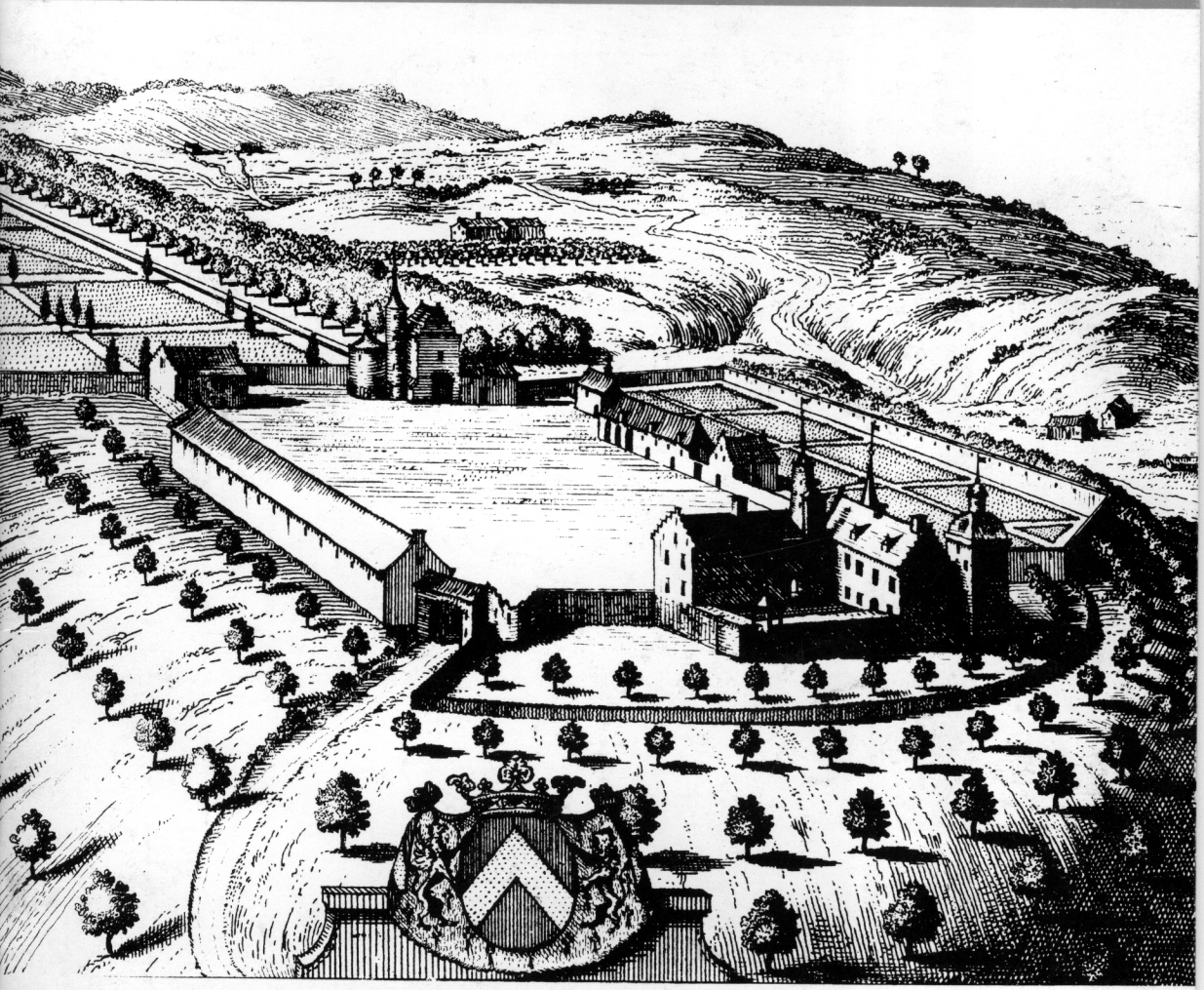
ENTRE SENNE ET SOIGNES

Bureau de dépôt :
1460 ITTRE

LXII-1989
21e année

Trimestriel
2e trim. 1989



NOS VILLAGES

AU XIX^{ème} SIECLE

Impact du chemin de fer périphérique et d'une première industrialisation de nos vallées sur la vie des gens

par Gaston NEUKERMANS

Note de la Rédaction

«Nos villages au XIXe siècle» constitue la quatrième fresque historique et littéraire de notre excellent collaborateur, Gaston Neukermans. Plus sérieuse (l'humour est moins de mise dans cette époque difficile mais n'en est pourtant pas absent), l'étude se révèle néanmoins comme les trois autres, une solide analyse socio-économique du siècle passé dans nos campagnes.

Peu après l'apparition du miracle ferroviaire qui laisse nos villages relativement isolés, les premières «fabriques» *fleurissent sur la Sennette, apportant une prospérité éphémère. Mais le* «struggle for life» *a rapidement raison de nos papeteries-cartonneries en cette seconde moitié d'un impitoyable siècle de fer. L'auteur, par son écriture et ses connaissances, se montre proche des habitants de nos villages, petits cultivateurs, journaliers et ouvriers.*

Suivons maintenant avec le plus grand intérêt tous les membres de la famille croqués malicieusement — et avec minutie — par Gaston Neukermans : les petites filles qui aident «à la buée» *(lessive), les jeunes garçons qui gardent ou promènent* «les chèvres, les moutons, la vache ou le cochon le long des chemins herbus», *le père qui est tantôt* «faukeu», «pikteu», «batteu d'flaya» *ou* «arracheu d'patakes, de betteraves ou de djouttes (navets)» *la mère, enfin,* «boutiquière dans un coin, cabaretière dans l'autre et barbière dans une encoignure...».

Jean-Paul Cayphas

1. LE MIRACLE FERROVIAIRE

Il est touchant de voir avec quelle chaleur les anciens abonnés du rail évoquent encore aujourd'hui leurs bons vieux trains et trams à vapeur. Les autorails qui ont suivi, quoique plus confortables, ne semblent pas avoir bénéficié de la même tendresse. Ils ne sont tout compte fait qu'une étape dans l'évolution du matériel ferroviaire.

Par contre, l'apparition, dans la première moitié du XIX^{ème} siècle, de la locomotive à vapeur tirant des voitures et des wagons fut perçue comme une véritable **révolution** dans les **moyens de transport.** Il faut reconnaître que ceux-ci n'avaient guère évolué depuis l'Antiquité. C'étaient toujours le bateau sur la voie d'eau, le cheval attelé à une voiture ou la marche à pied pour les plus humbles, inéluctable servitude. Et il fallait être enfant, poète ou fou de village pour oser faire ce rêve insensé : dérober à l'Ogre endormi ses merveilleuses Bottes de 7 Lieues.

A. LA MARCHE A PIED

Eventuellement avec un échafaudage d'objets sur le dos comme les colporteurs qui parcouraient la campagne en permanence. Ou une hotte à la manière de Saint Nicolas.

Vers 1925, on voyait encore parfois une femme âgée traverser le hameau, une hotte aux épaules. *« Cela est plus pratique qu'un « kertin » d'osier dont l'anse vous scie le pliant du bras »* disait-elle. Comme elle ressemblait de par son accoutrement à la sorcière de Blanche-Neige des « Contes en images », les enfants se tenaient à l'écart, méfiants.

Une légende tenace voulait que les *« botteresses »* de Liège eussent transporté dans leur hotte la terre destinée à ériger la butte de Waterloo (1824-1826). Certains farceurs renchérissaient encore en affirmant que cette terre provenait du *« chemin creux d'Ohain »* - cher à Victor Hugo dans *« Les Misérables »* 1862 - *« un fossé, une fosse »* où vint s'abîmer la charge des cuirassiers de Milhaud, *« des hommes géants sur des chevaux colosses ! »*. Et le maître d'école de préciser à notre intention : *« Prononcez, un « faussé, une fausse » à la française ! Et cessez, bon sang, de rouler les « r » ! »*.

Les chemineaux pouvaient également porter un sac de toile ou une mallette de cuir, en bandoulière. Ou encore jeter sur l'épaule un baluchon à deux poches - l'une derrière et l'autre devant - à la façon des ouvriers flamands qui accompagnaient la « machine à battre » entre les deux guerres. Dans tous les cas, les bras restaient libres et les mains aussi. Dix, vingt ou trente kilomètres ne semblaient pas les effrayer et ils eussent bien ri s'ils avaient su qu'un jour - afin de promouvoir la marche à pied - on remettrait des brevets de capacité et d'honneur aux marcheurs « pour le plaisir ! ».

