

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

L'organisation du transport des personnes entre Bruxelles et Anvers au XVIIIe siècle

Badot, Alix

Published in:

Cahiers bruxellois : revue d'histoire urbaine

Publication date:

2008

Document Version

Première version, également connu sous le nom de pré-print

[Link to publication](#)

Citation for pulished version (HARVARD):

Badot, A 2008, 'L'organisation du transport des personnes entre Bruxelles et Anvers au XVIIIe siècle', *Cahiers bruxellois : revue d'histoire urbaine*, vol. 40, pp. de 105 à 133.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

L'organisation du transport des personnes entre Bruxelles et Anvers au XVIII^e siècle

Alix BADOT

I. INTRODUCTION

Au XVIII^e siècle, les voies de communication se développent partout en Europe. D'une part, les voies navigables utilisées depuis des siècles forment des réseaux de plus en plus complets. D'autre part, les plus grands progrès techniques se font au niveau du développement des routes dont la qualité et le nombre augmentent de manière considérable, bousculant l'organisation des transports.

L'historiographie récente se penche de plus en plus sur l'impact sur le réseau urbain de la création de chaussées modernes et de bonnes voies navigables. Les chercheurs se basent à la fois sur les anciennes études relatives à la construction des routes¹ et sur les recherches plus récentes qui mettent en évidence les modifications des rapports entre les villes et leurs campagnes grâce à l'amélioration des transports². Peu de travaux récents

¹ Nous renvoyons le lecteur aux études plus anciennes des routes en Belgique, entre autres GÉNICOT L., *Etudes sur la construction de routes en Belgique, L'œuvre du XVIII^e siècle*, dans *Bulletin de l'Institut des recherches économiques*, t. 10, 1938-1939, pp. 495-559. Nous tenons toutefois à insister sur le mémoire de Beatrix Baillieul : BAILLIEUL B., *De aanleg van de steenwegen rond Antwerpen tijdens het Oostenrijkse bewind (1715-1794)*, mémoire de licence inédit, Gent, 1972. Dans son mémoire, elle traite de la chaussée de Boom à Anvers. Elle étudie la route dans le cadre du développement du réseau routier autour d'Anvers. Hormis l'étude de l'octroi, des comptes, des travaux et des barrières, elle ne traite pas en détail de la gestion quotidienne et du transport des personnes.

² Le 23 et 24 septembre 1993, le dixième colloque sur la ville brabançonne ayant pour thème, « *Verkeer en verbindingen, 1500-1850* » s'est tenu à Bruxelles. Il témoigne de ce nouvel engouement pour l'importance, les enjeux et les difficultés financières de la construction des chaussées. Nous pouvons, entre autres, citer les articles suivants : BLONDÉ B., *De transportwegen en de economische ontwikkeling in de regio Antwerpen-Mechelen-Lier (1710-1790)*, in *Bijdragen tot geschiedenis*, t. 78, 1995, pp. 93-106 ; BRUNEEL C., DELPORTE L., *La chaussée gage de prospérité? Le Roman Pays au XVIII^e*, *ibidem*, pp. 67-91 ; ZYLBERGELD L., *Bruxelles et les demandes d'octrois de construction de routes en Brabant au 18^e siècle. Aspects économiques et sociaux de la construction de la chaussée Louvain-Malines*, *ibidem*, pp. 171-203. Plus récemment, DECEULAER H.,

ont été rédigés sur les voies navigables dans les Pays-Bas autrichiens³.

L'histoire économique se penche aussi de plus en plus sur le choix du mode de transport en mettant en évidence son coût global. Ce dernier comprend le coût nominal et l'ensemble des coûts parallèles qui correspondent aussi bien à la qualité et à la vitesse du transport qu'aux frais de chargement et de déchargement des marchandises transportées⁴.

Notre article, basé sur notre mémoire de licence⁵, expose l'organisation et les principales modifications subies par le service des barques de Bruxelles, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, suite à la construction des chaussées entre Bruxelles et Anvers.

Urban artisans and their countryside customers : different interactions between town and Hinterland in Antwerp, Brussels and Ghent (18 century), in *Labour and Labour markets, between town and countryside (Middle ages-19th century)*, Turnhout, 2001, pp. 218-235.

³ Nous avons trouvé quelques considérations sur le canal de Willebroeck et sur celui de Louvain dans : BRUNEEL C., *L'économie et la société au siècle des Lumières*, dans *Histoire du Brabant : du Duché à nos jours*, Zwolle, 2004, pp. 481-513. Les articles plus anciens traitent surtout de considérations techniques : ENGELS H., *Notice historique et descriptive du canal de Bruxelles au Rupel*, Bruxelles, 1843 ; LIELENS G., *Les canaux belges sous le règne de Marie-Thérèse et de Joseph II*, dans *Premier congrès international de géographie historique*, t. 2, Bruxelles, 1931, pp. 170-175 ; WAUTERS A., *Documents concernant le canal de Bruxelles à Willebroeck précédés d'une introduction contenant un résumé de l'histoire de ce canal*, Bruxelles, 1882 ; URBAIN Y., *La formation du réseau de voies navigables en Belgique*, dans *Bulletin de l'Institut des recherches économiques*, t. 10, 1939, p. 271-334. Pour le Canal de Louvain : VAN UYTVEN R., *Scheepstrafiek tussen Leuven en Mechelen in de zeventiende en achttiende eeuw*, in GOOSSENS M., VAN HECKE E. (éd.), *Van Brussel tot Siebenbürgen : progress in human geography in Europe*, Louvain, 1994, pp. 617-625.

⁴ Dans son étude sur les routes, Léopold Génicot introduit déjà la notion de choix entre le transport par canaux et sur les chaussées modernes (GÉNICOT L., *Études sur la construction de routes... op. cit.*, pp. 428-432). Il y expose différents points de vue : l'importance du relief géographique d'une région qui rend parfois la construction de canaux impossible, les rares chaussées parallèles aux voies d'eau, et les coûts de transport. Ces idées sont reprises par Blondé dans sa thèse de doctorat, mais il apporte la notion de coûts de transport généralisés (BLONDÉ B., *Een economie met verschillende snelheden. Ongelijkheden in de opbouw en de ontwikkeling van het Brabantse stedelijk netwerk*, Wetteren, 1999). Cet article intéressant sur le transport des meules illustre le transport des marchandises encombrantes de faible valeur (BLONDÉ B., VAN UYTVEN R., *Langs land- et waterwegen in de Zuidelijke Nederlanden. Lopend onderzoek naar het préindustriële transport*, in *Bijdragen tot de Geschiedenis*, t. 78, 1998, pp. 135-155).

⁵ BADOT A., *Le transport des personnes de Bruxelles à Anvers au XVIII^e siècle. Concurrence et complémentarité de la voie d'eau et de la chaussée*, mémoire de licence inédit, Louvain-la-Neuve, 2007. Les sources, utilisées pour cette étude, sont détaillées et critiquées pp. 53-69.

À cette époque, le *Veerdienst*, comme on l'appelle, subit d'importantes modifications. Pour pallier les difficultés du transport des personnes sur le Rupel et l'Escaut, les autorités de la Ville de Bruxelles, responsables du service des barques, construisent une chaussée pavée entre Boom et Anvers. Le service qui, depuis le XVI^e siècle, utilisait uniquement les voies d'eau, profite des avancées technologiques de l'époque pour améliorer les conditions de voyage des passagers.

Nous tenterons de répondre aux questions suivantes : Quel est le rôle des services de barques au XVIII^e siècle ? La construction des chaussées modernes reliant Bruxelles à Anvers a-t-elle eu une influence sur la fréquentation des barques publiques ? Nous pourrions de cette manière conclure à la complémentarité et/ou à la concurrence entre la navigation et le transport par route en matière de circulation des personnes.

II. LES BARQUES

1. Historique

Au début du XVI^e siècle, le canal de Willebroek est navigable et sert au commerce de marchandises. Les autorités mettent rapidement en place pour le transport des personnes le service des barques publiques⁶ appelé « *Veere* »⁷. Dès 1563, les embarcations portent les armes du souverain pour signaler à toutes les personnes malintentionnées qui se risqueraient à attaquer les barques que ces dernières et leur équipage naviguent sous la protection du Gouvernement central⁸. La même année, les barques sont afferméées pour trois ans au tarif annuel de 1.780 florins⁹.

⁶ WAUTERS A., *Documents concernant le canal... op. cit.*, p. XVI.

⁷ « *Veere* » ou dans un certain nombre de textes « *Veerdienst* » ou « *Veergeld* », nom de l'argent récolté par les employés de cette administration. Ce bureau dépend de l'Administration de la Navigation, administration relevant de la Ville de Bruxelles qui s'occupe de la gestion du canal. Cette dernière est aussi appelée : Rivage, ou Administration du canal.

⁸ A l'époque de la mise en place du service des barques, les Pays-Bas étaient sous le pouvoir espagnol. Les lettres accordant l'autorisation de graver les armes du souverain datent du 18 mars 1563.

⁹ Nous ne savons pas si cette mise en ferme perdure longtemps. Les premiers comptes analysés n'en font pas mention. Archives de la Ville de Bruxelles (A.V.B.), *Collection des Archives historiques*, n°2564.

