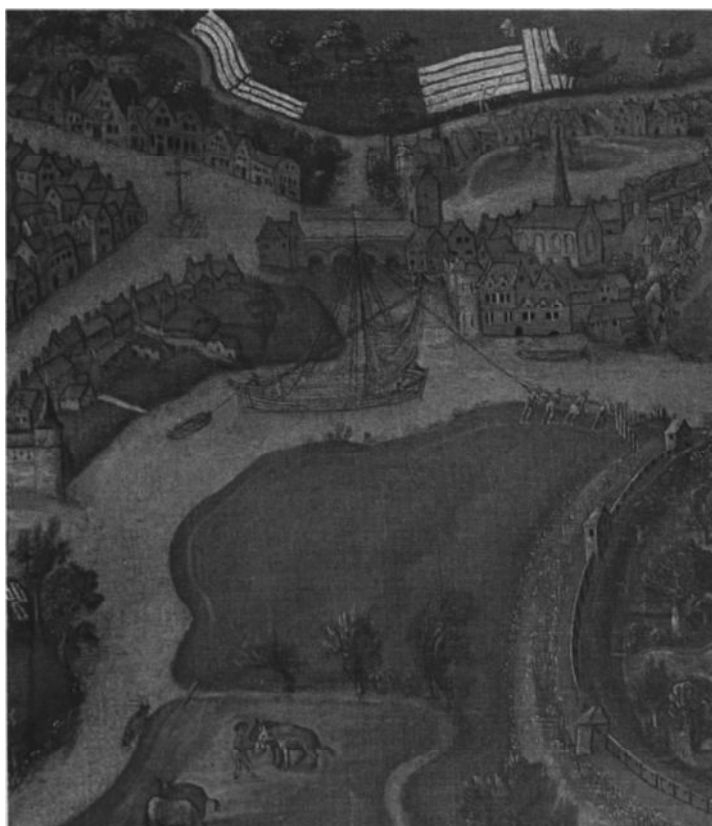


# Gand, fille de l'eau

Si l'Escaut et Anvers sont presque des synonymes, à Gand le fleuve doit partager ce statut avec la Lys. C'est précisément à cette embouchure de la Lys dans l'Escaut - *ganda* en ancien francique - que la ville doit son origine. Simple implantation celtique, puis romaine, Ganda allait se développer en un minimum de temps pour devenir l'une des villes les plus importantes et les plus prospères d'Europe, rivalisant même en ampleur avec Paris.

Dès les temps les plus reculés, les habitants profitèrent de la confluence des deux plus grands cours d'eau flamands pour s'y adonner au commerce. Sous la domination romaine, l'Escaut se transforma en artère commerciale. Ses rives se peuplèrent de débarcadères et de lieux de transbordement d'où les marchandises étaient ensuite acheminées vers l'arrière-pays gaulois. Un *portus* se développa à l'embouchure de la Lys dans l'Escaut, c'est-à-dire à hauteur de l'abbaye Saint-Bavon que saint Amand venait d'ériger. Vers 800, l'endroit avait déjà pris une certaine envergure et Charlemagne estima qu'il convenait idéalement à la construction d'une flotte de défense contre les Vikings. Du même avis, les Normands y établirent leur camp, base de départ à leurs innombrables incursions en pays flamand. Après leur débandade, la région redevint florissante et le *portus* carolingien retrouva toute son activité dès 941.

Grâce à leurs nombreuses ramifications, la Lys et l'Escaut offraient aux habitants du poisson à profusion. Vers l'an 1000, nous trouvons déjà mention de Gantois vivant de la pêche. D'aucuns voient dans ces eaux poissonneuses une raison supplémentaire de l'établissement d'une implantation comme celle de Ganda. En effet, la consommation des produits de ce cours d'eau, alors plein de vie, était très élevée. Peut-être le poisson fut-il le premier produit à être transporté plus loin par bateau et devons-nous y chercher l'origine du trafic commercial. Le marché aux poissons et, par la suite, la criée devinrent les centres névralgiques de la ville. Rien d'étonnant donc à ce que la Lys et l'Escaut, qui sont indissociables aux yeux des Gantois, soient immortalisés sur la façade du *Oude Vismijn* (Vieux Marché aux poissons) juste en face du château des Comtes (*Gravensteen*), sous le regard vigilant du dieu de la mer Neptune: la Lys personnifiée par une charmante jeune femme, l'Escaut sous les traits d'un homme musclé et barbu dont la dernière version s'inspira d'un costaud petit-bourgeois qui mena une révolte prolétarienne en 1839. Gand ne perdit jamais sa passion pour le poisson: brochets, perches,