B. LE CHEVAL, *« la plus noble conquête que l'homme... » (Buffon)*

Le cheval de trait est apprécié pour sa force et son aptitude à tirer, d'un pas lent mais sûr, un char, une charrette, un chariot que nous appelons *« barot », « bègna »* ou *« berga »* selon le type.

Le bidet est un petit cheval de selle qu'on peut atteler à un véhicule léger : une carriole, un cabriolet, un *« tonneau »*.

Quant aux belles montures, brillant par leur élégance, leur vitesse, leur puissance, elles sont l'apanage des gens fortunés, des militaires... ou des courriers postaux.

Outre le cheval, il y a aussi le mulet, le baudet (âne) dont le braiment est bien *« le cri le plus laid de la création »* (J. et J. Tharaud), le bœuf avec un joug sur le front, si utile au travail des champs :

« J'aime Jeanne, ma femme, mais j'aime mieux
la voir mourir que voir mourir mes bœufs ».

« Les Bœufs » paroles et musique de P. Dupont.

Chez nous, les bœufs ont été rapidement supplantés par les chevaux, la région Nivelles-Soignies étant devenue un centre important d'élevage du cheval de trait.

N'oublions pas la *vache*, hier encore, fréquemment attelée au chariot des petits fermiers du Pajottenland (Ouest de Hal).

L'âne, cheval du pauvre, a disparu de nos contrées avec l'industrialisation. Mais dans nombre de pays méditerranéens, il est encore aujourd'hui l'animal à tout faire. Têtu peut-être, mais sobre et peu coûteux.

C'est lui qui au début de ce siècle tirait la charrette du marchand de sable blanc destiné à être vendu aux cafetiers soucieux de la propreté de leur établissement. Ils en saupoudraient le revêtement de pierre ou de planche de leur cabaret, portant même la coquetterie jusqu'à esquisser des dessins autour du poêle et du grand crachoir en fonte, lui-même rempli de sable. Fin, sec et propre, il absorbait et séchait magnifiquement la bière renversée, épongeait l'eau des chaussures et des vêtements mouillés, dissimulait les fonds de pipes vidées d'un coup sur le talon du fumeur ou encore les jets de salive propulsés par les *« chiqueux »*. Le soir, le sable était balayé et jeté aux ordures avec tout ce qu'il enrobait (la sciure de bois pouvait servir au même usage).

C. ENFIN LE TRANSPORT PAR VOIES D'EAU

Barques, bateaux, coches d'eau sur les rivières, canaux ou fleuves. Voiliers sur les mers.

Les travaux de notre premier canal étaient justement en cours (1827-1832).

N.B. : Le transport par air n'en était encore qu'au stade expérimental. Il y avait déjà quelques ballons (aérostats) mais l'aéroplane ne décollera vraiment qu'au début du siècle suivant.

Tout bien considéré, les légionnaires romains de nos livres d'histoire, disposant de belles chaussées rectilignes, étaient mieux lotis que les soldats de Napoléon. Cela n'empêcha pas les conscrits de notre région, fantassins dans l'armée impériale, de parcourir l'Italie, l'Allemagne, l'Espagne, la Russie..., à pied, aller et retour, pour assister tout près de chez eux à la chute des « Aigles » dans la plaine de Waterloo le 18 juin 1815. Ils étaient loin de se figurer que 20 ans plus tard (le 5 mai 1835), à une vingtaine de kilomètres de là, on inaugurerait la ligne de chemin de fer Bruxelles-Malines, première voie ferrée du continent européen. Deux ans avant les Français, quatre ans avant les Hollandais, nous entrions dans une ère nouvelle où l'énergie de la vapeur multiplierait « à l'infini » la force de l'homme et de l'animal.

Imaginez un instant l'enthousiasme de ceux qui, pour la première fois, ont vu ou emprunté le train, *« un dragon vomissant le feu »* (V. Hugo), marchant *« tout seul »* sur des rails métalliques parallèles, emportant avec lui *« des milliers de voyageurs »* à une *« vitesse inouïe »* (moyenne de 20 km/heure avec des pointes plus élevées) quels que soient l'état des chemins, les conditions atmosphériques ou les accidents du relief.

C'est la vie même de l'homme qui allait changer. Nous les avions enfin nos Bottes de 7 Lieues !

2. APRES VOUS, MESSIEURS LES ANGLAIS !

C'est d'Angleterre que nous vint l'idée de construire un canal charbonnier. C'est d'elle aussi que nous vint le *« Railway »*. D'ailleurs, nos trains roulent toujours à gauche ! Keep left !

Notre indépendance acquise (1830), hommes politiques, industriels et ingénieurs - avec la complicité du Roi Léopold I^{er}, anglais d'adoption et fervent ami du Rail - imaginèrent un réseau ferré qui libérerait des entraves hollandaises nos exportations par mer et par voies d'eau intérieures.

La loi du 1er mai 1834 créa au départ de Malines, un Chemin de fer d'**Etat** s'irradiant dans les 4 directions cardinales. Rails et locomotives étaient anglais mais l'usine John Cockerill de Seraing (Shocking !) allait bientôt prendre le relais. — Anvers fut atteint le 7 mai 1836.



Au début de ce siècle encore, les « botteresses » *parcouraient la campagne avec leur hotte à la manière de Saint Nicolas. (Collection Charles Heyblom)*

— Ans (Liège supérieur), le 2 avril 1838.
— Ostende, le 28 avril 1838.
— Au Sud de Bruxelles, nos villages attendaient la ligne du Midi promise (Arrêté d'août 1838). Elle devait relier Bruxelles (Bogards-Place Rouppe) à Tubize, Soignies, Mons et la frontière française.

Comme on ne précisait pas l'itinéraire à suivre entre Tubize et Soignies, ni le point de jonction avec la future ligne venant de Namur (via Nivelles, comme le proposait J.-B. Vifquain), nous étions en droit d'espérer nous retrouver demain
— qui sur la ligne du Midi,
— qui sur la ligne de Namur.

Good luck !

N.B. : Ce ne fut ni l'un ni l'autre car après Tubize, la ligne continua vers Hennuyères (tunnel 564 m) et Braine-le-Comte. C'est là que vint se rattacher la ligne de Namur décalée vers le Sud. Braine triomphait. Vae Victis !

Nivelles, perdante, attendra encore 13 ans son train quotidien.

Et nous, et nous, et nous, Ittrois et villageois limitrophes en carafe sur le quai ?
— Désolé, m'sieurs dames, vous avez raté le train !
— Et le prochain, chef, c'est quand ?
— Dans 44 ans !
— V'nez, Bobonne, rintrons à l'maison. I n'a ni d'mirake à attindre de cette invention-là !

3. LES GARES QUI NOUS ENTOURENT

Le chemin de fer a donc pris le parti de nous ignorer. Il nous ceinture d'Ouest en Est après une large boucle vers le Sud et échelonne ses gares en sentinelles tout à l'entour, nous confinant dans une oasis de verdure comme pour mieux nous abuser avant de nous réduire.

LISTE DES GARES PERIPHERIQUES

Dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, avec l'année de leur ouverture et la population des communes desservies (recensement officiel de 1856).

A l'Ouest

1840 : Tubize (2.791 habitants).
1841 : Hennuyères (1.516 hab.) - Braine-le-Comte (5.725 hab.).

Au Sud

1842 : Ecaussinnes (d'Enghien et Lalaing : 3.870 hab. + 471 hab.).
1853 : Feluy-Arquennes (2.404 hab. + 2.182 hab.) - ligne concédée.

A l'Est

1853 : Nivelles (Nord) (8.269 hab.).
1854 : Baulers (778 hab.).
1874 : Nivelles (Est), Lillois (1.197 hab.), Braine-l'Alleud (5.230 hab.), Waterloo (3.287 hab.) - ligne d'Etat.

La population ainsi desservie se monte à 37.720 unités. Le train visite toutes les communes les plus peuplées de la région qui sont d'ores et déjà appelées à

un bel avenir : Nivelles, Braine-le-Comte, Braine-l'Alleud... et Tubize qui lui devra son important développement industriel et démographique.

