

A.RONSE

—
LES PORTS
BELGES





RUJKSUNIVERSITEIT-GENT
SEMINARIE
VOOR
MENSELIJKE AARDRIJKSKUNDE

10P591.

4327.



UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK



90000

RP³⁰

LES PORTS BELGES

RECHERCHES HISTORIQUES

RELATIVES A

NOS COMMUNICATIONS AVEC LA MER

PAR

ALFRED RONSE

MEMBRE DU CONSEIL COMMUNAL DE BRUGES

2^{me} ÉDITION

BRUGES

TYPO- ET LITHOGRAPHIE EDW. GAILLARD ET COMP.

1874



LES PORTS BELGES

IR 308 R

LES PORTS BELGES

RECHERCHES HISTORIQUES

RELATIVES A

NOS COMMUNICATIONS AVEC LA MER

PAR

ALFRED RONSE

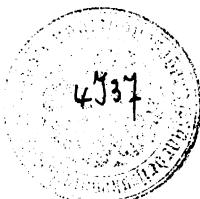
MEMBRE DU CONSEIL COMMUNAL DE BRUGES

2^{me} ÉDITION

BRUGES

TYPO- ET LITHOGRAPHIE EDW. GAILLARD ET COMP.

1874



AVANT-PROPOS

Au mois d'Avril de l'année dernière nous fîmes paraître sous le titre de « *Recherches historiques relatives à nos communications avec la mer* » une étude sur les origines et les vicissitudes des différents ports belges, Nieuport, Ostende, Bruges, Gand, Anvers.

Notre travail avait pour but d'établir au moyen des faits les plus saillants et les mieux connus de notre histoire l'influence qu'avait exercée sur la richesse publique, depuis les temps les plus reculés, la facilité de nos communications maritimes et en même temps de mettre en lumière les hostilités incessantes dirigées, dès avant le traité de Munster, par la Hollande contre nos établissements commerciaux.

L'abandon dans lequel tous les ministères qui se sont succédé depuis 1830 ont laissé les ports du littoral belge et la concentration de notre commerce extérieur sur l'Escaut, c'est-à-dire sur le fleuve dont nos voisins possèdent les deux rives, nous faisaient apprêhender les plus grands revers.

La voie maritime que le Gouvernement établissait par Terneuzen nous semblait présenter des dangers certains, surtout si la création d'un port de mer de premier ordre situé sur la côte flamande et relié aux voies navigables de l'intérieur ne venait pas nous mettre à l'abri de la diplomatie Néerlandaise.

Le pays demeura dans une quiétude parfaite à la vue des nouveaux débouchés que le Gouvernement créait par les eaux hollandaises. Anvers même partagea la confiance générale; tous les crédits furent, en 1870 comme en 1873, votés avec enthousiasme.

En présence de l'émotion qui s'est emparée de tous les esprits et des opinions extrêmes qui se sont fait jour au sujet de la question de Terneuzen, il ne sera peut-être pas inutile de donner une seconde édition d'un travail fait à une époque de calme, en dehors de toute préoccupation de parti et des entraînements auxquels il est parfois difficile de résister.

SOMMAIRE.

	PAGE
Introduction	9
Formation des ports Belges	13
Le chenal de Nieuport	17
Le chenal d'Ostende	27
Le Zwyn, Bruges, Damme, l'Écluse, etc	47
L'Escaut, la Lys, le canal de Terneuzen, Gand et Anvers	64
Conclusion	81

INTRODUCTION.