*Anonyme, «Les baleurs de l'Escaut», vue panoramique de Gand en 1534, huile sur toile, 134 x 170, 1534, détail, «Bijlokeuseum», Gand.*

petites brèmes et anguilles figuraient parmi les ingrédients du célèbre waterzooi gantois jusqu'au moment où la pollution des rivières obligea les gens à les remplacer par du poulet.

### **Un port dans la ville**

A l'origine, les moines des abbayes de Saint-Pierre et de Saint-Bavon étaient les meilleurs clients des patrons de pêche et des commerçants gantois. Lorsque la ville se transforma en centre artisanal, la laine prit le pas sur tout autre produit. Les Gantois l'utilisaient pour tisser des draps qui étaient acheminés dans toute l'Europe via la Lys et l'Escaut. Le transport fluvial dépassait alors de loin le transport routier que les chemins de terre et le banditisme rendaient dangereux. Le témoignage le plus ancien que nous en possédions date de 1067 et relate la descente de l'Escaut d'un certain Adelard de Tournai parti vendre une cargaison de laine au marché annuel de Saint-Bavon. Les moutons anglais produisant de la laine de meilleure qualité,

les Gantois décidèrent très vite d'aller s'approvisionner en laine de l'autre côté de la mer du Nord. Au fur et à mesure que croissait la prospérité et que grandissait la population, l'importance des denrées alimentaires telles que les céréales et le vin allait, elle aussi, s'accroître.

Pendant des siècles, l'activité du port gantois se concentra en plein centre-ville. Les imposants hôtels des guildes - étalage fastueux des puissants bateliers et débardeurs - témoignent aujourd'hui encore de l'intense vie commerciale d'alors, le long des *Gras- et Korenlei* (quais aux Herbes et au Blé), à l'ombre de l'église Saint-Nicolas, patron des marins et des pêcheurs.



*La façade du «Oude Vismijn» (Vieux Marché aux poissons).  
L'Escaut (à gauche) et la Lys (à droite) y sont protégés par Neptune.  
Statues de Ch. de Kesel, 1875,  
«Stadsarchief», Gand.*



*Pieter Frans de Noter, «De Sint-Pieterskerk en de Muinschelde»  
(L'église Saint-Pierre et l'Escaut des Moines), huile sur panneau, 41 x 57, 1820,  
«Bijlokemuseum», Gand.*



*Pieter Frans de Noter, «De Walpoortbrug» huile sur panneau, 43 x 57, 1835,  
«Bijlokemuseum», Gand. Vue d'un canal creusé entre l'Escaut et la Lys.*

Le port de Gand doit son développement et son essor à deux privilèges: le droit de déchargement et le droit d'entrepôt. Le premier privilège obligeait les pêcheurs étrangers naviguant par Gand à rompre leur charge, c'est-à-dire à transférer leurs marchandises sur un bateau gantois. Les patrons gantois obtinrent cette faveur du comte de Flandre parce qu'ils mettaient toujours à disposition de ses aventures militaires les bateaux et les marins dont il avait besoin. Le second privilège concernait l'entreposage des céréales. Tout bateau chargé de blé ou de seigle qui passait par Gand - ville incontournable pour qui naviguait sur l'Escaut ou la Lys - devait abandonner une partie de son chargement à Gand et la vendre sur place. Ces produits étaient déchargés et entreposés au *Korenaard* (dénommé plus tard *Korenmarkt* - marché aux Grains), donnant ainsi des allures de grange gigantesque à cet endroit situé le long de la *Korenlei*, entre le *Sint-Michielsbrug* (pont Saint-Michel) et le *Grasbrug* (pont aux Herbes). Pendant le Moyen Age, le port «sur la Lys entre les ponts» était, certes, le lieu de débarquement le plus important de la ville, mais non le seul. L'activité portuaire se répartissait sur tout le territoire. Les nombreux bras de la Lys et de l'Escaut ainsi que les innombrables canaux et fossés possédaient tous leur fonction spécifique.

