

## Démographie

La population de huit communes\* de la Plaine de la Sambre s'accroît fortement entre 1806 et 1866. Cet accroissement est surtout important dans les communes les plus modestes, la population des bourgs de Catillon-sur-Sambre et Landrecies restant stable. A partir de 1866, la population globale du territoire diminue, même si celle de Landrecies continue sa progression jusqu'en 1896. Cette tendance globale à la baisse démographique durera jusqu'au lendemain de la seconde guerre mondiale. Classiquement, la Première Guerre mondiale entraîne une baisse sensible de la population dans toutes les communes de cette entité, elle est cependant particulièrement marquée à Landrecies qui atteint alors son niveau le plus bas. De 1962 à 1975, quelques communes connaissent un accroissement de leur population bien que dans des proportions modérées. Landrecies atteint son pic de population en 1975. À partir de la crise économique liée au premier choc pétrolier et jusqu'à la fin de XX<sup>ème</sup> siècle, la population diminue ou stagne dans les dix communes. Depuis le début des années 2000 la plupart des communes enregistrent une légère augmentation hormis Ors mais surtout Landrecies, qui a perdu près de 1500 habitants ces quarante dernières années (déclin économique, vieillissement de la population).

### Évolution globale des communes présentée à travers quelques chiffres significatifs (en nombre d'habitants)

	1806	1821	1841	1866	1881	1896	1911	1921	1946	1975	1999	2009
<b>Bazuel</b>	848	959	1216	1288	1056	931	881	689	713	795	571	578
<b>Catillon-sur-Sambre</b>	2962	3010	2327	2696	2451	1605	1365	1254	1101	1096	846	846
<b>Croix-Caluyau</b>	300	473	508	596	483	427	375	298	263	248	213	240
<b>Forest-en-Cambrésis</b>	910	1233	1590	1793	1572	1322	1095	943	677	578	506	555
<b>La Groise*</b>	...	...	1093	1084	914	816	702	584	545	509	429	461
<b>Landrecies</b>	3292	3819	4111	4021	4203	4251	3880	3147	3545	4451	3856	3605
<b>Mazinghien</b>	554	767	1027	1243	1076	865	640	465	385	368	300	326
<b>Ors</b>	1126	1231	1302	1175	888	797	767	738	697	683	713	660
<b>Pommereuil</b>	827	1003	1236	1570	1329	1259	1047	848	723	756	717	759
<b>Rejet-de-Beaulieu*</b>	...	...	...	...	...	670	498	365	368	273	237	240
<b>Total</b>	<b>10819</b>	<b>12495</b>	<b>14410</b>	<b>15466</b>	<b>13972</b>	<b>12943</b>	<b>11250</b>	<b>9331</b>	<b>9160</b>	<b>9757</b>	<b>8388</b>	<b>8270</b>

\*Les communes de La Groise et Rejet-de-Beaulieu ont été créées respectivement en 1841 et 1896 par détachement de la commune de Catillon-sur-Sambre.

### Évolution démographique de la Plaine de la Sambre



## Géologie

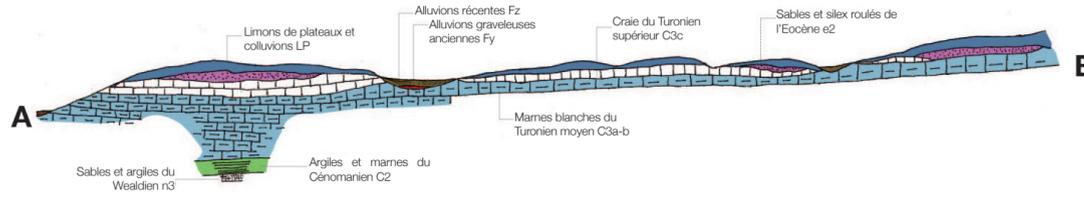
Partagée entre l'Avesnois et le Cambrésis, l'entité de la Plaine de la Sambre est principalement constituée d'un plateau couvert d'une épaisse couche limoneuse qui, combinée avec les sables tertiaires, crée des terrains fertiles propices à la grande culture. Ce plateau est disséqué par de nombreux vallons constitués de limons de lavage. Là où l'épaisseur des sables est moins importante, comme dans les vallées ou vers l'est du territoire aux affinités thiérachiennes, les terrains sont plus humides, argiles et marnes formant une couche imperméable impropre à la culture et donc favorable aux pâtures. Terre crue et brique, matériaux dominants dans le bâti, ont été façonnées à partir des limons recouvrant le plateau. La pierre bleue, rencontrée ponctuellement, provient des carrières situées plus à l'est (cf. diagnostic du patrimoine bâti de La Thiérache).