Lorsqu'on parcourt les annales de la Belgique au point de vue de la richesse publique, on est frappé surtout de deux faits : le premier c'est que non-seulement le commerce, mais que tous les principes producteurs se sont constamment trouvés dans une étroite alliance avec la facilité des communications maritimes ; la connexité est si intime que la simple chronologie des modifications qui se sont opérées sur la côte de la mer du Nord et dans nos voies navigables, depuis les temps historiques jusqu'à ces jours, forme un tableau fidèle des vicissitudes de grandeur et de décadence de nos cités les plus opulentes. Un second fait non moins saisissant, c'est que la Hollande a travaillé avec une persévérance couronnée de succès à ruiner nos établissements commerciaux en s'emparant de nos débouchés maritimes, tantôt à main armée, tantôt par les traités, tantôt dans le calme de la paix par les plus prévoyantes combinaisons. Aussi est-il suprenant qu'au milieu de la prospérité générale qui nous entoure, au milieu de l'accroissement rapide qu'ont pris toutes les sources de la richesse publique, la Belgique, rendue enfin à elle-même, ait veillé si peu à conserver ses communications directes avec l'Océan et ait négligé de s'affranchir de la dépendance de ses voisins du Nord.

Grâce à l'amélioration et à la multiplicité des voies ferrées et pavées se reliant aux petites lignes de navigation, le négoce a pris à l'intérieur un grand essor; mais ce trafic, quelque considérable qu'il soit, est insuffisant eu égard au commerce immense qui pourrait se faire à l'étranger, si nous possédions sur le littoral même des établissements maritimes rattachés à l'intérieur par des canaux à grande section, s'il nous était permis de nous passer d'intermédiaires pour l'écoulement de nos produits industriels et agricoles, si, enfin, nous avions plus attiré à nous un transit qui tend de plus en plus à suivre d'autres voies. « Avec le commerce extérieur, dit l'économiste Droz, les débouchés n'ont plus de limites; il est destiné à rapprocher les peuples, à les mettre en communauté de richesses et de lumières. »

Des exigences de clocher, des considérations politiques d'un ordre tout à fait inférieur ont fait négliger des intérêts aussi vitaux. Il est incontestable que la Belgique n'a pas profité, dans la mesure de ses ressources, d'une paix de quarante années, paix sans précédents dans nos annales, ni d'une position géographique non moins avantageuse que celle de la Hollande, pour développer son commerce extérieur et que, loin de s'affranchir de son ancienne rivale, elle court au devant d'une sujexion ruineuse.

Le rachat du péage de l'Escaut, les crédits considérables qui viennent d'être votés pour faciliter les communications de Gand avec ce beau fleuve par le canal de Terneuzen, les grands travaux qu'on se propose de faire à Anvers, sembleraient, au premier abord, démentir, nos assertions; mais ces facilités commerciales, quelque salutaires qu'elles soient, ne nous préparent pas moins de grands revers dans l'avenir; car elles détournent la sollicitude du Gouvernement des ports situés sur notre propre littoral, au point que bientôt la navigation maritime de la Belgique se fera exclusivement par les eaux hollandaises. Les chenaux donnant accès à la mer du Nord, les magnifiques canaux qui les relient aux centres industriels, s'ensablent avec une effrayante rapidité sans trop émouvoir nos gouvernants.

On vantera peut-être nos relations amicales avec la Hollande, la bonne grâce avec laquelle notre vigilante rivale se prête à nos désirs¹, mais c'est précisément là ce qui doit éveiller notre méfiance; il faut avoir totalement perdu de vue la politique traditionnelle de nos envieux voisins, nos échecs répétés dans toutes les luttes que nous avons engagées avec eux dès avant le traité de Munster jusqu'en ces derniers temps et effacer de l'histoire tout ce que la nation batave a, depuis plus de deux siècles, déployé de ruse, de tenacité et de prévoyance, pour ne pas soupçonner quelque piège, quelque arrière-pensée. Quand l'envasement des ports d'Ostende et de Nieuport sera consommé, quand les grandes artères qui les vivifient se seront oblitérées et que tout le mouvement commercial de la Belgique se fera exclusivement par le fleuve dont la Hollande possède les deux rives, le moment sera venu pour nos ennemis séculaires de faire revivre leurs anciennes prétentions sur l'Escaut et de nous faire expier notre confiante incurie.