Deux ordonnances publiées en 1575 fixent les conditions d'utilisation des barques. Elles concernent le trajet et la durée de l'aller-retour de Bruxelles à Willebroek qui ne peut pas dépasser cinq heures. Cette disposition peut sembler étrange, mais si on se base sur le fait que les *Heudes*¹⁰ naviguant de Willebroek à Anvers doivent profiter de la marée pour gagner du temps, on peut imaginer que les départs des barques de Bruxelles¹¹ se calquent sur ceux des *Heudes*. Par conséquent, la deuxième barque de la journée doit être de retour pour la seconde marée descendante du jour. Ces documents stipulent également le tarif en vigueur pour le transport des personnes sur les barques. Ils signalent aussi que les fermiers des barques ne peuvent accepter le transport de marchandises autres que les bagages des passagers. Cinq barques doivent être continuellement utilisables.

En 1751, plusieurs *Heudes* ayant sombré suite aux mauvaises conditions de navigation, la Ville de Bruxelles introduit une demande pour construire une route de Boom à Anvers afin de remplacer le transport des personnes par bateau sur le Rupel et l'Escaut, par des voitures publiques. L'octroi est accordé le 9 septembre 1763¹². Les *Heudes* ont encore navigué de temps en temps et ce jusqu'en 1769¹³. Ensuite, les derniers bateaux et la Maison de la Navigation d'Anvers¹⁴ seront vendus.

Le transport des voyageurs par bateau de Bruxelles à Willebroek reste en place malgré la suppression des *Heudes* et est combiné à un service de diligences à partir de Boom jusqu'à Anvers. Le transport des personnes par eau perdure jusqu'en 1835 à l'arrivée du chemin de fer. Le service des barques ne peut pas soutenir la concurrence de ce nouveau moyen de transport.

2. Les bateaux et le trajet

Deux types de bateaux transportent les personnes. D'une part, les *Veerschuiten* qui sont halés par des chevaux et qui naviguent de Bruxelles jusqu'à Willebroek et d'autre part les *Heudes*, bateaux plus résistants

¹⁰ Voiliers utilisés sur l'Escaut et le Rupel, également appelés « coches d'eau » dans certains textes.

¹¹ Les barques naviguent de Bruxelles à Willebroek, les passagers prennent ensuite les *Heudes* pour rejoindre Anvers. Elles sont aussi appelées « *veerschuit* ».

¹² La construction et l'exploitation de la route sont développées dans BADOT A., *Le transport des personnes... op. cit.*, pp. 110-143.

¹³ A.V.B., *Collection des Archives historiques*, n° 887.

¹⁴ La Maison de la Navigation d'Anvers est le lieu d'embarquement et de débarquement des passagers des *Heudes* et appartient à l'Administration de la Navigation.

pourvu de voiles qui transportent les voyageurs de Willebroek à Anvers sur le Rupel et l'Escaut.

Les *Veerschuiten* sont aussi appelés « barques » ou « coches d'eau ». Le terme utilisé dans les comptes de l'Administration de la Navigation¹⁵ semble peu adéquat pour décrire ces embarcations, puisqu'il caractérise des bateaux qui ne sont pas halés. Les embarcations nommées de la sorte dans les documents dépouillés, sont halées entre Bruxelles et Willebroek, elles devraient être dénommées « *Trekschuit* » ou « *Jaagschuit* », ce qui signifie « coche d'eau » ou « barque de trait ». Dès 1632, ce type de bateau est construit à Bruxelles¹⁶. Il est utilisé du XVI^e au XIX^e siècle. Les coches d'eau sont des bateaux simples avec une proue presque droite et une poupe arrondie. À l'avant de ces embarcations, on trouve le mat de halage. Le grelin, cordage utilisé pour le halage, est fixé à l'arrière du bateau près du gouvernail. Il passe par la pointe du mat pour être relié au palonnier des chevaux de trait¹⁷. Au début du XVII^e siècle, les bateaux qui jusqu'alors sont entièrement ouverts, sont recouverts par une toile goudronnée, cloisonnée à l'avant et à l'arrière. Une ouverture latérale permet l'accès à l'intérieur du bateau. Ce toit est, petit à petit, construit en planches ou en toile. Le bateau est conçu pour accueillir des passagers qui peuvent s'installer sur des bancs de chaque côté du pont ou du rouf. À l'arrière fermé par une cloison, on peut observer une cabine recouverte de toile goudronnée pour les gens importants. Les bagages sont rassemblés à l'avant du bateau¹⁸.

Les *Heudes* sont habituellement utilisées comme bateaux de transport de marchandises sur les fleuves de Flandre, de Zélande et de Hollande. Elles sont de différents types. Celle utilisée entre Anvers et Willebroek est un grand bateau solide avec une poupe ronde surmontée d'une structure en forme de trapèze. Les bords de l'embarcation sont assez hauts et en leur milieu est aménagée une grande porte par laquelle on peut apercevoir deux ponts. Certains passagers sont installés dans le rouf et d'autres voyageurs se tiennent sur le pont, sans doute le toit du rouf. À l'arrière de l'embarcation se trouve une cabine. Le bateau est équipé de canons sur le second pont. L'ensemble des voiles est composé de la voile à livarde attachée à un long mât et d'une très large grand'voile attachée aux drisses

¹⁵ A.V.B., *Collection des Archives historiques*, n^{os} 859-909.

¹⁶ VAN BEYLEN J., *Schepen van Nederlanden van de late Middeleeuwen tot het einde van de 17de eeuw*, Amsterdam, 1970, p. 177.

¹⁷ *Ibidem*, p. 178.

¹⁸ *Ibidem*, p. 179.

du foc¹⁹. Les *Heudes* sont robustes pour naviguer sur les cours d'eau naturels. Elles s'usent en vingt ans et coûtent cher à la Ville de Bruxelles. Différents auteurs reconnaissent que l'entretien et la construction de ces barques représente un réel investissement²⁰.

3. Les horaires

Tous les documents²¹ consultés témoignent du fait que deux bateaux partent chaque jour en direction d'Anvers. Cependant les horaires varient d'un ouvrage à l'autre. Avant 1766, il n'y a pas d'horaire fixe puisque les barques partent deux fois par jour en fonction de la marée, les voyageurs embarquent à Bruxelles pour Vilvorde ou Anvers²². Après 1766, les informations recueillies divergent. Différents horaires sont proposés. Alphonse Wauters, dans son ouvrage sur le canal de Bruxelles, indique que les horaires des barques sont différents selon les saisons. En hiver²³, les bateaux partent de Bruxelles à 7 heures du matin. En été, ils quittent la capitale à 6 heures²⁴. Les *Almanachs de la Ville de Bruxelles* nous donnent des informations précises sur l'heure à laquelle les barques partent. Le départ est programmé à huit heures du matin²⁵. Plusieurs descriptions de la Ville de Bruxelles font rapport d'un départ des barques deux fois par jour²⁶. Nous remarquons que, dans tous les cas, seul l'horaire du premier départ est fixé. Le second dépend sans doute du retour des *Veerschuiten* à Bruxelles.

¹⁹ Le terme foc est utilisé de façon générique car le bateau ne possède pas de foc à proprement parler, le beaupré étant très court.

²⁰ Les lettres patentes, délivrées en Conseil de Brabant au nom du roi d'Espagne Philippe II, reconnaissent ces frais. Ces derniers sont énumérés : la grande quantité de bateaux, les abris contre les intempéries, les chevaux de halage et le personnel. Elles signalent aussi que les frais dépassent de temps en temps les profits. WAUTERS A., *Documents concernant le canal... op. cit.*, p. 55.

²¹ Les informations que nous avons trouvées ne sont pas concordantes sur tous les points. Archives générales du Royaume (A.G.R.), *Conseil des Finances*, n° 3307. FRICX G., *Description de la Ville de Bruxelles*, (réédition anastatique), Bruxelles, 1996 ; *Guide fidèle contenant la description de la Ville de Bruxelles*, (réédition anastatique), Bruxelles, 1996, p. 107 ; *Almanach de la Ville de Bruxelles*, Bruxelles, 1732-1796 ; WAUTERS A., *Documents concernant le canal... op. cit.*, pp. XIV-XX.

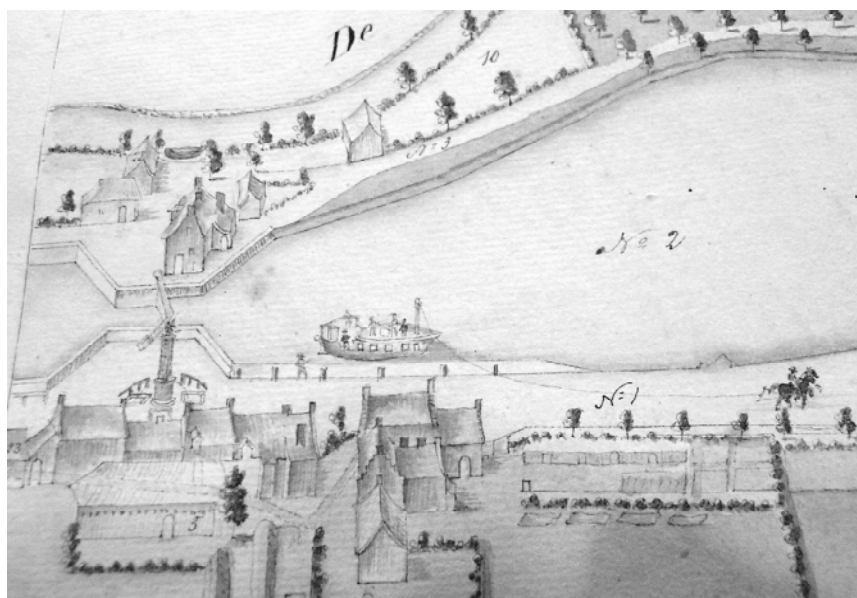
²² *Le quartier Sainte-Catherine et les anciens quais*, dans *Bruxelles, Ville d'art et d'histoire*, n° 11, 1994, p. 11.