### Carte schématique des affleurements de l'entité paysagère de la Plaine de la Sambre



Quelques affleurements crayeux et marneux apparaissent sur les flancs des vallées affluentes de la Selle alors que des poches de sables tertiaires sont présentes à l'extrême sud du territoire. Grès et silex utilisés comme matériaux durs de soutien et de sous-bassement proviennent de ces formations. Les fonds de la vallée de la Sambre et de ses vallons affluents ainsi que la vallée du ruisseau de Richemont sont constitués d'alluvions formant un placage horizontal occupé par des prairies humides. Ces alluvions comprennent deux couches, une couche plus récente en surface, plutôt argileuse reposant sur une couche plus ancienne graveleuse et caillouteuse. L'épaisseur totale des alluvions atteint plus de 15 mètres à hauteur de Catillon-sur-Sambre.

### Coupe géologique schématisée SE-NO de l'entité paysagère de la Plaine de la Sambre, passant par La Groise et Ors



### Matériaux de construction issus de l'environnement local



Brique, silex et grès



Torchis (mélange de terre crue et de fibres végétales ou animales)



Grès



Brique et calcaire marbré



## La Plaine de la Sambre à grands traits

*Territoire frontière et zone de passage, la Plaine de la Sambre a toujours été une zone rurale où, aujourd'hui encore, l'agriculture prédomine.*

*Elle s'inscrit dans un schéma d'évolution traditionnel des campagnes françaises :*

- du XVII<sup>ème</sup> à la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle : densification des villages avec le développement des voies de communication (empierrage des routes et des chemins ce qui les rend praticables en toute saison, canal puis chemin de fer) qui permettent un meilleur approvisionnement et offrent des opportunités de distribution des productions agricoles et des produits manufacturés ; développement dans les villages ou à proximité immédiate de petites industries de transformation des matières premières issues de l'agriculture ou de l'exploitation du sous-sol.
- à partir du milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle : désertification des campagnes à cause de la mécanisation de la production agricole et du besoin toujours plus important en main d'œuvre des industries secondaires (textile à Cambrai, au Cateau-Cambrésis ou à Fourmies, et sidérurgie à Maubeuge).

### Une zone frontière

Depuis le Moyen-âge ce territoire où, à cause de l'influence des évêques de Cambrai, aucune noblesse locale ne s'est imposée, est disputé entre des entités plus puissantes : les maisons de Flandre et d'Avesnes aux XI et XII<sup>èmes</sup> siècles, celles de Flandre et du Hainaut aux XIII et XIV<sup>èmes</sup> siècles, la France et l'Empire germanique au XVI<sup>ème</sup> siècle, la France et l'Espagne aux XVII et XVIII<sup>èmes</sup> siècles, la France et l'Autriche puis les puissances coalisées au moment de la Révolution française notamment autour de la ville de Landrecies. Lors des deux conflits mondiaux du XX<sup>ème</sup> siècle, et en particulier la Guerre de 14-18, la zone est à nouveau saccagée par le passage des différentes armées. Ce territoire constitue en effet un couloir historique d'invasion entre le bassin parisien, la Manche et le Nord de l'Europe, dont le contrôle a été stratégique.

On remarque également que de nombreuses communes de la Plaine de la Sambre ont bénéficié, dès le XI<sup>ème</sup> siècle, de chartes de franchise (Catillon sur Sambre, Forest, Bazuel, Ors). En échange d'une certaine liberté de commerce et de justice, les villes devaient assurer leur défense militaire. La fréquence de ce système montre que si les seigneurs ne pouvaient pas toujours assurer la charge financière liée à la protection militaire des villages, ils étaient convaincus de la nécessité de protéger leurs frontières en s'appuyant pour cela sur les communautés villageoises.