Le récent barrage de l'Escaut oriental exécuté au mépris de nos réclamations, la création d'un port de premier ordre à Flessingue, à l'embouchure de l'Escaut occidental, prouvent que la Hollande n'a pas renoncé à son ancienne suprématie sur ce fleuve, objet constant de ses convoitises.

Cette conviction nous a engagé à présenter une étude historique de nos communications avec la mer et de leur influence sur le commerce belge d'une part, et à retracer, d'autre part, les efforts que fit la Hollande pour tarir ces sources de notre prospérité nationale.

Après les luttes que soutinrent nos ancêtres pour la sauvegarde de leurs libertés religieuses et politiques, celles qui eurent pour but la défense de leurs franchises et de leurs établissements commerciaux forment, sans contredit, les pages les plus mémorables de notre histoire.

¹ Nous écrivions ces lignes au commencement de l'année précédente, lorsqu'il n'était pas encore question de traité du 24 Juin 1874 relatif au canal de Terneuzen.
Note de la 2^e édition.

Dans cette esquisse, nous parcourrons la côte belge depuis la frontière française jusqu'aux bouches de l'Escaut, en faisant étape aux diverses échancrures qui ont formé nos ports de mer ; et, remontant le cours des voies navigables, nous résumerons les annales des grandes cités flamandes sous le rapport de leurs vicissitudes commerciales.

FORMATION DES PORTS BELGES.

Il est impossible d'assigner une date certaine à la formation des ports belges : les historiens anciens, tels que César, Tacite, Pline, Ptolémée nous fournissent peu de renseignements précis; quant aux archives des villes de Belgique, elles n'offrent une chronologie suivie que depuis le XII^e ou le XIII^e siècle et les dépôts provinciaux ne renferment qu'un nombre restreint de pièces plus anciennes¹; il faut donc combler ces lacunes de nos annales au moyen des conjectures que nous apporte la science géologique. Ce seront là nos premiers matériaux.

Depuis le Pas-de-Calais jusqu'à l'extrémité du Jutland s'étend une bande de terrain dont la largeur est variable, mais dont la nature, l'épaisseur et le niveau sont partout presque uniformes ; cette zone est limitée du côté de la mer par des dunes naturelles ou par des digues élevées à main d'homme. Derrière cette première limite se montre une autre rangée de dunes fort apparente en certains endroits, notamment entre Dunkerque et Furnes, mais qui ailleurs ne présente dans notre pays que de légères ondulations de terrain sablonneux dont il est aisément de poursuivre la trace jusqu'à la Tête-de-Flandre.

Entre ces deux limites s'étend une zone de terrain alluvionnaire sous lequel se trouve la couche de tourbe atteignant une épaisseur de 4 à 5 mètres et reposant sur un sol sablonneux ou argileux. La grande variété de plantes, d'arbres couchés ou

¹ O. DELPIERRE, *Précis analytique des archives de la Flandre occidentale*, t. I, p. II.

debout qui composent la tourbe, dénote une végétation autrefois luxuriante. La multiplicité d'objets d'art de toute espèce, médailles romaines, autels votifs, fioles, poteries fines que l'on découvre à chaque instant parmi ces débris forestiers, permettent d'assurer, qu'à l'époque romaine, la contrée était habitée et que la couche de tourbe aujourd'hui enfouie sous des alluvions formait le niveau de terrains à l'abri des atteintes des eaux de la mer ; car le séjour de ces eaux salées est incompatible avec un pareil genre de végétation. Ce phénomène ne s'explique que par l'affaissement graduel de notre littoral¹.

Ces observations sont des plus précieuses pour la fixation de l'époque à laquelle se sont formées les échancreures qui ont donné naissance aux ports de Nieuport, d'Ostende, du Zwyn et de l'Escaut ; car tous ces chenaux coupent la couche de tourbe si riche en antiquités romaines et nous autorisent à croire que leur formation est bien postérieure à la conquête de Jules-César. Ces premières indications ne sont du reste nullement infirmées par les historiens romains ; en effet, de tous les ports de la Gaule mentionnés par César, aucun ne semble se rapporter à la côte belge, malgré les ingénieux efforts de quelques-uns de nos archéologues qui se sont plutôt évertués à se réfuter les uns les autres qu'à assigner une place certaine aux stations navales des Romains. L'Escaut même, au rapport du conquérant de la Gaule, ne portait pas ses eaux à la mer par les embouchures actuelles : il se jetait dans la Meuse.