4. NOS VILLAGES OUBLIES

Les voici donc repliés sur eux-mêmes dans un splendide isolement, flanqués du chiffre de leur population (en 1856) et de leur distance par rapport à la gare la plus proche ou la plus facilement accessible.

NORD	Oisquercq	529 hab.	3 km gare de Tubize
	Clabecq	605 hab.	2 km gare de Tubize
	Braine-le-Château	2.702 hab.	5 km gare de Tubize
	Wauthier-Braine	1.533 hab.	7 km gare de Braine-l'Alleud *(à partir de 1874)*
CENTRE	Virginal	1.382 hab.	4 km gare d'Hennuyères
	Ittre	2.307 hab.	7 km 1/2 gare d'Hennuyères
	Haut-Ittre	653 hab.	4 km gare de Lillois *(1874)*
	Op-Hain (1)	1.602 hab.	3 km gare de Braine-l'Alleud *(1874)*
	(Bois-S.-Is.)	(387 hab.)	
SUD	Henripont	332 hab.	4 km gare d'Ecaussinnes
	Ronquières	1.447 hab.	7 km gare d'Ecaussinnes
	Bornival	489 hab.	4 km gare de Nivelles
	Monstreux	329 hab.	2 km 1/2 gare de Nivelles

(1) Orthographe d'époque

TOTAL : 13.910 habitants

Ittre et Braine-le-Château sont seuls à compter plus de 2.000 habitants. Haut-Ittre est plus peuplé que Clabecq.

Les villages du Sud ont la population la plus faible.

L'éloignement des gares périphériques n'est pas très important sauf pour Wauthier-Braine, Ronquières... et Ittre qui, vu sa position centrale, est le plus handicapé de tous.

Tous ces villages auront un jour leur gare ou leur arrêt vicinal sauf Bornival qui l'a raté de peu. Les travaux étaient en cours en 1914 quand...

Mais voyons un peu comment on vivait chez nous, disons entre 1850 et 1880... et souvent même longtemps après !

5. LE MONDE AGRICOLE

En parfaite symbiose avec la nature et traditionnellement attaché à sa religion, le monde agricole vit de culture et d'élevage, consommant ses propres produits (autarcie). L'excédent est vendu à la clientèle, utilisé comme monnaie d'échange dans le troc ou encore distribué comme salaire partiel en nature à la domesticité.

C'est à tort qu'on associe aujourd'hui richesse à argent. Un fermier peut être riche sans pour cela avoir beaucoup d'argent. Sa richesse, elle est dans la fertilité de ses terres, la santé de son bétail, l'importance et le bon entretien de son matériel, la force de ses bras, son courage et l'intelligence de son métier. Souvent même, il n'est que locataire de la terre et de la ferme qu'il tient à bail. Les grands propriétaires terriens résident souvent en ville et n'ont plus que de rares contacts estivaux avec la campagne.

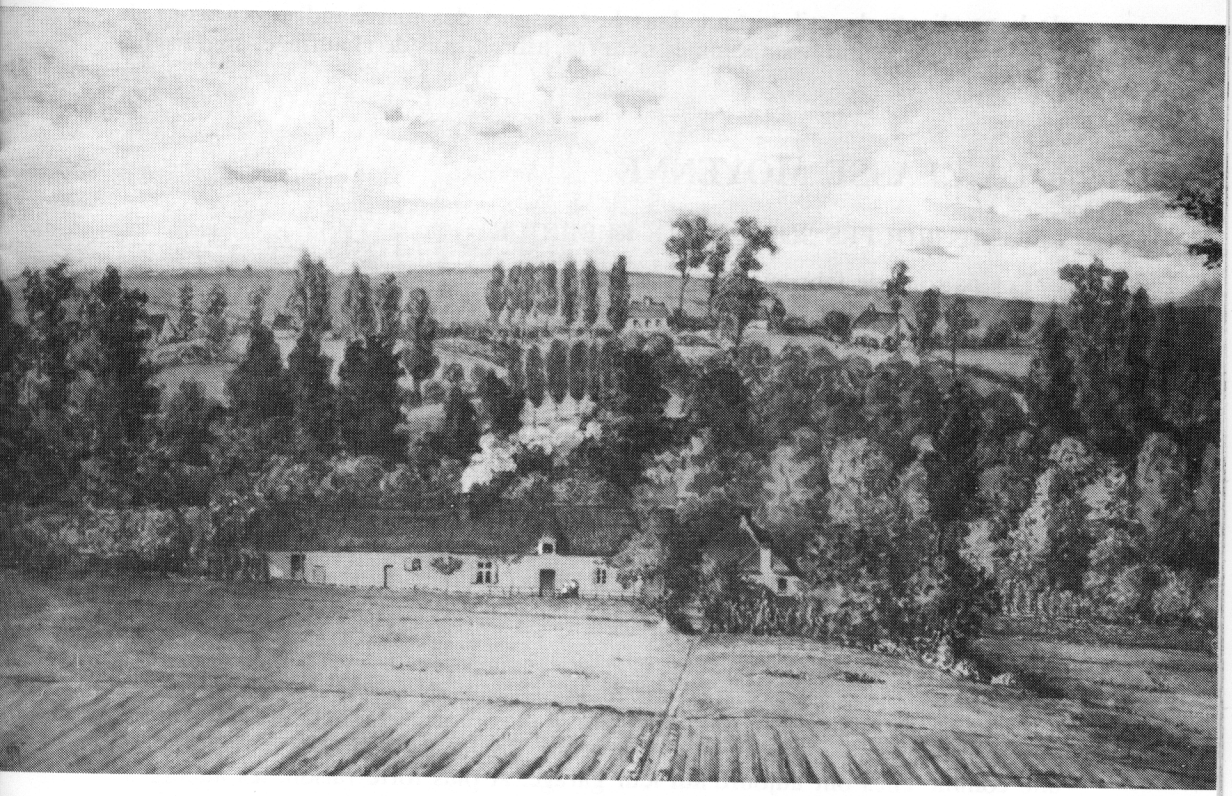
L'argent liquide dont dispose le fermier provient :
— du commerce des bêtes avec les maquignons;
— de la vente :
- d'œufs, beurre ou volaille au *« cosson »*
- de grain aux meuniers ou minotiers
- de betteraves aux sucreries

— de fournitures aux commerçants des villes;
— de la fréquentation régulière des marchés hebdomadaires...

Le monde agricole dans son ensemble ne croit pas aux vertus du chemin de fer.

Si le monde agricole ne croit pas aux vertus du chemin de fer, il utilise pourtant les techniques modernes de l'époque. Autour de la vaste meule, la« machine à battre » *donne une atmosphère enfiévrée à la moisson (Ittre, vers 1910, Ferme de la Drugnode).*





Enfouie au creux d'un paysage rural à Ittre, une longue maison au toit de chaume anime ce tableau de 1859. (Collection Albert van Steensel).

Vivant sur les lieux même de son travail, il n'en ressent pas l'utilité immédiate et ne le perçoit qu'à travers les emprises et expropriations qui risquent de lui être imposées.

Il est sans cesse sollicité de signer des pétitions contre le train. En mars 1864, par exemple, les exploitants des Canaux d'Embranchements de Seneffe remettent aux Autorités une liste de propriétaires de la vallée de la Sennette opposés à la construction d'une ligne de chemin de fer d'Ecaussinnes à Ronquières (canal) qui risque de concurrencer dangereusement lesdits Embranchements (P. Vanbellingen). Puis, ce sont les maquignons qui prédisent aux fermiers la disparition du cheval et du commerce des chevaux. Ou encore les sociétés de transport par route avec postillons et aubergistes relayés par les charretiers, charrons, forgerons, bourreliers... craignant pour leur emploi ou leur commerce. Sans compter les rumeurs les plus fantasques répandues par la presse et les discours de certains orateurs politiques : la fumée de la locomotive fera du tort aux récoltes, le bruit rendra les vaches stériles, le lait transporté par train tournera et le beurre rancira, les paysans en contact avec les villes tentaculaires y perdront leur âme...

Le chemin de fer construit, la suspicion s'estompe et les fermiers deviennent

de bons clients du rail surtout dans le transport des marchandises : wagons de foin, de paille, betteraves, pommes de terre, arbres, bois de chauffage, engrais, bétail...

