abandonné près de l'île d'Ouvreau.



### III Une embarcation historique : le bac de l'île d'Ouvreau

#### La découverte

Au cours de l'opération MEUSASEC (prospection de 90 km de rives de la Meuse, d'Heer-Agimont à Jambes), le 10 octobre 1998, sur la rive droite du fleuve face à l'île d'Ouvreau à Hermeton-sur-Meuse (dite aussi « île aux Etoiles » et probablement « île Mandrin » autrefois), sur le site n°10 identifié par le code HAS 98 BLB<sup>2</sup>, nous avons découvert l'épave d'un bac mosan de construction ancienne, abandonné sur la rive droite de la Meuse parmi une végétation envahissante, aux abords de la cumulée 2.3.

Grâce à l'aide de Messieurs Henri Léonard d'Heer-Agimont et Bernard Dujoux d'Hastière-par-Delà, nous avons pu identifier le propriétaire de l'épave. Il s'agissait de Monsieur Van Unen, propriétaire du Domaine des Etoiles à Blaimont, qui l'a acquis de deuxième main pour faciliter l'accès à l'île d'Ouvreau, mais ne l'a toutefois jamais mis en service régulier à Hermeton, bien qu'il ait sollicité et obtenu de l'Office de la Navigation, le 23 mars 1978, une autorisation d'établir un passage d'eau particulier à la cumulée 2.242.

Ce bateau était, en 1998, le seul représentant connu du bac traditionnel mosan (le bac encore en service à Waulsort est de construction soudée moderne bien que la forme générale soit conforme à la tradition). Il fait donc partie d'un patrimoine disparu et à ce titre il nous avait semblé utile d'en assurer la préservation.

A notre demande, le propriétaire accepta d'en faire don à la Division du Patrimoine, en vue de sa préservation et de son exposition au siège de l'Institut du Patrimoine wallon (IPW). Monsieur Georges Alexandre, propriétaire du terrain où le bac s'était échoué, nous a aimablement autorisés à y accéder afin d'organiser le transport du bateau.

En octobre 1999, avec l'accord de la Division du Patrimoine et grâce à la générosité de la société DREDGING INTERNATIONAL, adjudicataire de la rénovation du barrage de Waulsort, nous avons pu extraire le bateau de son piège végétal. Madame Bénédicte Bauduin Ir., chargée de la conduite de cet important chantier, a mis à notre disposition un remorqueur fluvial, une barge portant une puissante grue embarquée, l'équipage du remorqueur et plusieurs

L'extraction de l'épave par les techniciens du M.E.T. et de la société Dredging International.



<sup>2</sup> Rapport de l'opération Meusasec de 1998, à publier par le SPW.

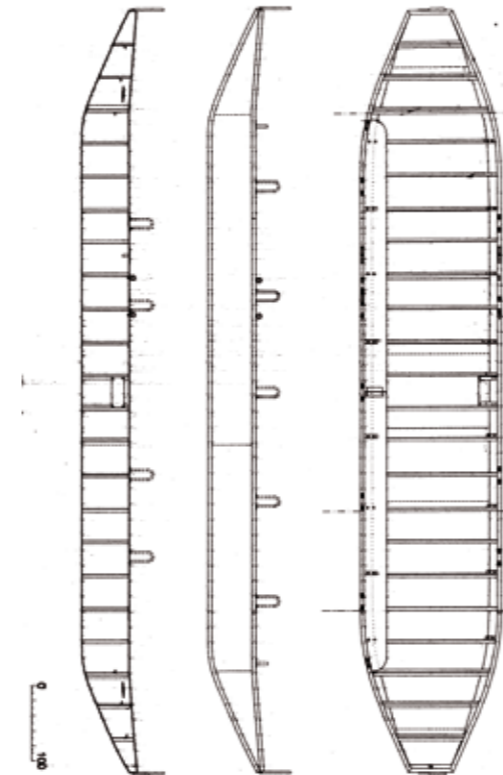
assistants. Cet imposant convoi a déposé l'épave sur le quai de l'écluse de Waulsort. Nous aurions voulu l'embarquer sur une péniche pour un ultime voyage au fil de l'eau mais le transport routier s'est malheureusement avéré bien moins coûteux. Le bac fut enfin déposé sur une pelouse du domaine de l'IPW à Beez.

Avec notre collègue Olivier Vrielynck, nous avons effectué en 1999 un relevé métrique et photographique complet qui a permis de tracer un plan détaillé, de reconstituer les techniques de construction et de déceler des modifications ultérieures du bateau<sup>3</sup>.

#### Description sommaire

Le bateau est construit en tôle et en cornières de fer. Sa forme est typiquement mosane. Le fond est plat, les extrémités trapézoïdales, symétriques et relevées pour permettre l'accostage perpendiculairement aux rives, ce type d'embarcation n'étant pas destiné à se ranger le long d'un quai pendant l'embarquement et la sortie des passagers. Les flancs sont évasés et légèrement arrondis aux extrémités.