### Vers la mer sans l'Escaut

Même si Gand constituait un endroit idéal et stratégique pour le transport des marchandises, les profits ne tombaient pas du ciel. L'Escaut était loin d'être un client facile: le fleuve suivait un cours ondoyant et sinueux, son débit était difficile à régler et, l'hiver, il inondait toutes les terres situées en contrebas. De plus en plus ambitieux, les Gantois souhaitèrent atteindre la mer directement plutôt que de suivre les caprices de l'Escaut qui était pourtant la voie naturelle vers la mer du Nord. Selon les priorités économiques et politiques du moment, leurs regards se tournèrent tantôt vers l'Ouest, tantôt vers le Nord. Attirés d'abord par l'Ouest, ils creusèrent, au XIII<sup>e</sup> siècle, le canal de la Liève entre Damme et le *Zwin*. Les travaux à effectuer à la bêche sur une distance de 45 kilomètres ne durèrent pas moins de sept ans. Lorsque le *Zwin* commença à s'ensabler, le trafic diminua fortement sur le *Lieve-kanaal*. Le *Westerschelde* (Escaut occidental) entre Flessingue et Anvers devint la nouvelle artère du trafic commercial international. Désireux de s'annexer à la plus grande route commerciale d'Europe occidentale, les Gantois reprirent la bêche en mains. L'empereur Charles Quint les autorisa à creuser, à leurs frais, le *Sassevaart* (canal du Sas) de *Meulestede* jusqu'au *Graaf Jansdijk* (digue du comte Jean) au nord de Zelzate. Ce nouveau canal, long de 21 kilomètres, fut achevé en deux ans. Au début, les capitaines devaient transborder leurs marchandises sur la digue, mais, malgré les protestations de la ville d'Anvers, ils reçurent très vite l'autorisation de percer la digue d'une écluse. Dans le *Vaertboeck* figure la lettre d'un magistrat de la ville de Gand à l'empereur Charles Quint à qui il demande d'ignorer les doléances des Anversois dont le seul but était de tenter encore de mettre un terme aux travaux. C'est en 1563 que le premier bateau chargé de saumon put enfin amarrer à Gand. Dorénavant les bélandres mais aussi les



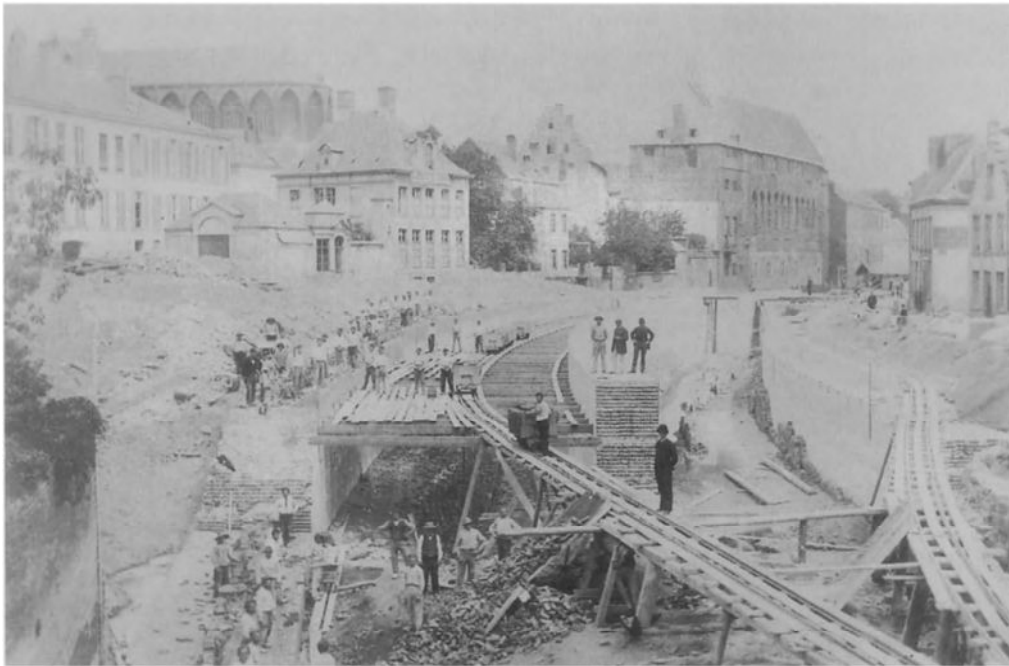
*La «Reep» (lisière de l'Escaut) inondée, 1872.  
A gauche, l'on aperçoit le château de Gérard le Diable, «Stadsarchief», Gand.*