Plan cadastral consulaire de Catillon sur Sambre de 1806 (ADN) créé en 1186 dans l'axe du gué sur la Sambre, selon un plan régulier en damier propre aux villes nouvelles.

Si cette situation de marche<sup>1</sup> n'a pas eu d'impact sur l'organisation globale du territoire, elle se lit cependant encore aujourd'hui dans le lieu d'implantation, la forme urbaine et l'architecture de quelques communes, en particulier à proximité de la Sambre, qui constitue à la fois une frontière et un axe de circulation qu'il convient de contrôler. Ceci explique également la présence forte de la forêt (Bois l'Evêque, forêts de Mormal et d'Arrouaise) qui constitue depuis longtemps une protection naturelle.



Quartier du « Nouveau monde » à Landrecies exemple d'habitat temporaire construit après la première guerre mondiale pour abriter les populations sans abris - Carte postale ancienne (ADN)

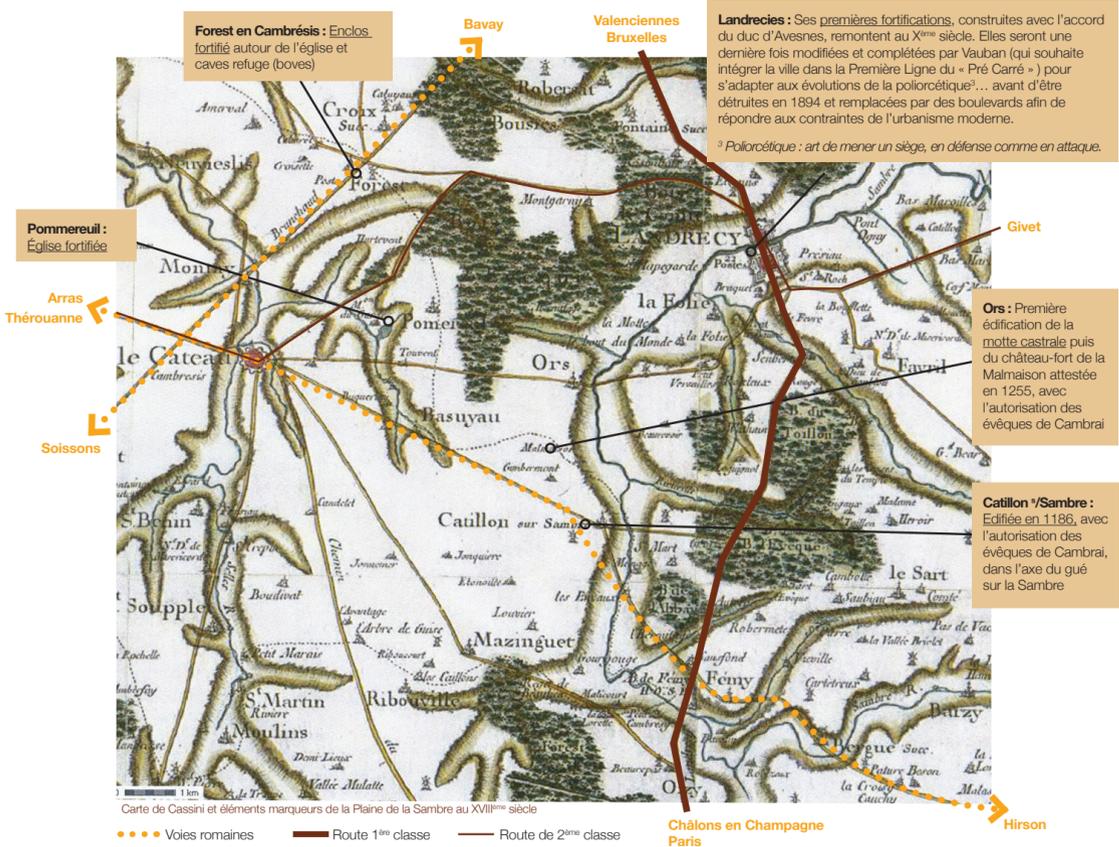
Des villages comme Mazinghien, rebâti dans sa quasi-totalité après la première guerre mondiale, les reconstructions d'églises ou d'écoles à partir des années 1920 (qui concernent toutes les communes de l'aire d'étude), la toponymie des quartiers édifiés après 1918 pour abriter les populations démunies comme le Nouveau Monde à Landrecies et Catillon sur Sambre, ou la présence des cimetières militaires d'Ors<sup>2</sup> et de Pommereuil illustrent la violence des combats qui ont secoué le territoire. Si aucune bataille décisive n'y a eu lieu, d'autres combats se sont déroulés à proximité autour des villes stratégiques comme le Cateau – Cambrésis ou Maubeuge en août 1914.