²³ Du premier octobre à Pâques.

²⁴ WAUTERS A., *Documents concernant le canal... op. cit.*, p. XVI.

²⁵ La barque de Vilvorde part deux fois par jour.

²⁶ FRICX G., *Description de la Ville de Bruxelles... op. cit.*, p. 147.



1. *Veerschuiten* tiré par un cheval à l'écluse des Trois Fontaines en 1663.
Détail de l'*Atlas du Canal*, (A.V.B., *Collection des Archives historiques*, n°793bis).



2. Anonyme, *De heu van het Convoy van Mechelen*, gravure de 1647
(*Collection du Musée de la Ville de Bruxelles, Maison du Roi*).

**Comparaison entre le service des barques et celui des diligences :
publics visés et tarifs**

	Service des barques (<i>Veergeld</i>) ^a	Diligences d'Anvers
Organisé	Au milieu du XVI ^e siècle	Au début du XVIII ^e siècle après la construction des différents tronçons de la route Bruxelles-Anvers
	En 1763	
Tarif	10 sols de Bruxelles à Willebroek ^b et 5 sols de Willebroek à Anvers	Selon le voiturier, ^c entre 44 et 58 sols de Bruxelles à Anvers
	10 sols de Bruxelles à Willebroek 14 sols de Boom à Anvers	
Public visé	Personnes modestes, petits artisans, petits marchands de Bruxelles	Personnes fortunées

^a Dans cette colonne, nous détaillerons le prix à la fois de la combinaison *Veerschuiten/Heudes* et la combinaison *Veerschuiten*/voitures publiques.

^b Les voyageurs prennent cinq barques différentes pour effectuer le trajet. Ils changent à chaque écluse. L'argent récolté entre Bruxelles et Willebroek entre dans le *Veergeld* de Bruxelles et celui récolté entre Boom et Anvers dans le *Veergeld* d'Anvers.

^c Deux voituriers assurent le transport des passagers. La première diligence part de Bruxelles et arrive à Anvers d'une traite tandis que la seconde suit un itinéraire plus compliqué. Les barques partent de Bruxelles aux Trois Fontaines pour 2 sols, ensuite les passagers empruntent des voitures jusqu'à Malines. Les quatre premières places sont à 16 sols et les quatre autres à 12 sols. À Malines, il y a un deuxième coche vers Anvers à 28 sols ; ce qui représente en tout de 44 à 46 sols. A.G.R., *Conseil des Finances*, n° 3307.

Il est important de traduire ces prix en pouvoir d'achat. Le salaire d'un petit employé correspond à 10 florins par mois²⁷. En 1761, le prix du pain de seigle (pain blanc) est de 260 grammes pour 1 sol soit un peu moins de 4 sols par kilo de pain²⁸. Si on estime la consommation d'une personne à 500 grammes de pain par jour la dépense mensuelle équivaut à 60 sols soit 3 florins. Par conséquent, 1/5 à 1/3 de la paye est utilisé pour nourrir une personne en imaginant qu'elle ne mange que du pain à raison de 500 grammes par jour. Il faut ajouter à cela le prix d'un loyer, les différents impôts etc. Si l'employé doit nourrir une famille les frais augmentent. Souvent, les épouses et les enfants doivent travailler²⁹. On se rend compte que le pouvoir d'achat des petits employés est relativement réduit. Le prix d'un voyage est par conséquent un réel investissement.

4. Fréquentation des barques

Le public qui prend les coches d'eau est composé de voyageurs modestes ou économes. De nombreux voyageurs viennent du sud du pays à Bruxelles sur des chariots de marchandises pour éviter de payer le prix des coches et des diligences jusqu'à la capitale. Ensuite, ils prennent les barques pour aller traiter leurs affaires à Anvers. Certains artisans se rendent annuellement à Anvers et reviennent par eau, car les frais sont moins importants que par voiture.

Enfin, les petits marchands de Bruxelles se rendent quatre à six fois par an à Anvers pour acquérir de menues marchandises. « *Les coches d'eau, dit Heuden, ne servent à autre usage qu'à seconder le menu peuple et le petit Marchand dans leurs voyages, qui ne scauroient se soutenir qu'au moyen de la plus scrupuleuse économie [...], rarement, trouve-t-on de gros marchands ou de personnes aisées et commodes* »³⁰.

²⁷ BADOT A., *Le transport des personnes... op. cit.*, p. 74.

²⁸ VERLINDEN, C., *Dokumenten voor de geschiedenis van prijzen en lonen in Vlaanderen en Brabant*, t. 2, Bruges, 1973, p. 1306.

²⁹ Différents graphiques représentant les loyers et le prix du pain sont proposés. BRUNEEL C., *L'économie... op. cit.*, pp. 480-515.

³⁰ Témoignage de Nicolas Bacon. A.G.R., *Conseil des Finances*, n° 3307. Le type de passagers est aussi repris dans plusieurs autres témoignages de la même liasse du Conseil des Finances. On mentionne aussi que ce sont des négociants qui utilisent les barques, dans la demande d'octroi du 7 avril 1702. WAUTERS A., *Documents concernant le canal... op. cit.*, p. XVIII.

La construction de la chaussée Boom-Anvers augmente les frais des transports. Cependant, les barques s'arrêtant à Boom, les utilisateurs peuvent continuer à pied jusqu'à Anvers. Ils ne payent que 10 sols et peut-être deux liards pour la traversée par les pontons. Ce mode de transport mixte, à la fois par eau et par terre, est par conséquent le moyen de déplacement le moins onéreux.

5. Infrastructures pour les passagers

Autour de ce transport de personnes toute une infrastructure s'installe. La Maison des barques est le point de départ des bateaux. À Bruxelles, elle est installée au centre à hauteur du Marché aux Porcs. C'est un petit édifice auquel on ajoute en 1729, une horloge et une cloche pour indiquer le départ aux voyageurs³¹. En 1830, elle est démolie précédant de peu la suppression des barques³². Une Maison des barques est également installée à Anvers³³.

La Ville de Bruxelles fait construire la chapelle Sainte-Croix pour permettre aux passagers de suivre la messe avant de partir³⁴. Une autre chapelle est installée à Tisset pour les voyageurs qui n'ont pas eu l'occasion d'assister à la messe à Anvers ou à Bruxelles.

En 1702³⁵, un service de diligence est organisé à Bruxelles pour transporter les passagers des barques de la Maison des barques jusqu'à leur hôtel en ville. Avant cette date, ce service organisé dans les autres villes manque à Bruxelles. Les passagers se plaignent de devoir faire le chemin à pied surtout la nuit ou les jours de mauvais temps. Le coût du transport est de six sols par personne.

6. Les conditions de voyage

Les conditions de navigation sur cours d'eau naturel ne sont pas des plus agréables³⁶. Le personnel de la Navigation n'hésite pas à faire remarquer, lors des demandes d'octroi, tous les dangers et les inconvénients de ce

³¹ *Le quartier Sainte-Catherine et les anciens quais... op. cit.*, p. 11.

³² HYMANS P., *Bruxelles à travers les âges*, t.1, Bruxelles, 1882, p. 113.

³³ En 1781-1782. A.V.B., *Collection des Archives historiques*, n° 900.

³⁴ HYMANS P., *Bruxelles à travers les âges*, t.1, *op. cit.*, p. 113.

³⁵ Léonard Lannoy, bourgeois de la Ville de Bruxelles et charpentier, obtient un octroi en sa faveur le 2 avril 1702. WAUTERS A., *Documents concernant le canal... op. cit.*, p. 110.

³⁶ BADOT A., *Le transport des personnes... op. cit.*, pp. 27-48.

mode de transport. Les passagers doivent subir les vicissitudes de la marée qui conditionnent l'heure d'embarquement. Le temps du trajet par eau est irrégulier. Il dépend des vents et des conditions météorologiques. En cas de vent favorable le voyage est plus rapide, mais en cas de tempête et de vents contraires, le trajet s'avère beaucoup plus long. Cette irrégularité est préjudiciable aux passagers qui se rendent à Anvers pour affaires, car ils ne peuvent planifier leur arrivée. La navigation sur le Rupel³⁷ est dangereuse surtout au niveau du village de Rupelmonde³⁸. C'est à cet endroit que la rivière se jette dans l'Escaut et les eaux y sont capricieuses³⁹. Il n'est pas rare que des barques s'y échouent. C'est pour pallier ces dangers que la Ville de Bruxelles construit la route de Boom à Anvers. Les passagers profitent du canal où la navigation est moins risquée et prennent ensuite les voitures publiques. Différents dangers sont ainsi évités. La route est plus rapide et plus agréable. Le transport par bateau a cependant certains avantages pour les passagers, comme nous l'avons vu précédemment, le trajet est moins cher. Pour les exploitants du service, il y a moins de risques de fraudes puisque les passagers peuvent moins facilement éviter les contrôles en descendant en cours de route. Beaucoup de fraudes sont constatées sur les routes : les gens prennent des chemins de campagne pour éviter les barrières avant de continuer sur la route principale⁴⁰.