caboteurs de Zélande et de Hollande allaient pouvoir rejoindre Gand via le *Sassevaart*. Seuls les gros navires devaient encore transborder leurs cargaisons de sel, de poisson et de vin au *Sas van Gent* (Sas de Gand). La fermeture de l'Escaut en 1648 enleva au *Sassevaart* sa raison d'être.

C'est au XVII<sup>e</sup> siècle que fut construit le canal vers Bruges, canal qui dut attendre près de cent ans avant d'être relié directement à la Lys par la canalisation de la *Coupure*. En ces temps-là, l'industrie textile avait de nouveau besoin d'une liaison avec la mer. Vu l'état de délabrement du *Sassevaart* après l'accord de libre circulation sur l'Escaut en 1795, le roi Guillaume I<sup>er</sup> des Pays-Bas approuva les plans d'un canal maritime vers Terneuzen. L'ancien rêve maritime de Gand allait enfin se concrétiser. Naquit ainsi un nouveau port au nord de la ville, un port qui, avec des docks toujours plus nombreux, n'allait cesser de s'étendre.

### **Autant de ponts que de rues**

Les travaux successifs n'éliminèrent jamais complètement les cours d'eau naturels. Ceux-ci continuèrent à jouer leur rôle dans le transport local des personnes et des marchandises. Juste avant que la Lys ne se jette dans l'Escaut, son débit pouvait être réglé à partir du barrage de la



*La voessere de la «Reep» en 1883-1884, «Stadsarchief», Gand.*

*Rode Toren* (Tour rouge). Les navires venant d'Anvers y amarraient pour décharger leurs marchandises. C'est vers 1450 qu'apparurent les premières formes de transport public par eau: les bateaux de marché. Les autorités décidèrent de louer le droit de transporter les commerçants, fermiers et autres voyageurs qui, les jours de marché, désiraient se rendre de la campagne environnante en ville. Pour obtenir cette licence, les patrons indépendants gantois - les «bateliers francs» y mirent le prix, puis vendirent certaines lignes à leurs concurrents non indépendants («non francs»). Gand devint ainsi un centre important desservi par un service régulier. Ces bateaux assuraient, à heures fixes, le transport des marchandises vers d'autres villes. Citons, à titre d'exemple, la liaison hebdomadaire que les bateliers francs instaurèrent sur l'Escaut entre Tournai et Anvers.

Souhaitant, à la même époque, profiter au maximum de l'infrastructure aquatique, le centre de la ville se dota d'un réseau de fossés et de canaux entre la Lys et l'Escaut. L'eau joua également un rôle important dans la création de la ceinture de défense autour de la ville, ce qui n'alla pas sans inconvénients, car l'Escaut répercutait les marées jusque dans les cours d'eau intérieurs et, malgré les écluses, il inondait les terres à chaque marée d'équinoxe. (De nos jours encore, les mouvements de la mer lointaine doivent être endigués par un barrage.) Gand qui, de par sa nature, était située sur un territoire marécageux et gorgé d'eau, se transforma ainsi en ville aquatique, en une collection d'environ 72 îles.



«Gand, notre bonne, sombre et vieille ville, qui, dans mon enfance, comptait autant de ponts que de rues», écrivait Maurice Maeterlinck au sujet de sa ville natale. L'atmosphère sombre suscitée par les eaux intérieures opaques, pestilentielles et brumeuses, inspira une foule d'artistes. Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le poète Karel van de Woestijne y voyait l'émanation du sentiment déprimant de fin de siècle qui caractérisait ses contemporains. «Nous les avons aussi connues», écrivit-il, «et trop bien connues, ces eaux de Gand. Pussions-nous, mieux que quiconque, apprécier la plénitude et la vacuité de nombreux chefs-d'œuvre gantois: c'est parce que nous avons connu les eaux gantoises. Maeterlinck leur doit le merveilleux attrait qu'ont exercé ses 'Serres chaudes'...»