6. LA CLASSE MOYENNE

1. SONT GROUPES SOUS CETTE RUBRIQUE :

— Les patrons de fabriques, de brasseries
— Les entrepreneurs de bâtiments, de routes...
— Les représentants et intermédiaires de firmes renommées
— Les artisans et commerçants ayant « pignon sur rue »
— Les professions libérales : médecins, vétérinaires, avocats, architectes, géomètres...

2. LA PLUPART ONT UN BIDET ET UN CABRIOLET

pour visiter leur clientèle, vaquer à leurs affaires ou simplement comme signe extérieur d'une certaine aisance.

Ils se rendent en ville pour payer des traites à la banque, consulter des hommes de loi, rencontrer des clients, des fournisseurs... Quelques kilomètres à parcourir au trot ne leur posent pas de problèmes. Partout, des charrons, des forgerons pour les dépannages, des bornes, des chaînes, des anneaux pour y attacher leur cheval ainsi que des auges, des fontaines pour l'y abreuver. S'ils se rendent à Bruxelles, ils prennent le train à la gare la plus proche. La bête est alors gardée et nourrie dans une écurie. Il y en a partout. Toutes les nouvelles bâtisses en ont une comme elles ont aujourd'hui leur garage. A plus forte raison, les auberges !

3. LA CLASSE MOYENNE EST EN GENERAL FAVORABLE AU CHEMIN DE FER,

outil indispensable au développement de l'industrie et du commerce. Il permet de recruter du personnel dans un large rayon et autorise des communications plus rapides et fréquentes avec la Capitale, centre financier et politique du pays.

7. « NOUS, LES PETITS, LES OBSCURS, LES SANS-GRADES... »

Tirade de Flambeau, « L'Aiglon » d'Edmond Rostand

Petit élevage, petite terre, petit métier, petit commerce, petit salaire, voici les petites gens, ceux qui, pour vivre bien ou vivre mieux, ou alors plus simplement pour survivre, cumulent au cours de leur existence les occupations les plus diverses, qu'elles soient habituelles, intermittentes ou saisonnières. Quand on suit le fil de leur cheminement, on s'aperçoit qu'ils sont d'une ingéniosité étonnante et d'une capacité d'adaptation à toute épreuve. Et l'on ne peut s'empêcher d'évoquer le monologue de Figaro :

« Il m'a fallu déployer plus de science et de calculs pour subsister seulement, qu'on n'en a mis depuis cent ans à gouverner toutes les Espagnes ».

« Le Mariage de Figaro », Beaumarchais.



Une maison de torchis et de chaume à Ronquières à la « Ruelle des Morts ». *Vers 1900. (Collection Lionel Luyckx).*

Leur condition est toujours précaire. Ne pouvant compter sur un capital mobilier ou immobilier sécurisant, ils sont à la merci d'un accident, d'une maladie, du vieillissement, d'une conjoncture économique défavorable. Mais ils ont un moral d'acier.

Le fait d'avoir une famille nombreuse n'est pas en soi un handicap. Plutôt une sécurité ! La mort fauche vite et tôt et, dès leur plus jeune âge, les enfants sont associés aux travaux des adultes.

1. LES PETITES FILLES

aident au ménage, à la *« buée »* (lessive), à la garde des plus petits. Elles reprisent les bas, nourrissent la basse-cour, *èrcoutent les ûs din les penètes* (récoltent les œufs dans les pondoirs), un peu comme si elles jouaient au ménage pour de vrai.

2. LES JEUNES GARCONS

dont les parents n'ont pas suffisamment de pâtures, gardent les chèvres, les moutons, la vache ou le cochon, tenus en respect avec un bâton ou en laisse à l'aide d'une corde.

Ils les promènent le long des chemins herbus, des haies, des fossés, sur des *« terrains vagues qui n'appartiennent à personne ».*



L'entité d'Ittre avait la réputation d'être une pépinière de maçons, plafonneurs, ardoisiers. Tous les corps de métiers posent sur cette photo prise lors de la démolition de l'ancienne église en 1896. (Collection Norbert Poulaint).

Ils ramassent du bois mort, coupent l'herbe à la *« fauchèle »* (faucille) et en remplissent le petit *« bègna »* qu'ils tirent constamment derrière eux (caddie avant la lettre).

3. LE PERE,

souvent répertorié comme *« Journalier »* sur les registres de l'Etat Civil, loue ses services à la journée. Dans les grosses fermes, il peut être selon ses préférences, *« faukeu »* à la fenaison, *« pikteu »* à la moisson, *« batteu d'flaya »* (fléau) à l'époque du battage, *« arracheu d'pataques, de betteraves ou de djouttes »* (navets) à l'arrière-saison (*djottes* à Nivelles). S'il a besoin d'argent, il peut s'engager pour un temps au canal, à l'carrière, à l'briqueterie, à l'fabrique. Faut-il un scieur en long, un ouvrier charpentier ou un brasseur ad interim, il est là, disponible. Une précieuse réserve de recrutement.

Entre deux périodes de travail rémunéré, le père reste chez lui, s'occupe des bêtes, de son jardin, de sa maison. Il fait des provisions pour l'hiver, scie et refend du bois de chauffage avec son *« courbet »* (large lame courbe), remplit de foin son *« ourdia »* (grenier d'étable). A l'automne, on tue le cochon, on fait des *« tripes »* et *« del grougne »* (tête pressée). C'est jour de fête pour la famille et les amis. On revend quelques morceaux aux voisins pour se faire un peu d'argent. Le reste est

conservé à la cave, dans le saloir. On passe l'hiver chez soi, bien au chaud. De longues vacances !

Gardons-nous bien de prendre ces champions de la débrouillardise pour de pauvres gens. Ils vivent de peu, certes, mais ils sont fiers car ils restent leur maître. Et il faut vraiment qu'ils soient dans le plus extrême dénuement pour accepter un travail qu'ils n'aiment pas chez un employeur qui leur déplaît.

4. LA MERE

- bien qu'elle aille parfois dans les fermes pour coudre, ravauder, *« rinlire »* (trier) les fruits ou les pommes de terre ou encore aider les hommes aux champs - affectionne particulièrement le travail à domicile qui lui permet de s'occuper à la fois du ménage, des enfants... et de ses bêtes ! Elle est fileuse (il y avait toujours un rouet sur les greniers de nos grands-mères). Si elle tient commerce, il n'est pas rare de la voir boutiquière dans un coin, cabaretière dans l'autre et barbière dans une encoignure. Autant de revenus de complément cumulés et bien utiles dans les villages où la clientèle est fatalement très limitée.

A l'époque de la moisson, mères et enfants s'en vont *« mèchner »* aux champs (glaner). On part tous ensemble dans la joie d'une belle matinée d'été, avec ses tartines et sa bouteille de *« calitche »* (bâton de réglisse noir glissé dans l'eau de la bouteille qu'on agite pour que se forme une mousse rafraîchissante qu'on suce

Dans les environs d'Ittre, une équipe de briquetiers vers 1900 devant des briques « de fournée ». *Celles-ci sèchent au soleil avant d'être cuites au four. (Collection Gaston Delhoux).*



au goulot). On rentre *« pour r'ciner »* (goûter) chargé d'une lourde botte de *« mèchons »,* heu-reux de pouvoir ramener un si gros *« fa »* (faix) à sa tribu.

5. LE COUPLE ECONOME,

si tout marche bien, parviendra à acheter une maison ou à en faire bâtir une. Peut-être même pourra-t-il créer une petite entreprise si les grands garçons ont les bras solides. L'entité d'Ittre avait la réputation d'être une pépinière de maçons, plafonneurs, ardoisiers...

Pour les familles dont les filles sont amusantes et promptes à la répartie, rien de plus rentable que d'ouvrir un estaminet. Car les jeunes gens, le dimanche, font la tournée des cabarets. Et les *dgigots* (1 centime), les *cennes* (2 centimes), les *mastokes* (5 centimes) et les *gros-sous* (10 centimes) tombent dans l'escarcelle de ceux qui savent retenir les clients et les faire consommer.

Si le couple a des enfants en bas âge, il préférera sans doute acheter un pré et une vache, bonne assurance sur l'avenir.

Conduire la vache au pré, aller la traire à midi et la rentrer le soir à l'étable était un rituel bien connu ponctuant la vie de nos villages et animant leurs rues et leurs hameaux.