III. LE *VEERGELD*

1. Les frais et les entrées de l'Administration du *Veergeld*

1.1. Les dépenses

1.1.1. Le salaire des employés

La principale dépense à laquelle l'Administration du *Veergeld* doit faire face est le montant annuel des salaires des employés⁴¹. Dans un souci de

³⁷ Le Rupel : réunion de la Petite-Nèthe, de la Mol, et de la Grande-Nèthe au niveau du village de Rumpst. Ces trois rivières rejoignent la Dyle et cet ensemble prend le nom de Rupel. Il se jette dans l'Escaut à Rupelmonde et est navigable par tous les temps. Le canal de Willebroek s'y déverse à Boom où se forme un port naturel.

³⁸ WAUTERS A., *Documents concernant le canal...* op. cit., p. XV.

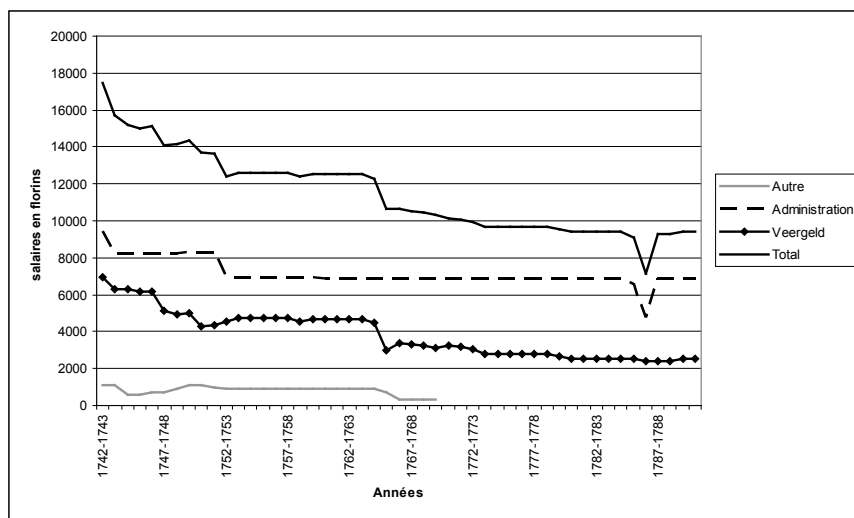
³⁹ DE RIVE B.-L., *Précis historique et statistique des canaux et rivières navigables de la Belgique et d'une partie de la France*, Bruxelles, 1835, p. 136.

⁴⁰ BADOT A., *Le transport des personnes...* op. cit., p. 134.

⁴¹ Les informations à ce sujet se trouvent à trois endroits dans les comptes. Ces catégories sont, bien entendu, modifiées au fur et à mesure des années. Nous avons, à partir

clarté nous allons dans un premier temps présenter l'évolution de cette dépense avant d'observer de manière méthodique les autres frais.

Graphique 1 : évolution annuelle des gages



Nous avons choisi de répartir le salaire des employés du *Veerdienst* selon différentes catégories dans le but de faciliter nos observations.

La première catégorie que nous avons appelée dans le graphique « Administration » comprend le salaire perçu par les employés de l'Administration du canal, notamment le surintendant, le receveur, l'official contrôleur et les employés subalternes. Elle reprend aussi la somme versée aux tenanciers des ponts, aux éclusiers, aux maîtres des quais, au *boomslyuter*⁴² et au *spuymeester*⁴³. D'autres salaires sont encore

des différentes valeurs trouvées dans les archives, réalisé différentes courbes. Elles reprennent le total des différentes catégories que nous détaillerons par la suite. Les comptes sont effectués de la Saint-Jean d'une année à la Saint-Jean de l'année suivante. En 1785, il y a cependant un changement. Les comptes couvrent la période de la Saint-Jean au 31 décembre de l'année suivante. Par la suite les comptes sont organisés du 1^{er} janvier au 31 décembre. Nous n'avons pas tenu compte des sept mois entre la Saint-Jean 1786 et le 31 décembre de la même année.

⁴² *Boomslyuter* : personne qui était responsable de déplacer la poutre qui entravait la navigation au niveau d'un port.

⁴³ *Spuymeester* : personne qui s'occupe de l'écoulement à différents endroits. Un *spuymeester* est engagé au lieu-dit « Le Chien » et au canal d'écoulement entre Hembeek et Meulenbeek. A.V.B. *Collection des Archives historiques*, n° 798.

repris dans cette catégorie : ceux versés au contrôleur, au receveur et aux deux gardiens qui s'occupent de percevoir l'impôt sur les fours des boulangers instauré lors de la construction du canal. Enfin le brigadier du pont de Laeken et l'éclusier de Ransbeeck sont aussi mentionnés dans cette catégorie. Sur les cinquante années étudiées, il n'y a pas eu beaucoup de changements, en dehors de la suppression de certaines fonctions. L'observation de la courbe nous permet de découvrir que les changements se font surtout au début des années 1740, en 1751 et sur la fin de la période étudiée. Le changement principal de 1751 est dû à la suppression du salaire des employés chargés de percevoir l'impôt sur le four à pain. Ceci semble vraiment étonnant puisque cet impôt a continué d'être perçu. Il n'y a cependant plus d'amendes encaissées pour contravention à cet impôt.

La deuxième catégorie de gages que l'on trouve dans les comptes, concerne les employés du *Veergeld*, appelée « *Veergeld* » dans le graphique. Quand on observe la courbe, on remarque plus d'irrégularités que pour la catégorie précédente. Elle correspond au cumul des salaires des collecteurs et des contrôleurs du *Veergeld* à Anvers et Bruxelles, des personnes responsables de l'ouverture et de la fermeture des portes de la navigation et du personnel chargé de diriger les bateaux. Les plus grands changements dans la distribution des salaires se situent au début des années 1750 et à la fin des années 1760. En 1750, différentes fonctions sont modifiées et abandonnées. Le salaire du contrôleur du *Veergeld* à Anvers diminue et, par la même occasion, on observe aussi la disparition du poste de collecteur du *Veergeld* à Anvers. C'est à cette époque qu'il ne reste plus que deux bateliers des *Heudes* et plus que huit valets.

A la fin des années 1760, il y a des changements similaires : abandon de certaines fonctions, comme celles de bateliers des *Heudes* et leurs valets, diminution progressive du nombre des bateliers des *Veerschuiten* qui de dix en 1747 passe à six en 1766. Les autres variations sont dues au fait que le salaire de ces employés est payé par mois et que pour différentes raisons, ils ne perçoivent pas la totalité de leur salaire. En effet, différentes retenues sur le salaire sont appliquées en cas de non respect des instructions données pour les différentes fonctions⁴⁴. Nous avons aussi observé différentes mentions dans les comptes qui expliquent les raisons pour lesquelles la totalité des gages n'est pas versée. Souvent, en cas de décès de l'employé ou lorsqu'un bateau est en réparation, les

⁴⁴ *Idem.*

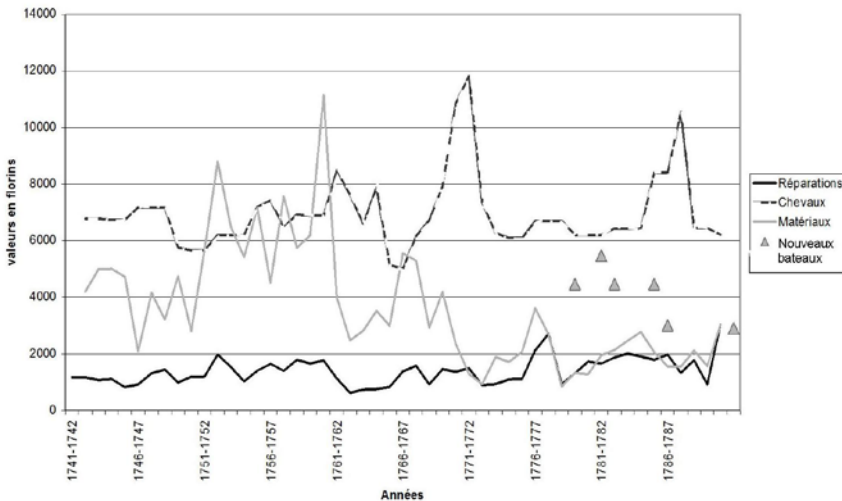
bateliers ou leur famille ne sont pas rémunérés. Comme pour beaucoup de fonctions dans l’Ancien Régime, le poste n’est pas renouvelé à la disparition d’un employé. Nous remarquons aussi que certaines fonctions ont tendance à disparaître au fur et à mesure des années. Si nous comparons le personnel qui perçoit un salaire dans les comptes du *Veergeld* de 1694⁴⁵ à celui que nous pouvons observer en 1742-1743, nous ne remarquons que peu de différences. Les salaires ne subissent pas de modification tout au long de ces années.

La troisième catégorie concerne les gages perçus par le personnel des *Veerschuiten* et des *Heudes* mais qui apparaissent dans une autre catégorie des comptes : les frais concernant les *Heudes*. Nous l’avons nommée « Autre ». Au fur et à mesure ces postes disparaissent ou sont intégrés à d’autres parties du compte.

1.2. Les autres frais

Outre les gages dont nous avons déjà parlé, le *Veerdienst* doit faire face à certains frais. Ils sont repris dans diverses parties du compte.