Enfin, plus proche de nous, il est intéressant de s'arrêter sur le camp militaire d'Ors. Situé dans la forêt de Bois l'Evêque, il est créé en 1932 dans le cadre de la prolongation de la ligne Maginot afin de servir de camp d'entraînement et de casernement. Pendant la guerre, le site est occupé par les allemands, qui y construisent des dépôts de munitions, fonction reprise par l'armée française à partir de 1950. Le polygone de sécurité, qui entoure le site dès cette époque, a rompu de manière durable les liens qui existaient entre les villages d'Ors et de Pommereuil. Au plus fort de son activité dans les années 80, le camp emploie 200 personnes. La décision de fermer le dépôt est prise en 1998, et les travaux de reconversion en camp de vacances pour les enfants et espace d'accueil pour les activités d'association s'achèvent 10 ans plus tard.

<sup>1</sup> Une marche est une zone frontière entre deux états, où s'établit le plus souvent un district militaire placé sous la responsabilité d'un marquis.

<sup>2</sup> C'est à Ors que le poète anglais Wilfred Owen, alors soldat, a trouvé la mort le 4 novembre 1918, 7 jours avant la signature de l'armistice. La maison forestière située à la limite du camp de Bois l'Evêque est consacrée à sa mémoire.





## Un territoire de passage

Le réseau viaire qui irrigue le territoire est très développé, et ce depuis de nombreux siècles. Deux voies romaines, toujours utilisées aujourd’hui, le traversent. Communément appelées chaussées Brunehaut, ces voies ont repris le tracé des voies gauloises. Ce réseau a été complété par les comtes de Flandre puis les souverains français, espagnols ou autrichiens qui ont successivement contrôlé cette région, avec l’objectif identique de faciliter les échanges commerciaux et permettre un acheminement rapide des troupes vers la frontière…

Dans sa Statistique, le Préfet Dieudonné décrit la structuration du réseau routier pavé du département en identifiant douze routes « de première classe », dont deux traversent l’aire d’étude, et une seule « route de seconde classe », sur les cinq que compte le département. Il signale que ces axes sont particulièrement utilisés pour le roulage (c’est-à-dire le transport de marchandises) et en particulier pour le bois et le fer produits dans l’arrondissement d’Avesnes. La plupart des villages sont ainsi situés au croisement de routes, et il est probable que cette activité ait fortement influencé le développement du bâti et de l’urbanisme. Elle représente également un poids économique certain puisque vers 1835, cinquante et un « entrepreneurs de voitures publiques » sont répertoriés dans les arrondissements de Cambrai et d’Avesnes, et beaucoup de villages offrent le service de relais de poste, comme à Landrecies, La Groise ou Forest en Cambrésis.

Le second ensemble important de voies de circulation est constitué par les canaux. Si la navigation sur la Sambre avec de petits bateaux à faible tirant d’eau est attestée depuis le Moyen – Âge, le véritable développement du transport fluvial se fait avec la canalisation de la Sambre entre Landrecies et le bassin industriel belge (travaux ache-

vés en 1836) et la réalisation du canal de jonction de la Sambre à l’Oise (à partir de 1838) qui accompagne l’essor de la navigation vers Paris. Construit au gabarit Freycinet le canal, long de 67 km dont 13 dans le département du Nord, permet de créer un lien entre Paris et le bassin parisien et la mer du Nord.