« Si pauvre qu'il puisse être et si nombreuse que soit sa famille, le paysan est assuré de ne pas souffrir de la faim tant qu'il a une vache dans son étable ».

« Sans famille » d'Hector Malot (1830-1907)

N.B. : Ce livre paraîtra en feuilleton dans la presse du début de ce siècle et sera, par après, plusieurs fois porté à l'écran (muet ou parlant). Il fallait voir comme on savait pleurer dans les foyers au récit des malheurs du petit Remi et de la mère Barberin, obligée de vendre sa vache... !

Ces gens modestes n'ayant ni cheval, ni carriole, ni cabriolet n'étaient pas intéressés par le train qui passait à des kilomètres de chez eux. Pour qu'ils y viennent, il faudra au préalable que l'industrialisation de la vallée en fasse des ouvriers (ères) d'usine et que les crises économiques répétées les transforment en « sans travail » désemparés.

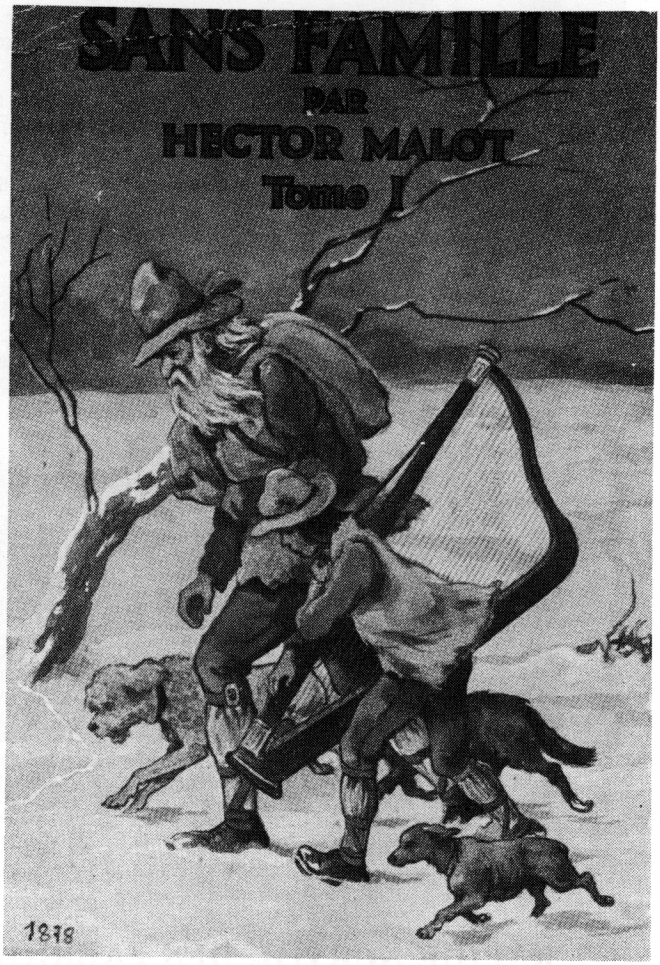
De la politique, ils ne s'en soucient guère, n'étant pas électeurs. Seuls votent les citoyens mâles acquittant le cens (un minimum d'impôt légalement exigé). En 1856, pour l'arrondissement de Nivelles : 3,4 % d'électeurs dans les villes, 1,4 % dans les communes rurales, aux Législatives. A Soignies : 2,8 % dans les villes, 1,5 % dans les communes rurales.

8. PREMIERE INDUSTRIALISATION DE NOS VALLEES

D'Angleterre, l'industrialisation gagne le Continent surtout après la chute de Napoléon (1815). Elle se développe durant la période hollandaise (1815-1830), éclate avec notre Indépendance Nationale (1830) et l'apparition du chemin de fer (1835).

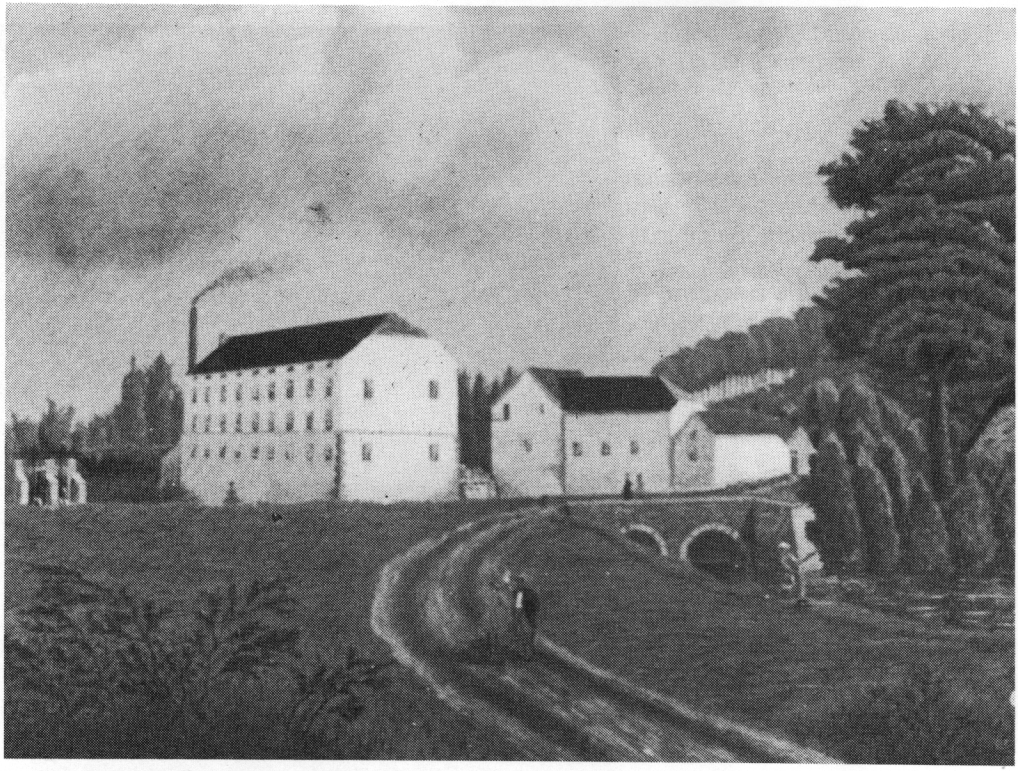
Mais alors que cette industrialisation était à base de charbon et de machines à vapeur, celle de nos vallées continua à recourir à l'énergie hydraulique traditionnelle, nos rivières offrant, paraît-il, de bonnes conditions de rendement.

C'est ainsi qu'on vit éclore sur leurs rives une quantité de petites unités de production que les gens appelaient **« Fabriques »** et qui souvent profitaient de



Il fallait voir comme on savait pleurer dans les foyers en lisant ou en regardant au cinéma le terrible récit d'Hector Malot.

l'infrastructure d'un ancien moulin à eau. L'installation n'était pas très coûteuse : une chute artificielle sur un canal de dérivation, une ou plusieurs roues à aubes, à palets, à augets, et l'arbre axial communiquait le mouvement aux engrenages, bielles, volants, cames ou courroies de transmission... La main-d'œuvre campagnarde, sans spécialisation et souvent illettrée, n'était pas très exigeante. Les femmes et les enfants encore moins ! Et les chefs d'entreprise, - dynamiques et avisés, omnipotents et omniprésents (ils résident dans l'usine ou à proximité) - avaient toute raison de croire que l'avenir leur appartenait. D'autant plus que les détenteurs de capitaux leur dispensaient généreusement le crédit.



La papeterie de Pont à Lalieu, à la limite de Feluy et de Ronquières, fut construite en 1824 sur la Samme par Valentin Guilmot. Elle sera démolie vers 1905 lors des travaux de construction du deuxième canal. (Collection Paulin Coulon).