Graphique 2 : évolution annuelle des frais du Veergeld



⁴⁵ Les salaires varient entre 1.300 florins par an pour les hauts fonctionnaires et 17 florins pour le personnel subalterne. Le poste et le salaire perçu par chaque employé est détaillé dans : BADOT A., *Le transport des personnes... op. cit.*, pp. 76-91. Compte de 1694 : A.V.B., *Collection des Archives historiques*, n° 2564.

Trois courbes composent ce graphique, elles représentent chacune une catégorie de frais à laquelle l'Administration de la Navigation doit faire face annuellement. Il faut ajouter à ces montants les gages de personnes attachées au *Veergeld* que nous avons développés précédemment⁴⁶.

1.1.1. Frais de l'entretien annuel des bateaux⁴⁷

Les frais de l'entretien des bateaux correspondent à la somme versée au maître des fabricants de bateaux pour la réparation des différentes embarcations de l'Administration du canal. La somme allouée annuellement à cet effet varie entre 1.000 et 2.000 florins⁴⁸. Cette différence s'explique par le fait que lorsque les réparations sont plus conséquentes ou lors de la construction d'un nouveau bateau, les sommes demandées par les fabricants sont plus élevées. Il est donc logique d'observer, sur le graphique, des pics sur la courbe des frais relatifs à l'achat des matériaux, lorsque les montants versés au fabricant sont élevés. L'année 1752-1753 en est un bon exemple. Cependant à partir de 1780, toutes les dépenses liées à la construction d'un nouveau bateau sont groupées (triangles sur le graphique). On constate que les montants versés au réparateur et ceux relatifs à l'achat de matériaux diminuent. Cela vaut pour les frais des quatre premiers bateaux représentés sur le graphique. Pour les deux suivants, une partie des coûts est à nouveau incluse dans les frais des matériaux nécessaires à la construction. Les bateaux sont régulièrement calfatés. Un ouvrier est chargé de boucher avec de l'étope⁴⁹ goudronnée les interstices de la coque des bateaux. Ceci assure et améliore l'étanchéité des embarcations.

1.1.2. Frais pour les matériaux⁵⁰

Différents matériaux propres aux bateaux sont mentionnés dans les comptes. Leurs coûts varient en fonction de différents paramètres spécifiques à

⁴⁶ Le fabricant répare aussi les bateaux de dragage et les brise-glaces utilisés par l'Administration de la Navigation.

⁴⁷ L'entretien correspond aux petites réparations et au calfatage des bateaux. Ces frais correspondent à la courbe noire du graphique n°2, A.V.B., *Collection des Archives historiques*, n° 2605.

⁴⁸ Il n'est pas possible de faire une moyenne, parce qu'elle n'est pas représentative de l'ensemble des données.

⁴⁹ Etope : partie grossière de la filasse, morceaux de corde goudronnée. *Le Nouveau petit Robert... op. cit.*, p. 969.

⁵⁰ Nous nous sommes basée sur les comptes de 1780 à 1791. Pour chaque année, nous avons calculé le pourcentage de chaque type de travaux par rapport à la somme totale payée pour l'ensemble des réparations.

chaque type de matériau. Ces frais dépendent également des réparations nécessaires. Entre 1750-1760, nous pouvons observer une augmentation de l'achat de matériel. La Ville fait naviguer d'anciennes *Heudes* qu'elle refuse de remplacer et qui doivent, par conséquent, être plus souvent réparées. A partir de 1763, date du début de la construction de la route, la Ville n'investit plus dans la réparation des coches d'eau. Les pics importants que nous pouvons régulièrement observer correspondent sans doute à la construction d'un nouveau *Veerschuit*, d'un brise-glace ou d'un bateau de dragage⁵¹.

a) Le bois

Le bois est un des matériaux les plus importants dans la construction des embarcations. Il représente, selon les années, entre 24%⁵² et 50%⁵³ de la somme totale des matériaux nécessaires à l'entretien et à la construction des bateaux. Cette différence de proportion s'explique, d'une part, par la quantité de bois nécessaire, sa forme et sa qualité. D'autre part, lors de nouvelles constructions, les prix des autres matériaux augmentent. Le bois supplémentaire acheté est probablement compris dans le prix du nouveau bateau. Les essences de bois mentionnées sont surtout le chêne et le hêtre. Le scribe utilise dans la plupart des cas un terme générique pour évoquer l'achat de bois. Avec le pin, elles sont les principales essences utilisées sur les chantiers navals⁵⁴. Nous n'avons malheureusement pas d'indication quant à la provenance des arbres utilisés pour la construction et la réparation des bateaux. Il s'agit d'arbres centenaires assez épais et longs pour permettre la fabrication des différentes parties du bateau⁵⁵. Pour qu'il se conserve plus longtemps, le bois des bateaux est traité contre la pourriture et les champignons. Il est acheté sous des formes qui varient selon l'utilisation qui en est faite. Ces dernières sont, de temps à autre, précisées dans les comptes. On parle de planches, mais aussi de poutres, et de bois naturellement courbé. Ces pièces courbées proviennent d'arbres

⁵¹ Nous n'avons pas d'information précise à ce sujet, mais si on se réfère à la fréquence à laquelle les bateaux sont remplacés à partir de 1780 et les frais engendrés par la construction d'un nouveau bateau (entre 3.000 florins et 5.000 florins), nous remarquons que les augmentations sont régulières et correspondent à l'augmentation du prix d'une nouvelle embarcation.

⁵² La somme varie entre 500 florins et 1.500 florins. A.V.B., *Collection des Archives historiques*, n° 900.

⁵³ Les années où il n'y a pas de nouveaux bateaux construits.

⁵⁴ VAN BEYLEN J., *Schepen van Nederlanden... op. cit.*, p. 23.

⁵⁵ *Ibidem*, p. 24.

qui lors de leur croissance sont déformés artificiellement soit parce qu'ils sont élagués d'une certaine manière soit parce que leurs branches sont pliées dans le but d'obtenir la courbure souhaitée⁵⁶. La quantité de bois achetée influence également le prix de ce matériau.

b) Le goudron, le brai, l'étaupe et le rotin

Ces quatre matériaux sont renseignés annuellement dans les comptes. La somme allouée à l'achat de ces matériaux est variable selon les années et les autres matériaux acquis. Elle varie entre 5% et 30% de la somme globale⁵⁷. Le goudron et le brai sont des matières importantes, car elles sont, à l'époque, l'unique moyen de rendre les bateaux étanches et de combattre la pourriture et les détériorations. Le brai est obtenu après distillation de goudron, de pétrole et d'autres matières organiques. L'étaupe est composée d'anciens cordages goudronnés. On utilise l'étaupe blanche (composée de fil de lin) pour calfater les bateaux. Le rotin est traité, puis utilisé pour le doublage de la coque des bateaux afin de la renforcer.

c) Les cordages

Chaque année certains cordages doivent être remplacés. Leur fabrication coûte annuellement de 7% à 10% du montant total des réparations. En général, les cordes sont amenées en filasse au chantier naval, elles y sont mises en écheveaux et tressées selon la grosseur désirée. Il semble que la Navigation achète directement des produits finis. Les cordes sont également goudronnées pour plus de solidité et éviter qu'elles ne pourrissent trop rapidement. Plusieurs types de cordages sont utilisés pour monter et descendre les voiles et les maintenir, pour haler les barques et les amarrer, etc. Selon l'emploi, les cordages doivent présenter différentes caractéristiques telles que l'élasticité, l'épaisseur, la résistance. La fabrication des cordes est, de ce fait, une entreprise indépendante sur un chantier naval⁵⁸.

d) Les voiles

Les voiles des *Heudes* ne sont plus mentionnées en 1780, mais il nous semble important d'évoquer ce poste. Nous avons constaté que, chaque

⁵⁶ *Ibidem*, p. 25.

⁵⁷ Entre 90 florins et 300 florins par an.

⁵⁸ VAN BEYLEN J., *Schepen van Nederlanden... op. cit.*, p. 28.

année, elles sont soit réparées soit remplacées. Nous ne pouvons pas estimer le coût exact des travaux, parce qu'ils sont toujours mentionnés avec d'autres matériaux.

e) La peinture des bateaux

Les bateaux doivent être régulièrement repeints. Le montant de cette tâche représente de 5% à 25% du budget des réparations. Les variations sont dues au nombre de bateaux à repeindre. En effet, on remarque que lors de la construction de nouveaux bateaux, les frais de peinture sont plus élevés que les autres années. La peinture joue un rôle esthétique, mais participe aussi à renforcer l'étanchéité des embarcations⁵⁹.

f) Le travail du fer et les clous

Différentes parties du bateau sont en fer et doivent être régulièrement remplacées ou réparées. Le budget alloué varie entre 5% et 10%⁶⁰ de la somme totale des travaux. Les comptes ne précisent pas quelles parties sont en fer. Toutefois, nous savons que les *Heudes* sont armées de canons. De même, les embarcations comportent un grand nombre de clous, si bien que 5% du montant total des réparations est destiné à leur achat. Cette somme augmente lors de la construction de nouvelles embarcations. De nombreux travaux pour la construction et la réparation de serrurerie sont mentionnés. Ces travaux sont réalisés dans les Maisons de la Navigation, mais aussi sur les bateaux. Ils ne représentent que 2% du budget global⁶¹.

g) Le confort des passagers et particularités du transport des personnes

D'autres frais propres aux *Heudes* et aux *Veerschuiten* sont mentionnés dans les comptes. Ces frais sont moins importants, ils ne concernent que 2% à 3% du budget nécessaire à la réparation des bateaux.