Il est équipé à chaque extrémité d'une crosse destinée à recevoir un classique dispositif de guidage que l'on observe sur des photogra-



Plan et profils du bac d'Hermeton (© O. Vrielynck).

Détails des dispositifs de guidage et de treuillage sur le bac de Profondeville, au début de la guerre 40-45. Le bac d'Hermeton était équipé de même.



phies anciennes. Au milieu d'un des flancs, on observe les restes du support d'un appareil de treuillage ou similaire.

A l'exception de quelques rares soudures (probablement des réparations), les assemblages sont rivetés.

Voici les dimensions : longueur 10,15 m - largeur au maître-bau 1,86 m - largeur aux extrémités 0,62 m - hauteur des flancs 0,60 m

La coque est renforcée par des membrures rudimentaires en cornières d'acier.

Les extrémités comportent des barrots ayant sans doute servi de supports aux degrés en bois permettant l'accès depuis un appontement sommaire.

On observe les restes d'un plat-bord en bois ayant servi de banc aux passagers, et des traces de peinture de couleurs diverses.

La présence d'une rambarde en tubes d'acier cintrés laisse supposer des modifications postérieures à la construction de l'embarcation.

#### Etat de l'épave en 1999

Il est mauvais, avec des lacunes importantes dans les tôles du fond. La corrosion est active. Toutefois les assemblages sont encore solides grâce à la robustesse des cornières et aux rivets de forte section. Les degrés de bois formant les escaliers d'accès, le plancher et l'un des bancs latéraux ont disparu. Les barrots (supports) métalliques des marches subsistent seuls.

<sup>3</sup> VRIELYNCK 2000.

Lorsque nous l'avons découverte, l'embarcation était tordue, peut-être par une crue qui l'aurait jetée sur la rive droite de la Meuse et encastrée sous des troncs d'arbres (ou ceux-ci se sont écroulés plus tard sur l'épave abandonnée sur la rive). Toutefois, posé sur un sol horizontal, le bac a rapidement retrouvé sa forme normale, mais ce redressement s'est accompagné de la perte de quelques décimètres carrés de tôle corrodée provenant du fond plat en fort mauvais état.

Après consultation des experts du laboratoire de conservation du Mary Rose Trust (Historical Dockyards - Portsmouth - UK) qui ont restauré et conservé avec succès des milliers d'objets métalliques extraits de la célèbre épave d'époque Renaissance, nous avons suggéré un broyage vigoureux suivi d'enduisage avec un inhibiteur de rouille. Ce traitement simple et peu coûteux aurait pu arrêter la corrosion et assurer la préservation pour de nombreuses années. Le Centre de Recherches Archéologiques Fluviales (CRAF) avait proposé de s'en charger bénévolement. L'Institut du Patrimoine wallon, désormais propriétaire du bateau, a demandé et reçu au moins un autre avis préconisant une procédure différente. Toutefois, ni celle-ci ni la nôtre n'ont été appliquées, la corrosion s'est poursuivie et il ne reste plus aujourd'hui que des débris de cet élégant bâtiment



Le bac de Walzin. Tout indique que c'était un autre bac mosan récupéré pour un service plus modeste sur la Lesse.

### III Le passage d'eau du moulin de Walzin

#### Les nacelles

Poursuivant nos prospections, nous avons trouvé en 2000, sur la rive droite de la Lesse, sur une parcelle boisée située à quelques dizaines de mètres en aval des ruines du moulin de Walzin, aux coordonnées géographiques 50°13'6.86" N et 4°55'13.51" E, une embarcation très semblable à la précédente.

En 2011, le CRAF a entrepris l'étude, toujours en cours, de ce bateau dont voici les dimensions, voisines de celles du bac d'Hermeton : longueur 10,62 m - largeur au maître-bau 216,50 m - largeur aux extrémités 0,62 m - hauteur des flancs 0,70 m.

La coque a subi une réfection très importante, le fond et la partie inférieure des flancs rivetés ayant été remplacés par de nouvelles tôles soudées. On observe aussi sur un des flancs des trous ayant très probablement servi à la fixation d'un système de traction comme celui utilisé encore aujourd'hui à Waulsort.