9. RAPIDE SURVOL DES FABRIQUES

1. SUR LE COURS DE LA SENNETTE, DU SUD AU NORD

— **Cartonnerie de la Dîme**, partie Nord d'Ecaussinnes-d'Enghien, 1871-1881, succédant à une scierie de pierre et à un moulin à farine.
— **Papeterie de Combreuil** , Ecaussinnes-d'Enghien : gare d'Henripont, limite de Ronquières, 1847-1873, exploitée par un papetier de Düren ayant épousé une Belge.
— **Filature de coton** à Gueulo (Ronquières), 1835-1861, fondée par Victoire Denis et son frère Etienne-François, leur père étant patron filetier (lin) établi à Ronquières. Se transformera en cartonnerie.
— **Papeterie de Pied'eau**, partie Sud des ex-verreries de Fauquez, 1829-1860, créée par Maximilien Hélin, médecin à Feluy.
— **Papeterie de Pont-à-Fauquez - Virginal** , 1836-1892, fondée par Valentin Guilmot né à Ittre le 8 novembre 1803, « issu du milieu rural et marqué par la fièvre industrielle » (O. Lemesre).

— **Papeterie d'Hasquempont - Virginal**, établie en 1843 dans un vieux moulin sur la Samme par G.J. Nelis, reprise par B. Olin en 1858 et devenue « Olin et Fils » en 1869.
— **Papeterie de Restemont à Samme - Virginal**. Isidore Carlier est autorisé en 1830 à construire un moulin à papier. Celui-ci devient filature en 1835, moulin à grain en 1841. P.J. Rayner le transforme en **papeterie** en 1847, Olin en est le directeur en 1858. La papeterie ferme ses portes en 1895.
— **Papeterie d'Oisquercq** fondée en 1824.
— **Forges de Clabecq** fondées en 1781, sauvées en 1828 et revitalisées par E.G. Goffin.

N.B. : Neuf installations industrielles, sans compter les moulins, sur une distance de 14 km. En moyenne : une tous les 1.750 m utilisant l'eau de la Sennette, rivière pas bien large pourtant mais nourrie par de bons affluents et par l'eau préalablement stockée en amont dans de vastes retenues-réservoirs.

2. SUR LES AFFLUENTS ET SOUS-AFFLUENTS DE LA SENNETTE

— **Papeterie Severs** sur la Thines à Bornival.
— **Papeterie de Pont à Lalieu** (limite de Feluy) sur la Samme, fondée en 1824 par Valentin Guilmot, d'Ittre, donc bien antérieure à Fauquez.
— **Papeterie de l'Escalière,** 1834, sur le Ry de Baudemont à Ittre.
— **Papeterie Jacquet,** 1805, sur le Ry-Ternel (Ittre).
— **Filature Favette,** 1834, sur le Ry-Ternel (Ittre).
— **Deux filatures à Clabecq et deux à Braine-le-Château** sur le Hain vers 1850 (J.L. Van Belle).

Cette énumération ne prétend pas être exhaustive.

Le grand nombre de papeteries-cartonneries ne manque pas d'étonner mais on sait que ces fabriques utilisent une grande quantité d'eau (comme les filatures d'ailleurs). De toute façon, il s'agit de petites entreprises. Vers 1850, les trois papeteries de Virginal ne comptent ensemble que 200 ouvriers (Abbé Stroobant). En 1911, Hasquempont seule en aura 400.

Toutefois, cela laisse augurer pour l'avenir une concurrence impitoyable et suicidaire.

10. NOS PREMIERS OUVRIERS DE FABRIQUE (ET OUVRIERES)

1. Les fabriques s'échelonnent le long des cours d'eau. Ses salariés recrutés proviennent donc pratiquement de tous nos villages. Au départ, cette main-d'œuvre est fort instable. Journaliers et terrassiers, par exemple, profitent de la saison morte pour s'engager à l'usine qu'ils quittent sitôt le printemps revenu. L'augmentation de la population dans la première moitié du 19ème siècle facilite grandement le recrutement. Entre 1831 et 1856, la population d'Ittre augmente de 15 %, celle de Ronquières de 18 %, celle de Clabecq de 63 % et celle de Virginal de 19 % (de 1834 à 1856).

N.B. : Nous avions déjà connu au siècle précédent des fileuses de lin travaillant pour un patron filetier mais... à domicile. Parmi ces patrons, François Lander-

cy, d'Ittre, père d'une véritable dynastie de tisserands installés à Ronquières (Abbé Malherbe).

2. MAIS QU'EST-CE QUI FAIT COURIR LES PETITES GENS VERS LES FABRIQUES ?

— Le travail rémunéré **permanent,** plutôt qu'occasionnel.
— Le salaire **en espèces,** payé régulièrement à la semaine ou à la quinzaine. Cet apport régulier d'argent liquide permet de mieux calculer le budget familial, de prévoir des économies (Caisse d'Epargne, 1850) et même... d'acheter à crédit car c'est une garantie.
— La perspective d'un **meilleur niveau de vie.** Il y a une nette amélioration du confort et du mobilier dans les « chaumières ». Murs de torchis, de pierres brutes locales et toits de chaume disparaissent.

En 1925, il restait encore quelques chaumières abandonnées, dans des coins perdus... *« Vous voyez »,* disaient les parents, *« ce sont des maisons comme au Congo ! ».*

11. « QU'EST CELA ? - LE COLLIER DONT JE SUIS ATTACHE... ! »

***« Le Loup et le chien »,* La Fontaine.**

Habitués au grand air, très jaloux de leur indépendance, nos tout récents salariés d'usine ne s'adaptent pas sans mal à la discipline de groupe. Tout les surprend et les contrarie :
1. Le hurlement impératif de l'*« ulau »* qui réveille le village en sursaut; la claustration dans un univers mécanique bruyant et une atmosphère empoussiérée (filatures) ou malodorante (papeteries); la surveillance pesante des brigadiers dispensateurs d'amendes.
2. Un rythme de travail calqué sur celui de la machine et non sur le leur, naturellement lent; le manque de pauses prolongées durant la journée, l'absence d'un long repos hivernal réparateur et la longueur de la journée de travail, surtout en été.
3. L'obligation humiliante du « livret ouvrier » à présenter à tout nouvel employeur. Il sera supprimé en 1883.

Tous se rendent compte qu'ils viennent d'aliéner quelque chose d'eux-mêmes et pressentent que rien désormais ne sera plus comme avant.

12. NOS PAPETERIES-CARTONNERIES A LA DERIVE (deuxième moitié du XIX^{ème} siècle)

En cause le **Progrès Technique** qui avantage la concentration des industries dans des zones privilégiées, pas nos villages. Ensuite, la concurrence des grands pays industrialisés.

1. LA MACHINE A VAPEUR SUPPLANTE L'ENERGIE HYDRAULIQUE

Celle-ci est sujette à bien des aléas : gel de rivière, crue et inondation, séche-

resse et baisse de niveau qui suspendent le travail durant des périodes indéterminables. Par contre, la machine à vapeur n'est pas soumise à ces impondérables. Docile aux volontés du machiniste, elle peut sans difficulté accélérer ou ralentir le rythme du travail et permettre, s'il le faut, le travail continu à pause.

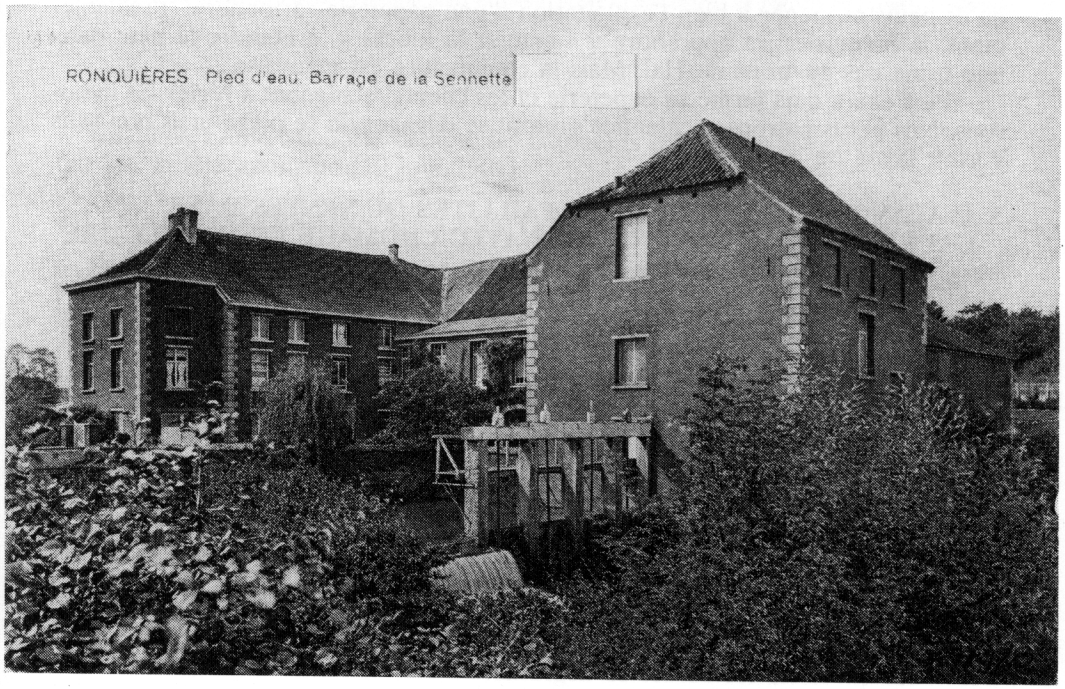
Par la force des choses, nos papeteries vont être amenées à s'équiper progressivement à la vapeur. La papeterie de Fauquez, en plus de sa machine hydraulique, met en service deux machines à vapeur en 1849, une troisième en 1869. Celles-ci nécessitent la construction de cheminées d'évacuation de la fumée, de plus en plus hautes pour ne pas nuire aux « propriétés » avoisinantes.