Les bougies et l'éclairage

Les barques doivent être éclairées pendant la nuit. Les passagers ont à disposition une à deux bougies par pont. Il est plusieurs fois évoqué dans les comptes que les lanternes contenant ces bougies sont réparées. Les combustibles utilisés sont la cire et l'huile.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 42.

⁶⁰ Le montant se situe autour des 100 florins.

⁶¹ Une trentaine de florins.

Le plomb et le poinçon

Chaque année, du plomb est livré. Il est utilisé pour fabriquer des petites boules (*cogels*) en plomb qui sont poinçonnées et distribuées aux passagers des barques. Elles servent sans doute de reçu pour prouver que le trajet a bien été payé. Le poinçon est aussi régulièrement refait.

Les réparations occasionnelles

Pendant la période étudiée, on note plusieurs fois la réparation d'un chariot utilisé pour transporter les bagages des passagers. Les effets personnels sont également conservés dans des paniers. Ces derniers sont réparés en 1780 et 1782⁶². Le panier du messenger est remplacé en 1786⁶³. L'horloge de la Maison de la Navigation de Bruxelles fait l'objet de réparation en 1770 et en 1783⁶⁴. Du verre est également acheté. Il est destiné à la réparation des fenêtres des *Heudes* et des *Veerschuiten*, mais aussi des lanternes.

1.1.3. Le soin des chevaux des *Veerschuiten*⁶⁵

Cette courbe correspond aux dépenses occasionnées par l'entretien des vingt-quatre chevaux qui tirent les barques entre Bruxelles et Willebroek⁶⁶. Ces dépenses recouvrent les gages des palefreniers, l'achat de nouveaux chevaux, l'acquisition et la réparation du matériel nécessaire au halage, le ferrage des chevaux et enfin le fourrage. La plupart du temps, ces dépenses sont mises en ferme, si bien qu'il est impossible de déterminer avec précision les sommes exactes allouées à chaque poste. Cependant, au cours de la période étudiée, le soin des chevaux n'est pas affermé pendant douze ans. Ceci permet de nous faire une idée de la proportion des frais occasionnés. Nous allons, dans un premier temps, analyser les frais de ces années-là, ensuite, nous ferons un commentaire sur les mises en ferme.

Les frais relatifs aux chevaux varient d'un peu plus de 5.000 florins à près de 12.000 florins en 1770-1771. Les rémunérations des palefreniers correspondent de 1.008 florins à 1.120 florins par an pour tout le personnel, soit 10 à 15 % du budget alloué aux soins des chevaux. L'achat de nouveaux chevaux se fait annuellement. Au cours des dix années où le nombre de chevaux est indiqué, il varie de neuf à vingt-quatre

⁶² A.V.B., *Collection des Archives historiques*, n^{os} 900 et 901.

⁶³ *Ibidem*, n^o 904.

⁶⁴ *Ibidem*, n^{os} 889 et 901.

⁶⁵ Ces frais correspondent à la courbe blanche et noire du graphique n^o2.

⁶⁶ Chaque cheval fait quatre lieues par jour, il faut donc vingt chevaux pour assurer le service et quatre chevaux pour remplacer les déficients. A.G.R., *Conseil des Finances*, n^o 3307.

unités⁶⁷, soit le renouvellement de l'ensemble de l'écurie. Les prix sont proportionnels au nombre de bêtes acquises, mais le prix unitaire évolue également selon le marché. Le pic que présente entre 1761-1763 la courbe du graphique relative aux soins des chevaux démontre le nombre plus important de chevaux achetés. Pendant ces deux années, la Navigation a fait l'acquisition de quarante et un chevaux de halage. Par rapport à l'ensemble des frais qu'ils occasionnent, leur achat ne représente que 6% à 10%. Le matériel de halage ne coûte proportionnellement que 2% à 10% de l'ensemble des frais de cette catégorie. Il s'agit surtout de harnachement. Le coût du ferrage des chevaux varie entre 4% et 10% du montant total. La somme annuelle versée au maréchal-ferrant dépend du nombre de chevaux dont il doit s'occuper. Nous clôturerons cet inventaire par les achats de fourrage et de paille qui constituent les dépenses les plus importantes des frais alloués aux soins des chevaux. De 50% à 70% du budget y sont consacrés ; ce qui représente de 3.000 florins à 8.000 florins en 1770 et 1772, soit le double du prix d'un nouveau bateau. Ces différences de prix sont dues aux fluctuations des prix du marché des céréales. Les années 1770 à 1772 sont des années de pénurie⁶⁸, la Ville multiplie le nombre de ses fournisseurs en avoine, son, paille, foin et pain pour constituer un stock de nourriture suffisant pour l'entretien des chevaux⁶⁹. Nous pouvons aussi observer une augmentation des frais à la fin des années 1780 ; celle-ci s'explique par le climat d'insécurité lié aux différentes révolutions de la fin du XVIII^e siècle. Nous ne pouvons pas déterminer les quantités de fourrage nécessaires. Elles ne sont jamais signalées dans les comptes et différents types d'aliments sont renseignés pour un même montant.

La mise en ferme des frais liés aux soins des chevaux se fait pour une période de trois ans. La première année, le fermier est payé dans certains cas quelques florins de plus que les deux années suivantes. La somme de l'affermage est fixée en fonction du prix du fourrage et de la paille. En effet, quand le prix des céréales augmente, la somme allouée à la mise en ferme est plus importante⁷⁰. Il est rare qu'un fermier s'occupe des chevaux pendant plus de trois ans⁷¹.

⁶⁷ En 1761-1762. A.V.B., *Collection des Archives historiques*, n° 879.

⁶⁸ VERLINDEN C., *Dokumenten voor de geschiedenis van prijzen en lonen... op. cit.*, p. 1309.

⁶⁹ A.V.B., *Collection des Archives historiques*, n°s 889, 890 et 891.

⁷⁰ Nous nous basons sur le graphique n°2 et le prix de l'avoine renseigné dans VERLINDEN C., *Dokumenten voor de geschiedenis van prijzen en lonen... op. cit.*, p. 1309.

⁷¹ Sur la période étudiée, seul un fermier reste plus de trois ans, mais il obtient un somme plus intéressante pour sa ferme.

d) Conclusion

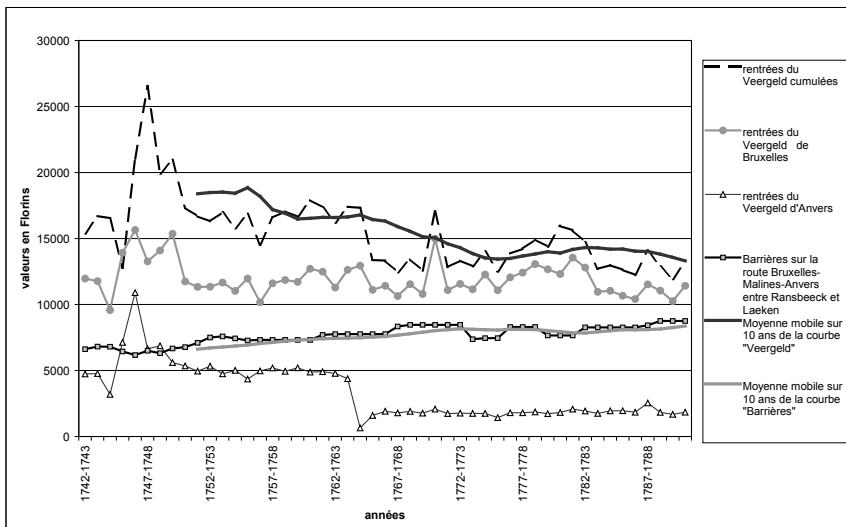
Une part importante du budget nécessaire au bon fonctionnement du *Veerdienst* est due aux gages des employés. Les autres dépenses nous renseignent sur la gestion quotidienne du service des barques. Les frais les plus importants sont ceux qui concernent l'entretien des chevaux et l'entretien des *Heudes*. Dans sa demande d'octroi pour la construction de la route Boom à Anvers, la Ville de Bruxelles espère réduire les frais liés à la réparation des bateaux, mais aussi ceux entraînés par l'entretien des chevaux. Si nous nous référons au graphique des dépenses, nous pouvons constater que les premiers sont effectivement réduits tandis que les seconds restent très élevés. La somme versée au maître des bateaux reste plus ou moins constante pendant toute la période étudiée.

2. Les recettes

Les bénéfices du *Veergeld* proviennent des sommes perçues pour le transport des passagers. Quelques rentrées supplémentaires sont ajoutées occasionnellement lors de la vente d'un vieux cheval ou d'un bateau usagé. Nous allons analyser dans un premier temps les entrées annuelles du *Veergeld* et dans un second temps les rentrées dites extraordinaires.

2.1. Entrées annuelles du *Veergeld*

Graphique 3 : évolution annuelle des rentrées du *Veergeld*



Nous avons choisi de présenter les revenus des barrières sur le même schéma parce que cette courbe suit l'évolution inverse de celle du *Veergeld* et qu'elle témoigne de la fréquentation de la route Bruxelles-Anvers⁷².