Écluse avec bâtiment de la machine à vapeur alimentant la pompe élévatrice à Ors. On voit également le chemin de halage qui longe la totalité du canal et sur lequel se trouvent deux chevaux qui servaient à tirer les péniches - Carte postale ancienne ADN

Il est financé par une société privée (et non par l’État) qui conservera les droits d’exploitation jusqu’en 1937. A sa création, il faut 3 jours pour parcourir la totalité du canal depuis l’Oise jusqu’à la Meuse belge. Le bief de partage se situe à Rejet de Beaulieu. L’alimentation en eau des biefs est réalisée à partir de 1860 par des machines à vapeur actionnant une vis sans fin, installées au niveau des écluses. Quatre d’entre elles, sur les six pompes élévatoires que compte le

canal, sont installées à Ors, Rejet de Beaulieu, Landrecies, et aux Étoquiés (territoire communal de Landrecies). Les pompes seront électrifiées en 1970, rendant ces machineries obsolètes et entraînant la destruction des bâtiments qui les abritaient.

En 1870, le tonnage annuel circulant sur le canal est estimé à 676 000 tonnes, constitué essentiellement de charbon, de céréales et de matériaux de construction (dont les briques produites à proximité de Landrecies). A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, plus de 3 000 péniches empruntaient annuellement le canal. En 1913, 1,65 millions de tonnes de marchandise sont transportées sur ces deux canaux. Mais le trafic déclinera concomitamment à la fin des 30 glorieuses et à l’augmentation de la taille des péniches qui rend inadapté le gabarit Freycinet. Aujourd’hui, seule la navigation de plaisance perdure sur une partie du canal, s’inscrivant dans la postérité de R.L. Stevenson (auteur de « L’île au Trésor ») qui en 1876 a vanté les beautés de ce canal qu’il descendait en barque.

À la même période, le territoire est traversé par la ligne de chemin de fer qui relie Paris à Bruxelles et dessert la gare de Landrecies, qui enregistre 32 000 voyageurs pour cette même année, pour un



Gare de Landrecies

## Un territoire rural



Catillon sur Sambre, rue Cocromont avant les destructions de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale. On aperçoit sur le côté droit de la rue une boucherie sur les murs de laquelle est accrochée une potence à laquelle sont suspendus des carcasses - Carte postale ancienne ADN

La nature du sol, qui diffère entre l’ouest limoneux et l’est argileux, a donné lieu à des productions agricoles diversifiées : grandes cultures à l’ouest (céréales comme le blé, l’orge, le seigle ; plantes oléagineuses comme le colza ; pommes de terres ; fèves ; betteraves sucrières…), pâturages et prairies fourragères en lien avec la production de lait et de viande, vergers, houblonnières à l’est.

Pour tous les villages, et dans une moindre mesure pour Landrecies, l’étude des cadastres du XIX<sup>ème</sup> siècle met en évidence l’importance des jardins et des vergers vivriers autour des maisons d’habitation et des fermes (voir plan consulaire de Catillon sur Sambre). Ces vergers de haute tige permettent la production de pommes, poires, prunes, cerises mais aussi d’abricots et de pêches<sup>6</sup>. Il arrive que ces cultures dépassent le cadre des besoins familiaux pour devenir une activité économique : Le Pommereuil est particulièrement réputé pour sa production de pommes et de houblon, vendu sur

bénéfice de 85 570 francs. En 1913, les statistiques du département du Nord signalent que le nombre et la longueur des lignes de chemin de fer sont en constante augmentation, ainsi que le trafic marchandises et voyageurs et la construction de gares. La gare d’Ors, qui se trouve sur la ligne Creil – Jeumont, comptabilise 59 170 voyageurs annuels et 9 750 tonnes de marchandises (dont 9 400 pour le trafic local). Celle de Landrecies, sur le même trajet, accueille 128 420 voyageurs et voit transiter 71 637 tonnes de fret (dont 70 500 concernent des transports locaux)<sup>4</sup>. La commune de Bazuel, qui a refusé l’installation d’une gare sur son territoire de même que celle d’une ligne de chemin de fer local, a vu son développement ralentir.