2. LE CHEMIN DE FER AVANTAGE LES AGGLOMERATIONS PERIPHERIQUES

Il véhicule le charbon indispensable aux nouvelles usines qui s'agglomèrent auprès des gares, assure leur approvisionnement en matières premières et l'expédition rapide de leurs produits fabriqués.

Quant à nos bonnes industries rurales, si elles veulent recourir au chemin de fer, elles sont astreintes à des transports par chariots, longs et onéreux, *« par des chemins montants, sablonneux, malaisés »* (La Fontaine). Pour émerger de nos vallées encaissées, il faut parfois escalader de tels raidillons que les chevaux eux-mêmes n'en peuvent mais et que l'on doit appeler les ouvriers à la rescousse pour pousser le chariot jusqu'au haut de la côte.

La papeterie-meunerie de Pied'eau (1829-1860) fut créée par Maximilien Hélin, médecin à Feluy. Elle deviendra après de multiples transformations la partie Sud des Verreries de Fauquez et sera occupée par M. Yvon Brancart sous le nom de « Villa des Eaux ». *Vers 1920.*



3. LA CONCURRENCE DES GRANDS PAYS INDUSTRIALISES

La France, par exemple, qui achète une bonne partie de la production de nos papeteries-cartonneries et qui, pour protéger ses propres entreprises, dresse contre nous des barrières douanières dissuasives. Notre papier se vend mal, son prix baisse alors que la matière première (chiffons) augmente. Nos petits patrons pris à la gorge vont lutter pour s'en sortir.

De l'issue de leur combat dépendra le sort de notre prolétariat d'usine.

13. STRUGGLE FOR LIFE

Dans la lutte des entreprises pour leur survie, on reconnaît tous les scénarios encore utilisés de nos jours.

1. LE SAUVE-QUI-PEUT PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS !

Dès 1861, la filature de Gueulo ferme ses portes et ses bâtiments sont revendus. Victoire Denis, la fondatrice, est l'épouse du notaire brainois Etienne Saliez, très bien placé pour évaluer les maigres chances d'une filature de village, isolée face aux filatures brainoises proches de leur belle station de Première Classe.

2. REPRISE DES INSTALLATIONS DE GUEULO PAR DES OUVRIERS INEXPERIMENTES EN AFFAIRES

Un contremaître et un menuisier du village reprennent, à bon compte, la fabrique en excellent état avec ses vannes et ses deux roues à augets, persuadés qu'ils peuvent mener à bien l'exploitation d'une papeterie-cartonnerie. Préalablement, le menuisier ira apprendre à « manier la louche », à étendre la pâte dans une usine des environs de Hal. Mais la conjoncture est mauvaise.

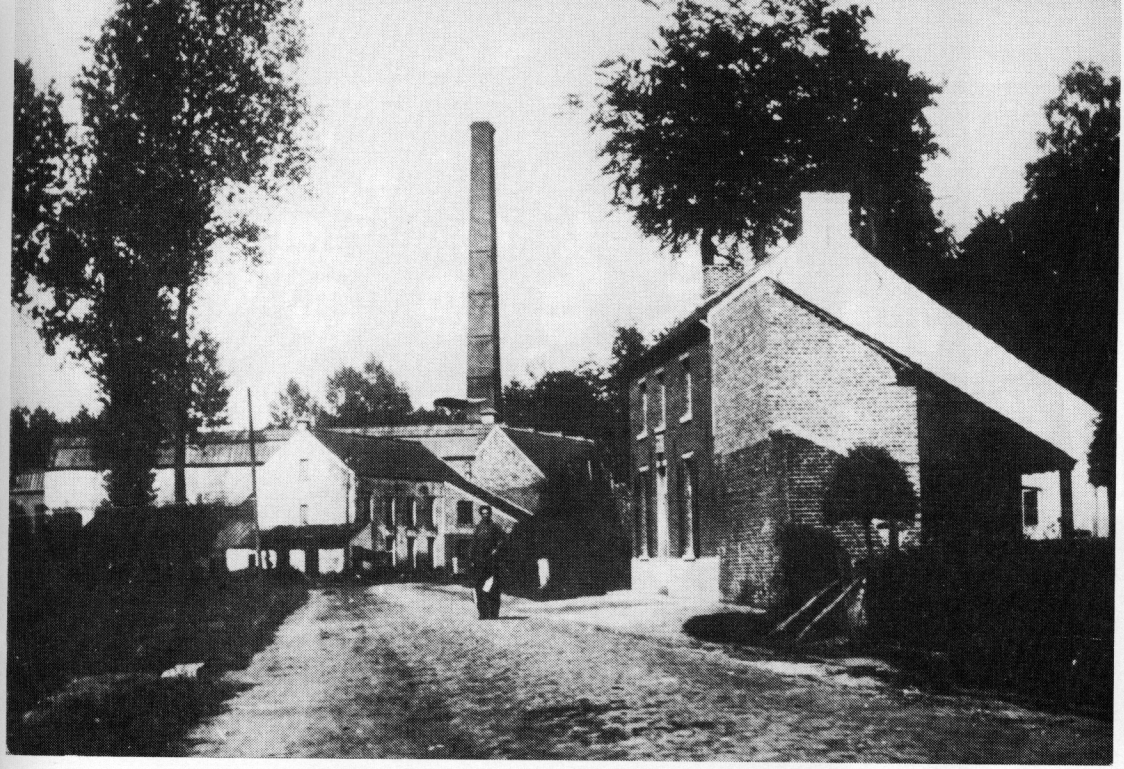
Pied'eau a déjà fermé sa papeterie et les clients rechignent à régler les livraisons. Nos petits patrons accidentels sauront se dégager de ce piège mais non sans y avoir laissé de leurs plumes.

3. AVALANCHE DE FERMETURES, FAILLITES OU VENTES DANS LES PAPETERIES-CARTONNERIES AVEC CHOMAGE EN COROLLAIRE

— Pied'eau 1860, Combreuil 1873, Gueulo même époque, la Dîme 1881, Pont à Lalieu et Fauquez 1885, Samme 1895, l'Escalière (Ittre) vers 1900...
— On verra longtemps encore les bâtiments délabrés hanter les vallées, témoignages d'une prospérité providentielle mais combien éphémère.

4. LES REPRISES EN CASCADE JUSQU'A LA SOLUTION FINALE

Célina Guilmot de la papeterie de Pont-à-Fauquez a épousé Charles Catala qui, avec ses 2 frères (Alsaciens d'origine), avait fondé la papeterie Catala de Braine-le-Comte (1846).
— En 1885, faillite des Catala; la papeterie de Fauquez est revendue à Emile Mercier, banquier à Nivelles, qui rachète du même coup la papeterie du Pont à Lalieu venant de l'héritage des Guilmot.
— En 1892, Emile Mercier est en faillite à son tour et revend le lot à un brasseur d'Horrues qui laisse les choses se dégrader.



La papeterie Jacquet à Ittre, rue de Virginal, vers 1902. Remarquons la haute cheminée et le bâtiment situé au creux de la route. Les autres constructions existent encore actuellement, la plupart en ruine. (Collection Raoul Bariaux).