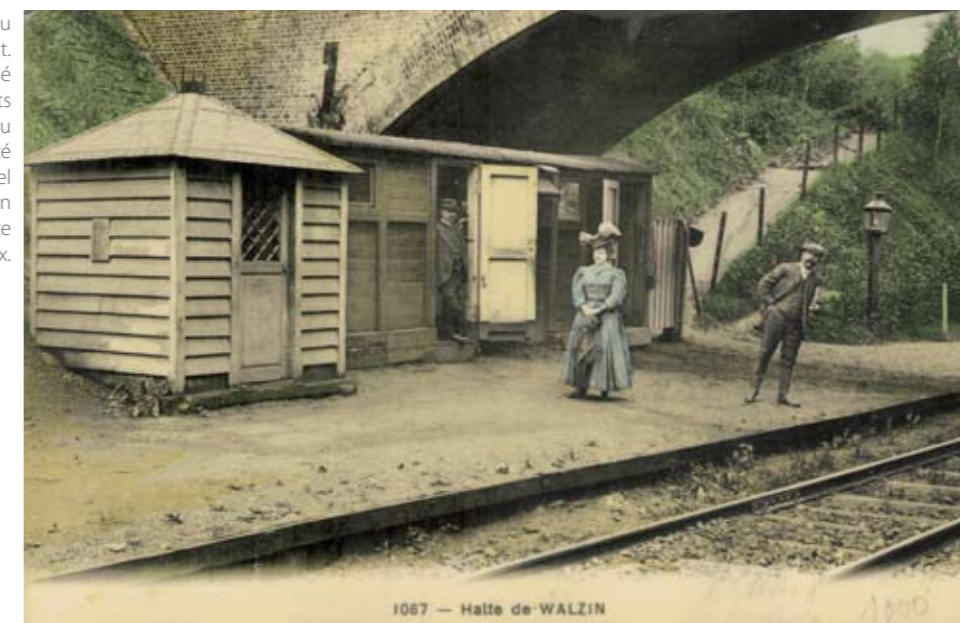
Cet indice, les dimensions et les élégantes formes traditionnelles de ce beau bateau, tout donne à penser qu'il s'agit d'un bac mosan déclassé et récupéré pour un passage bien plus modeste, exactement comme à Hermeton. Ceci justifie évidemment son inclusion dans cette courte étude.

A proximité de cette nacelle, nous en avons trouvé une autre de dimensions plus modestes, de facture assez médiocre, certainement bien plus récente, aux formes sans élégance et aux assemblages soudés. Ses dimensions : longueur 7,84 m - largeur 1,70 m - largeur aux extrémités 0,70 m - hauteur des flancs 0,52 m

#### Le contexte socio-historique

Il est très probable que ces nacelles ont servi au passage d'eau très fréquenté (connu grâce à de nombreuses cartes postales) situé au pied du château de Walzin. Depuis le moulin et la ferme de Walzin édifiés sur la rive droite de la Lesse, où se trouvait également un débit de boissons stratégiquement situé, on pouvait accéder à la rive gauche et à la halte de Walzin sur la ligne 150 Jemelle-Dinant-Tamames des Chemins de Fer de l'Etat, devenus S.N.C.B. en 1926.

La modeste halte de Walzin, au temps des chemins de fer de l'Etat. La caisse d'un wagon déclassé servait d'abri pour les élégants passagers et pour l'employé du chemin de fer, que l'on voit accoté dans l'embrasure, dans son bel uniforme. Il attendait sans aucun doute de se voir affecté à un poste plus prestigieux.



Nous n'avons pas pu trouver jusqu'ici de documents retraçant l'histoire de ce passage d'eau. Il s'agissait en effet d'une initiative privée, le passeur étant le fermier-meunier, ou un de ses serviteurs. Le tarif n'était donc pas déterminé par l'administration<sup>4</sup> et donnait lieu à des plaintes constantes. Il était de 25 centimes en 1910. Une partie de la recette revenait au châtelain de Walzin. Les moins nantis pouvaient franchir la Lesse à pied, un gué encore praticable aujourd'hui prolongeant la route venant d'Anseremme.

La prospérité du passage était liée à la présence de la halte ferroviaire, empruntée par de nombreux usagers, puisqu'en 1914 et encore en 1957<sup>5</sup> pas moins de vingt-quatre trains s'y arrêtaient chaque jour, débarquant ou enlevant les clients du passeur. Cette activité n'a pas survécu longtemps à la suppression de la halte, avec la fermeture de la ligne 150 au trafic voyageur en 1959 et son remplacement par un service de bus.

Nos deux bateaux ont sans doute été abandonnés sur le terrain proche du moulin après la fermeture définitive du passage d'eau, la faible valeur marchande du fer ne justifiant pas le dépeçage et le ferrailage de ces deux épaves.

Le rude travail du passeur de Walzin, hâlant sa barque sur le câble courant le long du rocher depuis le moulin, pour enfin traverser la Lesse au plus court.