Même pour les Gantois de naissance, il n'était/est pas facile de trouver son chemin dans ce



*La «Achtervisserij» (Arrière pêcherie) avec le «Hollainhof»,  
construction de logements du cabinet d'architectes néerlandais Neutelings-Riedijk  
(Photo P. Schockaert).*

dédale de cours d'eau. Durant des siècles, les Gantois jouèrent au chat et à la souris avec l'Escaut et la Lys. Tandis que, dans une ville comme Anvers, l'Escaut était pour ainsi dire intouchable - le fleuve y atteint 500 m de large! -, Gand a toujours hardiment remanié les lits des rivières sur son territoire. Avec obstination, la ville les pourvut de ponts, de fossés, de canaux quand il ne s'agissait pas de les déplacer. Suivant les besoins du moment – comprenez les exigences de l'industrie – on chercha constamment de nouvelles et meilleures solutions. Les nombreuses dénominations qui apparurent au fil des ans (et l'Escaut ne fut pas en reste), est à l'avenant: de *Oude Schelde* (Vieil Escaut), de *Nieuwe Schelde* (Nouvel Escaut), de *Nederschelde* (Bas-Escaut), le *Opper- ou Bovenschelde* (Haut-Escaut), le *Muinschelde* (Escaut des Moines), de *Reep* (lisière de l'Escaut), de *Visserij* (Pêcherie), de *Achtervisserij* (Arrière pêcherie), etc. Il est clair que, suite à tous ces travaux, l'embouchure historique du fleuve est devenue quasi

introuvable. Savons-nous encore à quel endroit précis la Lys se jette dans l'Escaut? En partant du Nord et après avoir passé le *Sint-Jorisbrug* (pont Saint-Georges), la Lys devrait normalement se jeter dans le bras occidental de l'Escaut qui coupe la ville à partir du *Stropkaai* (quai de l'Estrope). Malheureusement, ce cours est comblé à partir du château de Gérard le Diable (*Geraard Duivelsteen*)! Seul un bras du *Nederschelde* - le long de l'*Achtersvisserij* - est relié à la Lys près de l'abbaye Saint-Bavon. En passant par la *Visserij*, ce qui reste de la Lys coule sous le viaduc de la *Keizerpoort* (porte de l'Empereur) et son trafic intense avant d'atteindre enfin le bras oriental de l'Escaut - qui laisse à sa gauche le centre-ville - et mène au *sas de Heirnis* par le *Vlaamse Kaai* (quai Flamand). Ce n'est qu'un peu plus loin que le cours d'eau, remis de sa turbulente aventure gantoise, retrouve ses contours univoques.



Le «Vlaamse Kaai» (quai Flamand) (Photo P. Schockaert).

### Retour du cœur

Depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la plupart des eaux intérieures, souffrant du manque d'hygiène et de la pollution industrielle, ont été voûtées, voire comblées. De ce fait, le port du centre-ville perdit sa raison d'être: il se déplaça vers le Nord pour s'installer dans le voisinage du *Muide-wijk* (quartier de la Muide). En sacrifiant fossés et canaux au fracas du trafic routier, le vieux Gand dut renoncer quelque peu à sa réputation de fille de l'eau. Quant au vieil Escaut, il disparut en partie pour raison d'«épuration». En 1884, le Bas-Escaut situé entre la *Brabantdam* (digue de Brabant) et le château de Gérard le Diable fut pourvu de voûtes maçonnées sur une distance de 140 mètres. C'est là que fut construite la *François Laurentplein* (place François Laurent). Ce qui restait du cours, le long de la *Reep*, fut comblé en 1960. L'espace compris entre