A partir de 1880 et la publication d’une loi déclarant d’utilité publique l’établissement dans le Nord d’un réseau de chemins de fer d’intérêt local, plusieurs lignes de « tramway » sont créées. Le département construit la ligne Solesmes – Landrecies – Avesnes sur Helpe. Longue de 47 km, elle est mise en service en 1907. Elle dessert les gares de Croix-Caluveau et de Forest en Cambrésis. Elle assure le transport de voyageurs (deux navettes quotidiennes, pour un trajet qui dure environ deux heures et demi) et de marchandises (betteraves, produits laitiers, blé, bière, paille, charbon et bois)<sup>5</sup>. Le trafic voyageur est interrompu en 1914 et les voies seront démontées en 1920. La Société des Chemins de fer du Cambrésis, fondée à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, construit entre 1880 et 1886 une ligne de 40 km reliant Cambrai à Catillon sur Sambre. Dédicée principalement au transport de marchandises (betteraves essentiellement), elle transporte également des voyageurs. Ce service sera remplacé par des autocars dès 1930. Bien que reconstruit après les deux guerres, le réseau cesse définitivement d’être exploité en 1955.

<sup>4</sup> Depuis la construction de la ligne TGV Paris – Bruxelles qui passe par Lille, cette gare a perdu sa place prépondérante et n’offre plus qu’un service local.

<sup>5</sup> Thierry Jacquinet « Histoire du rail à Bousies »

place dans un marché spécifique. De manière générale, l’ensemble des productions locales est écoulé dans les nombreux marchés hebdomadaires de Landrecies, Catillon sur Sambre ou Ors. Catillon sur Sambre est la seule commune du territoire à accueillir un franc-marché mensuel où se vendent des produits manufacturés et dont la présence, associée à celle du canal, a sans doute favorisé son développement. En 1835 elle fait ainsi partie, avec Solesmes, des deux bourgs répertoriés par la préfecture du Nord dans l’arrondissement de Cambrai (en plus des 113 communes rurales et des deux villes de Cambrai et du Cateau).

Le bocage à l’est de la plaine de la Sambre s’inscrit dans la continuité de celui de la Thiérache avesnoise. Ces espaces ont été défrichés et enclos au XII<sup>ème</sup> siècle (haies résiduelles de la forêt ou créées de toutes pièces), sous l’impulsion des abbayes bénédictines du Cateau, de Fesmy et de Maroilles. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, la fin de la nécessité autarcique pour les communautés villageoises et la pauvreté des sols amènent à une exploitation essentiellement herbagère des terres. A cette même période, l’exode rural qui commence prive les campagnes des « valets de charrie » (or il faut 40 jours de travail pour rendre rentable un hectare de labour, contre 4 jours pour un hectare de prairie) : la conversion en pâture s’en trouve d’autant plus accélérée. Le bocage a atteint son apogée dans les années 1930, pour reculer à partir des années 60 dans les zones de contact avec les systèmes d’openfield consacrés à la culture de céréales, notamment dans le Cambrésis.

<sup>6</sup> Préfet Dieudonné « Statistique du département du Nord », Marlier - éditeur de la préfecture, Douai 1804, tome 1, p 262 à 266.

<sup>7</sup> Coudoux, Muchembled et Sivery « Nos ancêtres, les paysans : aspects du monde rural dans le Nord Pas de Calais des origines à nos jours », CRDP Lille, 1981, p 462-463 - cité par Rodolphe DUMOUCHE, « L’origine du bocage de l’Avesnois – Thiérache – Synthèse de biogéographie historique », Faculté d’Histoire - Géographie de Lille 3, 2010, p 32.