En 1694, la collecte du *Veergeld* de Bruxelles et d'Anvers rapporte plus de 50.000 florins⁷³. En 1790, les revenus ne s'élèvent plus qu'à 13.000 florins. Pendant la période étudiée, ils fluctuent de plus de 26.000 florins en 1747 à moins de 12.000 florins en 1789. Différents auteurs analysent la chute de la fréquentation des barques. D'une part R. de Peuter attribue cette baisse à la concurrence entre le trafic fluvial et le trafic par route⁷⁴. D'autre part, B. Blondé⁷⁵, conteste cette affirmation en faisant observer que le trafic général des personnes vers Anvers diminue. L'étude relative au public qui utilise les barques et les diligences nous permet de proposer une suggestion intermédiaire. D'une part, les personnes les plus modestes se rendent à Anvers par bateau et les personnes plus riches préfèrent le confort des diligences. Nous pouvons donc suggérer qu'au moment de la mise en place des voitures entre Bruxelles et Anvers à la fin du XVII^e siècle, les plus riches délaissent le transport par eau et que, par conséquent, il y a une diminution nette des revenus du *Veergeld* entre le début et le milieu du XVIII^e siècle. D'autre part, la baisse générale du trafic vers Anvers explique la diminution progressive du *Veergeld* entre 1740 et 1789.

Si nous nous référons au graphique, une autre constatation corrobore notre hypothèse. En comparant la courbe représentant les revenus du *Veergeld* en général et celle des barrières, on peut noter que la brusque augmentation des revenus du *Veergeld* en 1746-1747 correspond à une diminution des entrées des droits de barrière situées sur la route de Ransbeek qui longe le canal. Les droits de barrière étant affermés, les variations annuelles sont moins marquées que celles observées sur la courbe du *Veergeld*. Nous pouvons observer une baisse du montant de la mise en ferme des droits. Les deux courbes représentant les moyennes mobiles nous permettent de constater que, pendant les dernières années

⁷² Il faut nuancer le rapport entre la fréquentation d'une route et les revenus des barrières. Voir BADOT A., *Le transport des personnes... op. cit.*, p. 133.

⁷³ En 1694, le *Veergeld* de Bruxelles s'élève à 35.978 florins et celui d'Anvers à 17.718 florins. Le revenu total est de 53.696 florins. A.V.B., *Collection des Archives historiques*, n° 2564.

⁷⁴ DE PEUTER R., *Brussel in de achttiende eeuw : sociaal-economische structuren en ontwikkelingen in een regionale hoofdstad*, Bruxelles, 1999, p. 208.

⁷⁵ BLONDÉ B., *Een economie met verschillende snelheden... op. cit.*, p. 208.

de la période étudiée⁷⁶, la fréquentation de la route semble d'abord diminuer pour augmenter par la suite tandis que le *Veergeld* augmente légèrement pour diminuer ensuite. Une forte chute du *Veergeld* d'Anvers est observée dès 1766, date à laquelle la chaussée de Boom à Anvers est ouverte à la circulation. Les *Heudes* de Willebroek à Anvers sont remplacées par des diligences qui parcourent la nouvelle route. Le *Veergeld* d'Anvers correspond à partir de ce moment-là à ce trajet en voiture. Suite à cette innovation, les entrées diminuent de 3.000 florins.

Cette baisse peut être attribuée aux personnes qui préfèrent emprunter la route Boom-Anvers à pied pour éviter les frais de diligence. En effet, le *Veergeld* de Bruxelles diminue moins brusquement ; ce qui prouve que les barques sont toujours populaires.

Certaines petites variations de la courbe générale du *Veergeld* peuvent être expliquées par le fait que des travaux sont effectués au canal et perturbent la navigation. Nous pouvons aussi constater que certaines augmentations de revenus des barques sont parfois dues aux détériorations ou aux travaux sur la route Bruxelles-Anvers. En 1784-1785, la Ville de Bruxelles investit près de 3.000 florins pour réparer le pavé de la chaussée de Ransbeek qui avait été endommagé par des inondations. Il se peut qu'au fur et à mesure des années, l'état de la route se soit détérioré et que les usagers ne soient plus aussi satisfaits du confort et du transport par diligence.

En 1746, Bruxelles est prise par les troupes du Maréchal de Saxe lors de la guerre de succession d'Autriche. Ceci peut expliquer en partie la hausse des revenus du *Veergeld* cette année-là.

Nous n'avons malheureusement pas trouvé d'information sur la hausse soudaine du montant du *Veergeld* en 1771, ni sur les facteurs qui ont provoqué ces mouvements de population. Nous pouvons observer à la même époque une augmentation du prix des céréales. Le manque de nourriture a peut-être provoqué un mouvement de population vers les campagnes.

Dans le chapitre consacré au personnel du Canal, nous avons relevé la diminution du nombre d'employés attachés au service du transport des personnes. Parallèlement, on voit diminuer le nombre de bateaux destinés à la navigation. Ces réorganisations se font en 1747 et en 1765-1766. Si

⁷⁶ Entre 1775 et 1790.

nous observons le graphique, nous constatons que ces dates correspondent aux grandes diminutions des rentrées du *Veergeld*. Deux explications sont possibles. D'une part, le fait qu'il y ait moins de bateaux permet à moins de passagers d'emprunter les barques ; ce qui explique la forte chute de la courbe du *Veergeld* après 1747. D'autre part, si nous faisons abstraction de l'année 1746, les revenus montrent que le nombre de passagers a fortement diminué. Il est, par conséquent, possible que l'Administration de la Navigation ait décidé de supprimer des bateaux avant 1746. Ce serait le manque de passagers qui aurait entraîné la suppression d'embarcations. Le *Veergeld* est donc influencé par différents facteurs.

Premièrement, les événements extérieurs, politiques, commerciaux et festifs⁷⁷ provoquent des mouvements de population.

Deuxièmement, le développement des routes sur lesquelles un service de diligence est organisé. Ces voitures publiques sont en concurrence avec les coches d'eau. On remarque, en effet, que selon l'état des routes ou la baisse du nombre de bateaux ces deux moyens de communication s'influencent. Cependant, ils sont aussi complémentaires, car ils répondent aux besoins de publics différents.

Troisièmement, la perte de la prépondérance commerciale d'Anvers explique aussi la diminution du nombre de personnes qui se rendent dans cette ville.

2.2 Rentrées extraordinaires

Les rentrées extraordinaires ne recouvrent pas des recettes exclusivement liées au *Veergeld*. En effet, elles reprennent toutes les sommes qui entrent dans la caisse du Canal et qui sont, comme le nom de cette catégorie l'indique, en dehors des entrées habituelles. Cette catégorie varie fortement d'une année à l'autre, si bien qu'il est impossible d'établir la moyenne de ce qu'elle rapporte à la Navigation. L'étendue des valeurs varie de 444 florins en 1750-1751 à 47.199 florins en 1775-1776. Parmi ces gains, certains montants sont récoltés grâce à la vente de biens utilisés pour le service du *Veergeld*. Ils varient selon les années de 0 à 2.696 florins⁷⁸. Nous détaillerons ces derniers par la suite.

⁷⁷ Dans les demandes d'octroi introduites par la Ville de Bruxelles pour la construction de la route Boom-Anvers, les autorités bruxelloises citent, entre autres, la ducasse de Malines et le marché d'Anvers. A.G.R., *Conseil des Finances*, n° 3307.

⁷⁸ En 1781-1782, année à laquelle la Maison des barques d'Anvers est vendue.

Les rentrées les plus conséquentes sont celles qui proviennent de la Ville de Bruxelles ou du receveur qui rachète son poste. En effet, au début de son mandat, le receveur nommé doit payer le déficit des comptes de l'année précédente. S'il n'est pas en mesure de le faire, la Ville lui avance la somme due. Bruxelles verse aussi régulièrement de quoi couvrir les réparations et les nouvelles constructions nécessaires au bon fonctionnement de la navigation⁷⁹. Les rentrées plus modestes proviennent de la vente de divers articles. La plupart du temps, il s'agit de pièces de bois, de fagots, de branches ou d'arbres coupés le long des rives du canal ou sur les propriétés appartenant à l'Administration de la Navigation. La moindre brindille semble être vendue. Les prix varient selon le type d'arbre et la qualité du bois. Il est sans doute vendu comme combustible ou plus rarement comme bois de construction. Il peut rapporter parfois plus de 3.000 florins par an⁸⁰. On vend aussi les copeaux provenant des travaux de menuiserie et les chutes de bois. Ces ventes exceptionnelles concernent aussi d'autres marchandises. Nous allons, dans un premier temps, évoquer les objets qui ne concernent pas directement les bateaux et le transport des personnes ; dans un second temps, nous détaillerons précisément les biens rattachés au *Veergeld*. Des restes de matériaux, par exemple, de la chaux⁸¹ ou des pierres⁸² sont monnayés. Plusieurs morceaux de portes d'écluse sont vendus, soit parce qu'elles sont pourries⁸³, soit parce qu'elles doivent être remplacées⁸⁴ ou à la suite d'intempéries⁸⁵.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'Administration du *Veergeld*, nous avons pu observer différentes ventes. La Maison de la Navigation d'Anvers est vendue en 1781⁸⁶. Elle rapporte 2.665 florins. Plusieurs vieux bateaux sont liquidés. De 1743 à 1790, treize *Veerschuiten* sont vendus, huit avant 1766 et cinq après. A partir de

⁷⁹ Par exemple, en 1775-1776, la Ville investit pour l'élargissement du canal. En 1785-1786, la Ville aide l'Administration de la Navigation à financer les réparations nécessaires suite à des inondations exceptionnelles.