De nombreuses études ont exploré les méthodes, parfois complexes, de guidage des bacs lors de la traversée de la Meuse, des moyens différents étant adoptés en fonction des variations du régime du fleuve. Les cartes postales de Walzin montrent au contraire une pratique rudimentaire qui ne pouvait certainement convenir qu'au cours calme de la Lesse en période d'étiage. Les passeurs, ou souvent les passeuses, se déhalaient à mains nues sur un câble tendu au pied du rocher<sup>6</sup> depuis l'embarcadère du moulin jusqu'au point de traversée de la rivière face au sentier conduisant à la halte ferroviaire. Des vestiges du dispositif destiné à écarter le câble de la paroi rocheuse sont encore visibles aujourd'hui.

<sup>4</sup> D'ARDENE 1910, p. 153.

<sup>5</sup> Indicateurs officiels des Chemins de Fer de l'Etat belge de 1914 (3<sup>ème</sup> trimestre) et de la S.N.C.B. de 1956 (n°2).

<sup>6</sup> RAHIR 1901.

Ce câble ne pouvait pas se trouver à beaucoup plus de 1,60 m au-dessus de l'eau et nous nous demandons comment les pilotes des barques touristiques descendant la Lesse de Houyet à Anseremme pouvaient s'en accommoder.

Après la libération de 1945, la vie reprend son cours et rien ne changera jusqu'à l'abandon du passage de Walzin.

M. Jean Fraipont<sup>7</sup> se souvient d'un passeur utilisant une sorte de lanière de cuir pour tirer ou freiner, et se déplaçant entre les banquettes, d'une extrémité à l'autre du bateau, pour l'orienter dans le courant. « [...] La traversée était longue et prenait du temps (c'était presque un voyage pour un gamin pressé d'aller à la piscine du Castel) puisqu'elle se faisait en très longue diagonale [...] on voit le câble de traction, tendu par un autre fixé sans doute dans le



rocher. Le câble de traction longe ensuite le rocher, en eau profonde [...] Le bac longeait le rocher et on retenait son souffle de peur qu'un bloc ne se détache ! »

Les nacelles d'autrefois ne comportaient aucun dispositif de sécurité, même pas de rambarde, et on s'étonne aujourd'hui de voir sur la plupart des images anciennes les passagers debout dans les embarcations.

Jean d'Ardenne relate un incident burlesque qui s'est produit vers 1871, lorsqu'un congrès de savants voulut emprunter le passage de Walzin<sup>8</sup>. Une première barque, chargée d'une dizaine de ces graves personnages, chavira mais tous

purent s'en tirer sans mal. Un deuxième groupe s'aventura à pied sur la crête du barrage et, bien sûr, glissa et tomba dans le plan d'eau. Enfin, un gros petit professeur du Schleswig-Holstein, très agité, voulut franchir le gué voisin sans descendre de son fiacre dont les roues s'enfoncèrent dans le lit de la rivière. La seule perte notable fut celle de la perruque d'un savant paléontologue, tout cela dans l'hilarité des villageois de Dréhance et autres lieux, accourus en nombre pour savourer le spectacle.

Aujourd'hui, hélas, le beau moulin tombe en ruine, les jolis bateaux d'antan ont cédé la place aux pagayeurs braillards sur leurs kayaks bariolés. Mais à la tombée du jour, tout se calme et on retrouve, presque, le site de Walzin tel qu'au temps du grand peintre wallon Joseph Quinaux.



Le site de Walzin, J. Quinaux, vers 1860, peinture à l'huile sur bois (54 x 69 cm). (Musée de l'Ermitage, St Petersburg).

<sup>7</sup> FRAIPONT, souvenirs des années 60, recueillis par Brigitte Ghilain.

<sup>8</sup> D'ARDENNE 1887, p. 18-20.

### III Remerciements

De nombreuses personnes nous ont aidés à élaborer ce dossier et ont contribué au sauvetage du bac d'Hermeton :

- Madame Bénédicte Bauduin – Project Engineer – Dredging International
- Monsieur Henri Léonard – Conseiller communal à Hastière
- Monsieur Bernard Dujoux – M.E.T.
- Monsieur Van Unen, propriétaire du Domaine des Etoiles à Blaimont, donateur du bac d'Hermeton
- Messieurs Etienne Hesbois et Bob Pieterhons, anciens passeurs de Waulsort
- Messieurs Georges Hublet et Roger Pierard qui nous ont transmis de très intéressants documents concernant la pratique et la réglementation des passages d'eau sur la Meuse
- Monsieur Jean Fraipont
- A la Maison de la Culture de Dinant, Monsieur Marc Baeken, directeur, Madame Marie-Christine Lismont, animatrice culturelle, et Monsieur Michel Kellner, archiviste

Merci aussi à mes collègues et amis du Centre de Recherches Archéologiques Fluviales qui ont participé à ces opérations :

- Mesdames Cécile Ansieau et Brigitte Ghilain
- Messieurs Stéphane Jasinski, Guy Lacaille, Philippe Olivié et Olivier Vrielynck