## Un développement industriel modéré



Ancienne raffinerie de betteraves à Catillon-sur-Sambre

La quasi-totalité des industries présentes dans la plaine de la Sambre est liée à la transformation directe des productions agricoles locales. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, presque toutes les communes possèdent au moins l’une de ces activités : laiterie, moulin, distillerie (betterave sucrière), brasserie, tuerie (abattoir) ou sucrerie. Certaines communes, comme Catillon sur Sambre, rassemblent plusieurs usines, puisqu’en 1910 on y dénombre 1 distillerie d’alcool rectifié, 1 fabrique de chicorée et 1 d’hydromel, 3 brasseries, 2 sucreries, 1 fromagerie, 1 laiterie, 2 fromeries de suif et 2 tanneries. L’activité décline à partir des années 1930 avec le développement dans l’Aisne et le Cambrésis d’une industrie agro-alimentaire à grande échelle destinée à approvisionner des centres industriels de plus en plus peuplés.

Seule la commune de Landrecies a développé quelques activités industrielles allant au-delà de la transformation des matières premières issues de l’agriculture ou de l’exploitation locale du sous-sol. En 1910<sup>8</sup> on trouve à Landrecies 2 usines de vernis gras, 2 usines de fabrication de bâches, 2 chaudronneries, 4 serrureries (petite métallurgie), 1 usine de transformation du guano en engrais, 1 de fabrication de cire et 1 verrerie. Ce développement s’explique sans doute par la proximité du Canal de la Sambre, qui facilite l’approvisionnement en matières premières et l’écoulement de la production. En 1833, une fabrique produisant du bois de charpente et de menuiserie est également signalée à Catillon sur Sambre.

## Pour aller plus loin

**Le « pré carré »** est une double ligne de villes fortifiées qui protège contre les Pays-Bas espagnols les frontières du nord du royaume de France, issues des conquêtes du XVII<sup>e</sup> siècle. Les places de première ligne sont : Dunkerque, Bergues, Fumes, Ypres, Marlin, Lille, Tournai, Condé-sur-l’Escaut, Valenciennes, Le Quesnoy, Maubeuge, Philippville, Dinant, et Givet-fort de Charlemont. Les places de seconde ligne sont : Gravelines, Saint-Omer, Aire-sur-la-Lys, Saint-Venant, Béthune, Arras, Douai, Bouchain, Cambrai, Landrecies, Avesnes-sur-Helpe, Mariembourg, Rocroi, Mézières, Sedan et Stenay.

Le décret du 16 décembre 1811 institue que toutes **les routes impériales** sont réparties en trois classes : la première classe regroupe celles qui, partant de Paris, aboutissent à une des extrémités de l’Empire, la deuxième classe celles qui, sans passer par la capitale, sont considérées comme étant d’une utilité générale, et la troisième classe celles qui sont plus particulièrement utiles aux localités qu’elles traversent.

**Le relais de poste** est le lieu où étaient tenus prêts des chevaux frais pour les voitures hippomobiles, afin de permettre de voyager sans tenir compte des nécessaires temps de repos des chevaux. Créés en 1464 par Louis XI pour transporter la seule correspondance du roi, leur fonction évolue sous Louis XIV lorsque Colbert, qui souhaite développer le commerce par tous les moyens existants, adapte le réseau routier aux exigences du transport des marchandises et des voyageurs et multiplie les relais de poste. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, il existe près de 1 400 maîtres de poste et 16 000 chevaux sont répartis dans les différents relais, qui de plus en plus proposent, en plus des écuries pour les chevaux, des auberges pour la restauration du personnel des Postes et des voyageurs, et des gîtes pour leur hébergement. Concurrencés par le chemin de fer, ils voient leur fréquentation baisser inexorablement et ferment officiellement en France en 1873.

**Le gabarit Freycinet** est une norme régissant la dimension des écluses de certains canaux, mise en place par une loi du 5 août 1879 inscrite dans le programme de développement économique de Charles de Freycinet, ministre des travaux publics. Elle portait la dimension des sas d’écluse à 39 m de long pour 5,20 m de large, afin qu’elles soient franchissables par des péniches de 300 à 350 tonnes avec un tirant d’eau de 1,80 à 2,20 m. En conséquence, les bateaux au gabarit Freycinet ne doivent pas dépasser 38,5 m sur 5,05 m. En 2001 en France, 5 800 km de voies fluviales correspondent toujours à ce gabarit, et 23 % du trafic fluvial y transitent.