⁸⁰ Par exemple en 1743-1744, 3.791 florins sont récoltés et en 1789-1790, 2.835 florins. A.V.B., *Collection des Archives historiques*, n^{os} 861 et 909.

⁸¹ En 1763 et en 1787. *Ibidem*, n^{os} 880 et 906.

⁸² En 1766 et 1787, dates auxquelles d'une part la route de Boom est construite et d'autre part le pavé de la route de Ransbeek est réparé. *Ibidem*, n^{os} 884 et 906.

⁸³ En 1769-1770, vente d'une porte d'écluse pourrie. *Ibidem*, n^o 888.

⁸⁴ En 1746-1747 et en 1761-1762, les portes de l'écluse de Willebroek sont vendues. *Ibidem*, n^{os} 863 et 879.

⁸⁵ En 1784, il y a eu de terribles inondations. La Ville vient en aide à la Navigation pour réparer les dégâts. *Ibidem*, n^o 904.

⁸⁵ *Ibidem*, n^o 900.

1765, il n'y a plus que sept coches d'eau en service. Pendant la période étudiée, trois *Heudes* sont vendues, la première en 1746-1747 et les deux autres en 1765-1766. Elles ont rapporté à l'Administration autour de 500 florins⁸⁷ chacune. La première date de vente correspond à la suppression d'un des bateaux en service. Les deux autres coches sont vendus à la suppression du service des *Heudes* suite à l'ouverture à la circulation de la route de Boom à Anvers en 1765. Nous n'avons pas trouvé de trace de la vente du dernier bateau en circulation. Il se peut que la personne qui a rédigé le compte n'ait pas écrit explicitement « *Heuden* » mais « *Schuit* ou *Schip* ». Certains bateaux utilisés pour le dragage du canal sont aussi mentionnés dans cette catégorie des comptes. Cinq sont vendus, dont quatre entre 1781 et 1788. Ils ont sans doute été surexploités lors des travaux d'élargissement du canal en 1775-1776 et suite aux inondations de 1784.

Le dernier type de bateau signalé dans les comptes, est un *Ligger*, petit bateau utilisé pour faire traverser les personnes d'une rive à l'autre du Rupel⁸⁸. Outre les embarcations entières, de vieilles voiles et des morceaux de bateaux sont également mis en vente. La dernière source de revenus particulière au *Veergeld* provient de la vente des chevaux qui halent les embarcations et des surplus de fourrage.

2.3. Conclusion

La principale source de revenus du *Veergeld* est le droit payé par les passagers. Annuellement, les entrées extraordinaires ne rapportent pas grand'chose, en moyenne autour des 300 florins. Lors des ventes exceptionnelles, par exemple, en 1765-1766 et en 1780 lors de la liquidation des biens liés aux *Heudes*, les entrées sont plus conséquentes et augmentent considérablement les revenus du *Veergeld*.

3. Rentabilité du *Veergeld*

Après avoir analysé les revenus et les frais annuels du *Veergeld*, nous allons observer le rapport entre les dépenses et les rentrées. Cela nous

⁸⁷ La première *Heude* vendue rapporte 426 florins. Mais les suivantes sont vendues dans un lot de différents bateaux. Nous ne pouvons pas en avancer le montant exact. A.V.B., *Collection des Archives historiques*, n^{os} 862 et 883.

⁸⁸ *Ibidem*, n^o 883.

permettra d'observer si la construction de la chaussée de Boom à Anvers, dans le but de réduire les frais de transport des personnes, a une influence réelle sur les finances ou s'il n'y a pas de changement.

Le service est régulièrement déficitaire. Ceci est déjà vrai dès sa mise en place. En 1562, le Conseil de Brabant délivre des lettres patentes au nom du Roi d'Espagne, Philippe II, afin de mettre les barques sous la protection du souverain. Il reconnaît à cette occasion l'investissement que la Ville fait pour mettre en place le service des barques et des coches d'eau : « *Cela ne pouvait s'effectuer qu'à très grands frais, à cause de la grande quantité de bateaux et des abris contre le vent, la chaleur et le froid, et du grand navire qu'il fallait employer pour conduire les passagers par l'Escaut⁸⁹, de la quantité des chevaux employés à tirer les bateaux, de la multitude de bateliers nécessaires ; de telle sorte qu'à certains jours les frais devraient dépasser de beaucoup le produit* »⁹⁰.

Pendant la période étudiée, les dépenses dépassent les bénéfices vingt-neuf années sur quarante-huit. La Navigation va tenter de réduire les frais de différentes manières. Elle réduit le nombre de bateaux et le nombre du personnel naviguant, elle supprime les emplois superflus, et met en ferme l'entretien des chevaux ce qui amortit l'augmentation des frais due à la fluctuation du prix des céréales. Enfin, la suppression du transport des personnes par eau entre Willebroek et Anvers permet de grandes économies. Cet objectif est un des arguments principaux de la demande d'octroi introduite pour la construction de la chaussée de Boom à Anvers. À partir de 1765, date d'ouverture à la circulation des diligences sur la nouvelle chaussée, les frais de rémunération et d'achat des matériaux diminuent. Les dépenses sont, par conséquent, moins importantes.

Après le début des années 1760, les déficits dus au service des barques sont réduits et certaines années les bénéfices sont plus importants que les pertes. On remarque, cependant, que les frais de construction des nouveaux bateaux (*Veerschuiten*, Brise-glaces, bateaux de dragage) et la hausse de prix des aliments pour les chevaux pèsent encore lourd dans les « comptes du *Veergeld* ». La suppression totale du transport des personnes par bateau n'est pas du tout envisagée par la Ville de Bruxelles. Le prix modeste de ce moyen de transport attire un public qui ne peut se

⁸⁹ Les *Heudes*.

⁹⁰ Traduction des propos des lettres patentes. WAUTERS A., *Documents concernant le canal... op. cit.*, p. 55.

permettre de voyager en diligence.

IV. CONCLUSION

Les voies d'eau et les chaussées semblent être à la fois complémentaires et en concurrence. Le service des barques existe depuis le XVI^e siècle et n'a pas beaucoup évolué entre la fin du XVII^e siècle et le milieu du XVIII^e siècle. Bien que le *Veergeld* soit la plupart du temps déficitaire, il permet aux personnes de voyager entre Bruxelles et Anvers.

Entre Bruxelles et Willebroek, les voyageurs empruntent des barques halées, appelées *Veerschuiten*. Les *Heudes*, voiliers plus robustes, relient Willebroek à Anvers par le Rupel et l'Escaut. Cette dernière partie du trajet entre Bruxelles et Anvers est risquée, les bateaux doivent faire face aux intempéries, aux courants contraires et aux irrégularités de la marée.

Les frais d'entretien du service sont importants. Il faut payer les employés : les bateliers, leurs assistants et le personnel chargé de l'administration. Le coût des réparations annuelles des bateaux est élevé, et enfin un budget important est alloué au harnachement et au fourrage des chevaux qui halent les *Veerschuiten*.

Au cours de XVIII^e siècle, les entrées du *Veergeld* diminuent d'une part à cause de la concurrence des services de diligences installés sur la route Bruxelles-Malines-Anvers et d'autre part, après la suppression des *Heudes* suite à la construction de la chaussée de Boom à Anvers. L'Administration de la Navigation de Bruxelles prend des mesures pour réduire les frais. Elle supprime certaines embarcations et le personnel qui y est affecté. Elle souhaite également améliorer la qualité du service proposé. La Ville de Bruxelles décide d'introduire en 1751, une demande d'octroi pour la construction d'un tronçon pavé entre Boom et Anvers. Elle ne peut financer une prolongation du canal mais désire pallier les difficultés de transport sur les voies navigables naturelles en le remplaçant par un service de diligences.

Grâce aux avantages des chaussées modernes, les services de diligences établis au début du XVIII^e siècle sur la chaussée Bruxelles-Malines-Anvers ont attiré un public aisé, capable de financer le prix d'un voyage en voiture. Ils offrent alors une alternative en concurrence avec le service des barques en répondant à des besoins de rapidité et de sûreté. On peut dire que de ce point de vue, les transports par eau et par terre sont en

concurrence.

Les petits marchands et les voyageurs plus modestes ne pouvant pas payer le prix d'un trajet en diligence, continuent à se rendre à Anvers au moyen des barques publiques, préférant un transport moins coûteux aux critères de rapidité et de sécurité. La navigation et les diligences sont donc complémentaires puisqu'elles répondent à des besoins différents. Cette complémentarité est renforcée par le fait que la Ville de Bruxelles construit une route entre Boom et Anvers pour éviter les risques et les inconvénients du transport par bateau via le Rupel et l'Escaut.

Il serait intéressant de poursuivre cette recherche à la fois dans l'espace et dans le temps. Une recherche synchronique révélerait sans doute les différences dues aux circonstances locales. Par exemple, l'étude des barques publiques de Namur, située dans une région vallonnée, ou de celles de Bruges et Gand, villes qui jouissent d'un réseau de canaux, pourrait élargir et nuancer nos résultats. Une analyse diachronique permettrait de mieux observer les évolutions que le service du *Veergeld* a subies, d'une part, avant la période étudiée et, d'autre part, un siècle après cette période au moment de la mise en place du chemin de fer. Une autre révolution dans le domaine des transports.