*Petit pont et moulin à eau près de la maison patricienne Braem, au passage du Haut-Escaut en Bas-Escaut. Le complexe fut démoli en 1884, «Stadsarchief», Gand.*

les murs des quais fut tout simplement rempli de sable pour permettre la construction d'un parking en l'honneur de Sa Majesté l'automobile. L'embouchure de la Lys dans l'Escaut disparut, elle aussi, sous l'asphalte. Pour des raisons esthétiques, un minuscule petit bout de l'Escaut fut préservé le long du château de Gérard le Diable dont le caractère médiéval a survécu aux bouleversements. Ainsi mourut sans gloire une frontière d'importance européenne: au IX<sup>e</sup> siècle, lors du partage de l'empire de Charlemagne, l'Escaut servit ici, aujourd'hui en plein centre-ville, de frontière historique entre l'empire français (*Francia occidentalis*) et l'empire allemand (*Francia orientalis*).

Depuis peu, les eaux intérieures gantoises font l'objet d'une revalorisation active. C'est tout particulièrement le cas du Bas-Escaut et de ce site unique que constitue la confluence des deux fleuves près de l'ancienne abbaye Saint-Bavon. Les atouts du tourisme fluvial, qui jusqu'alors avait rencontré plus d'un obstacle, pourront être pleinement exploités. Après la réalisation des travaux d'infrastructure prévus pour cette revalorisation, il se pourrait que Bruges se voie arracher le titre de Venise du Nord au profit de Gand. Entre-temps, un parking a été démoli au-dessus de la Lys, la navigation a été rouverte sous les voûtes de la *François Laurentplein* et l'administration communale vient de dégager les *Braemgaten* (barrage des trous de Braem) près de la *Brabantdam* – là où un mur a longtemps dissimulé l'eau aux regards. C'est là qu'un moulin à eau fut construit au XIII<sup>e</sup> siècle, tout près de la maison de la famille patricienne Braem. La farine qui s'en échappait aboutissait dans l'Escaut, attirant quantité de poissons dont le waterzooi gantois faisait ses délices. Les écluses du moulin, surnommées *Molengaten* (trous du Moulin) ou *Braemgaten*, servaient à équilibrer la différence de niveau entre le Haut-Escaut et le Bas-Escaut. Solidement bâties, elles



*Vue idyllique du confluent de la Lys et de l'Escaut au XIX<sup>e</sup> siècle, lithographie en couleurs, «Stadsarchief», Gand.*

s'intégraient dans la ceinture de défense entourant la ville. Le cas échéant, elles pouvaient inonder le territoire environnant. Lorsque le Bas-Escaut fut pourvu de voûtes à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, tout le complexe des écluses, du moulin et du pont des *Braemgaten* disparut.

Le Bas-Escaut coulera de nouveau à ciel ouvert le long de la *Reep*, remettant à l'honneur l'«embouchure» historique. Une nouvelle écluse sera construite du côté du *Oude Beestenmarkt* (Ancien Marché aux bestiaux), à l'endroit exact où les *Braemgaten* avaient d'abord été prévus au XVI<sup>e</sup> siècle. Il faudra ensuite gérer la différence de niveau de 1,2 mètre entre la Lys et l'Escaut, et jeter trois ponts fixes. Le premier reliera la *Keizer Karelstraat* (rue Charles Quint) à la *Sint-Jacobsnieuwstraat* (rue neuve Saint-Jacques); le deuxième sera placé à hauteur de la *Bisdomplein* (place de l'Évêché), là où le *Wijngaardbrug* (pont de la Vigne) reliait autrefois le *Bisdomkaai* (quai de l'Évêché) à la *Reep*. Le troisième pont sera une passerelle pour piétons et cyclistes; elle sera située à la confluence de la Lys et de l'Escaut et se nommera, bien sûr, *Ganda*. Les passants qui s'y promèneront pourront de nouveau admirer l'«embouchure» dans toute sa gloire.

La pièce de résistance sera la création d'un port de plaisance - le *Portus Ganda* - le long des quais, tout près des ruines de l'abbaye Saint-Bavon. Ce *portus* permettra de boucler la boucle après plus de mille ans.

### **André Capiteyn**

*Assistant au «Stadsarchief» de Gand.*

Adresse: Halvemaanstraat 137, B-9040 Gent (St.-Amandsberg).

*Traduit du néerlandais par Chantal Gerniers.*