**Le bief de partage** d’un canal est le bief dont le plan d’eau à l’altitude la plus élevée. Il se rencontre uniquement sur les canaux de jonction (c’est-à-dire reliant deux vallées). Le problème essentiel de ces biefs est leur alimentation en eau. En effet, à chaque fois qu’un bateau franchit l’une des écluses tenant ce bief, de l’eau est transférée dans le bief aval. Afin de maintenir le niveau d’eau dans le bief de partage, il est nécessaire de remplacer la quantité d’eau perdue à chaque ouverture d’écluse. Ceci se fait en amenant de l’eau depuis un barrage réservoir situé en altitude, ou en installant un pompage en rivière grâce à une station appelée indifféremment « station de relèvement », « usine élévatrice » ou « station de pompage ». Le remplissage des écluses fonctionne de manière identique.

**Un franc-marché** est un marché où l’on ne paye pas de tonlieu (droit pour vendre). Si cette absence de taxe n’a pas beaucoup d’impact sur les ventes de produits agricoles (puisque les paysans cherchent avant tout la proximité du point de vente par rapport au lieu de production), elle est en revanche extrêmement favorable aux marchands de produits manufacturés qui y viennent volontiers. Ces marchés sont donc importants en taille, en volume de transactions, ainsi que par la population qu’ils attirent.

**Une « fabrique »** est un établissement industriel qui transforme les produits semi-traités ou les matières premières en objets manufacturés destinés à être livrés au commerce. La fabrique est née de la première révolution industrielle et repose sur le machinisme. Elle succède à la manufacture qui était un établissement utilisant surtout le travail à la main. L’usine, quant à elle, est un établissement spécifique de la grande industrie.

**Blocure (ou bahotte)** : vaste soupirail apportant l’air et la lumière dans les caves des mulquiniers (tisserands), situées en étage semi-enterré, où sont installés un ou plusieurs métiers à tisser la baptiste (toile de lin) qui sert à la fabrication des toilettes et la dentelle. Seule l’humidité de la cave permet de garder un fil qui ne casse pas lorsqu’il est travaillé.

La présence d’argile sur tout le territoire a également permis le développement de nombreuses briqueteries. En 1910, on en compte 1 à Bazuel, à Forest, et à la Groise, 2 à Ors et à Pommereuil, 3 à Catillon sur Sambre, 4 à Mazinghien et 5 à Landrecies !



Briqueterie typique. On aperçoit sur le devant de la photographie les briques posées au sol entraînant de sécher. Au second plan, un chien utilisé pour tirer les traîneaux chargés de briques est posté devant les hommes responsables de la préparation de l’argile et un jeune enfant portant un moule à briques. À gauche, les briques empilées sous un lit de branches sont prêtes à cuire (Martine Houze, « Objets, lieux et Coutumes dans l’Avesnois rural » Edit. SERG p36-37)

La proximité des centres textiles de Cambrai, Caudry et du Cateau-Cambrésis n’a pas engendré de développement économique dans cette branche, même si « La Statistique du département du Nord » du Préfet Dieudonné, en 1804, fait état de la présence de deux métiers à tisser la baptiste (toile de lin) à Croix-Caluveau, et qu’on relève encore, en 1830, quelques métiers à tisser à domicile, en particulier dans les communes de La Groise et de Forest en Cambrésis. Ces statistiques, ainsi que les suivantes, mentionnent une culture de lin sur une partie du territoire, en particulier autour de Catillon sur Sambre et Rejet de Beaulieu, et des bottes de lin sont même mentionnées dans les inventaires après décès. Contrairement à ce qui existe dans les communes du plateau de Mormal et du Cambrésis, l’architecture des maisons de village ne présente donc que de très rares blocures\*.

<sup>8</sup> *Série M des Archives Départementales du Nord : « Bâtiments insalubres »*