— En 1899, Emile Michotte rachète les bâtiments et crée les « Verreries de Fauquez », société anonyme (19 juin 1901).

5. LES RECONVERSIONS SUCCESSIVES, DU *« BOS D'RALONDJE » !*

— Sur le site de Pied'eau, la papeterie se métamorphose en filature de coton (1860), moulin à farine (1871), fabrique d'allume-feu (1899), de liège, bouchon, linoléum (1901), fabrique de colle dans les bâtiments de l'Osséine (1902). Tout est repris par la Société Anonyme des Verreries de Fauquez en 1916. Elle y installera son usine de MARBRITE (1921-1922).
— A Samme, la papeterie ferme ses portes en 1895. Elle deviendra fabrique de carton entre 1901 et 1910. Dans les années 30, les bâtiments serviront de garage aux tracteurs du canal. Ils seront démolis après l'incendie durant la guerre 1940-1945.

6. SEULES ONT SURVECU JUSQU'APRES LA GUERRE 1914-1918 :

— La papeterie Jacquet en activité jusqu'en 1928.
— La papeterie Bornivaloise, exploitée par J. Peetroons.
— La papeterie Olin et Fils, restructurée en « Papeteries de Virginal », société



A Ronquières, l'ancienne forge attenante à l'auberge de « La Belle Hôtesse ». *On voit à gauche le forgeron Ernest Duchamps, diplômé de l'école de maréchalerie, et à droite sa femme et ses quatre enfants. Au centre, le propriétaire du cheval et deux ouvriers ou apprentis forgerons. (Collection Lucienne Bayot-Duchamps).*

Cette baisse va encore s'accentuer. Il n'y aura plus que 368 hab. en 1910. Chute plus tardive mais non moins sérieuse.

Ô chiffres, quand tu nous pièges !

15. A L'OUEST RIEN DE NOUVEAU : LES MIGRATIONS

— Dans nos villages, le nombre de demandeurs d'emploi va croissant : fermetures d'usine, augmentation de la population, irrésistible attraction industrielle.

Le Monde Agricole lui-même est touché. Sa main-d'œuvre saisonnière locale s'évanouit et certains de ses fils, en rupture de banc, quittent la terre ancestrale pour aller rejoindre la cohorte des salariés. Nos fermes manquent de bras. La Flandre, surpeuplée et en pleine crise, leur en fournira. Et c'est le commencement

de **l'immigration flamande** dans nos campagnes : travailleurs agricoles d'abord, exploitants agricoles ensuite. Auxquels il faut ajouter des artisans et des salariés prêts à reprendre tous les métiers considérés par nos concitoyens comme peu rentables ou trop astreignants.

— Dans les grands centres où le chômage sévit, des troubles sociaux éclatent. Les mouvements mutualistes, syndicalistes ou coopératifs qui s'y développent n'atteignent que timidement nos villages.

La dispersion géographique des salariés y rend plus difficile les initiatives solidaristes et plus facile le retour à la vie semi-agricole d'hier. Mais peut-on encore après avoir bénéficié d'un niveau de vie meilleur, se contenter d'une existence frugale et sans ouverture ?

— Nos « sans travail » attirés par l'air du large se lancent à la recherche d'un emploi hors de leur périmètre habituel. On les verra prospecter les agglomérations périphériques, les centres industriels et même la Capitale où les salaires sont plus élevés. S'ils parviennent à y décrocher une embauche sérieuse, il leur restera à émigrer vers leur nouveau lieu de travail.

— Emigration des uns, immigration des autres, c'est l'éternel principe des vases communicants.

16. L'EXODE QUOTIDIEN A PERPETUITE !

Quant aux salariés qui préfèrent rester au village - et ce sont les plus nombreux - ils se condamnent par là même à l'exode quotidien à perpétuité. Une servitude qu'ils nous ont léguée mais qui porte en elle sa récompense.

Les navetteurs du siècle dernier n'ont ni bus, ni moto, ni voiture. Ils n'ont que leurs jambes. Et tous les matins, c'est la marche obligée, par des chemins médiocres et des sentiers douteux, vers les Forges de Clabecq, les ateliers de Tubize, Braine ou Nivelles, les carrières de Quenast ou d'Ecaussinnes, les papeteries d'Hasquempont, la pann'trie d'Hennuyères (1879), les filatures de Braine-le-Château... ou tout simplement vers les gares périphériques avec en poche, un coupon de semaine à prix réduit (1869).

Des kilomètres et des kilomètres à pied en gros sabots ou en souliers cloutés ! Le peloton des marcheurs de l'aube s'étoffe au fur et à mesure de sa progression. Il s'éclaircira un jour quand les trains et les vicinaux quadrilleront nos villages mais ne disparaîtra vraiment qu'après la guerre 1914-1918 avec l'apparition de la bicyclette utilitaire.

Et la journée achevée, c'est le même cheminement processionnaire vers leurs lointaines demeures, flacons et musettes vides.

Quand ils les voient arriver au détour du chemin, leurs jeunes enfants, fous de joie, courent à leur rencontre, se pendent à leur cou, grimpent *« à Saint-Jacques »* sur leurs épaules, fêtant à leur façon le retour du guerrier. Ils ne sont, hélas, ni des héros, ni des surhommes et leur espérance de vie ne dépasse guère la moitié de la nôtre...

Gaston NEUKERMANS,
1er septembre 1988.

BIBLIOGRAPHIE

— W.O. Henderson - La révolution industrielle 1780-1914 (Flammarion) - 1970.

— A. De Laveleye (1862) - Histoire des 25 premières années des Chemins de fer belges.

— J.-L. Van Belle (1982) - Le 8 novembre 1871, naissance des forges de Clabecq.

— O. Lemesre - Mémoire présenté à l'I.S.H.A.A. de Bruxelles « Les Verreries de Fauquez » - 1981.

— H. Tarlier - Dictionnaire des communes de Belgique - Recensements de 1856 - 1881 - 1896.

— Ecomusée régional du Centre - l'Agriculture au passé et au présent, XIX^{e} et XX^{e} siècles - 1987.

— Musée Royal de Mariemont - Mémoire d'une région (1830-1914) - 1984.

— Léon Baguet - Article du « Val Vert » n° 37-1982, pages 1 à 10 (Papeteries de la Dîme et de Combreuil).

— Abbé Stroobant (19ème siècle), curé de Virginal et Abbé Georges Malherbe, curé de Ronquières (1905-1948).

MEMBRES DE SOUTIEN (suite de la page 3)

Madame Raoul KESTEMONT, Bruxelles
Madame Michel LEBRUN, Virginal
Monsieur Julien LECLERCQ, Hal
Monsieur et Madame Joseph LOBET, Ittre
Monsieur Marcel LOBET, Rixensart
Monsieur Jean MALENGREAUX, Tubize
Monsieur et Madame Alfonso MARCHESINI-GRANDI, Bruxelles
Monsieur et Madame Robert MARIN, Ittre
Monsieur Roger MEULEPAS, Bruxelles
Monsieur André MEUNIER, Bruxelles
Le Docteur et Madame Bruno NERINCKX, Ittre
Monsieur et Madame André PIERLOT, Virton
Monsieur et Madame Jean PIERRE, Braine-le-Comte
Monsieur et Madame Michel PILETTE, Ittre
Monsieur Remi PONCIN, Braine-le-Château
Monsieur et Madame Denis POULAINT, Virginal
Madame Berthe QUERTENMONT, Bruxelles
Monsieur Lucien QUERTENMONT, Bruxelles
Madame Marie SERVAIS, Bruxelles
Madame SEUTIN-HUPE, Saint-Amand
Madame Emilie SEUTIN, Braine-l'Alleud
Monsieur et Madame Joseph TAMIGNIAU, Ittre
Le Docteur Paul TAMIGNIAU, Libin
Madame Gilta VALLOIS, Ittre
Monsieur Marcel VANDOREN, Rochefort
Monsieur Arthur VAN HEMELRYCK, Tubize
Madame Renita WAROUX, Braine-le-Château
Madame Cécile WASNAIR, Virginal
Monsieur Robert WELLENS, Bruxelles
Monsieur et Madame Georges WILMET, Clabecq.

Edit. responsable : J.-P. Cayphas, rue Basse, 14 - 1460 Ittre