Une découverte des plus importantes faite à Dombourg, dans l'île de Walcheren, permet de conjecturer que l'envahissement de la mer ne peut être antérieur à la fin du III^e siècle de l'ère chrétienne. Smallegange rapporte, dans sa *Chronique de Zélande*², que vers la fin de 1646, les vents soufflèrent avec tant de violence et de persistance de l'Est, que les eaux de la mer furent refou-

¹ A. DE LAVALEYE, *Affaissement du sol et envasement des fleuves depuis les temps historiques*.

² SMALLEGANGE, *Cronijk van Zeeland*, p. 82.

lées bien loin de la côte de l'île et laissèrent à nu les ruines d'un temple consacré à la déesse Néhalennia. Les magistrats de la ville de Dombourg firent enlever ces précieux monuments ; Smallegange lui-même, qui se trouvait en vacances à Middelbourg, acheta des pierres sculptées et des médailles dont il donne la description et le dessin : les médailles sont aux effigies de Germanicus, Trajan, Septime-Sévère, Antonin-le-Pieux, Maxime, Posthume et Tétricus ; et, comme ce dernier a régné jusqu'à l'an 270 de notre ère, c'est postérieurement à cette date que le temple aura été englouti par les flots. D'autre part, Salvien, auteur du v^e siècle, dit positivement que nos villes étaient de son temps déjà remplies d'un nombre infini de commerçants et de fabricants de toute espèce¹. Le commerce devint rapidement florissant ; car on a déterré une quantité d'inscriptions relatives au négoce. Les chroniqueurs assurent qu'Oudenburg et Rodenbourg (aujourd'hui Aardenbourg) étaient déjà au v^e siècle des ports d'une certaine importance. C'est donc, selon toute probabilité entre ces deux époques, c'est-à-dire entre la fin du III^e siècle et le v^e que la mer aura envahi la côte et creusé les différents chenaux que nous y connaissons.

Ce système ne laisse pas que de présenter des côtés défectueux ; car, en l'absence des grandes issues existant de nos jours et qui, malgré leur nombre et leur dimension, sont souvent insuffisantes pour l'écoulement des eaux supérieures, on se demande par où celles-ci se déversaient autrefois dans la mer ; les côtes, au temps de César, étaient parsemées de marais fangeux formant des retraites inaccessibles aux légions romaines ; mais encore fallait-il des décharges pour les eaux pluviales. S'agit-il de notre pays, lorsque l'auteur des *Commentaires* parle des îles nombreuses que la mer formait par son flux et dans lesquelles se retiraient ceux qui habitaient au bord de l'Océan ? César n'indique pas la position de ces sortes d'îles². S. Paulin qui

¹ DES ROCHES, p. 98.

² BELPAIRE. — Cæs. Comm. de Bell. Gall., lib. 6, cap. 34, p. 65.

écrivait au IV^e siècle, parle à la vérité d'îles situées sur les côtes habitées par les Morins; mais ne sont-ce pas plutôt des espèces de plateaux formés par les criques? Leur existence, d'ailleurs, peut dater de l'irruption de la mer qui a modifié l'état de la côte au siècle précédent. Des Roches, dans ses *Recherches sur l'ancienne Belgique*, n'ose pas se prononcer. « Mais où chercherons-nous, dit-il, ces îles qu'un auteur respecté du IV^e siècle nous représente comme habitées par les Morins? In terra Morinorum situ orbis extrema, quam fluctibus fremens tendit Oceanus..... Urbes, oppida, insulae ecclesiis et monasteriis plebe numerosis celebrantur¹. Dans Cassel, Térouenne, Boulogne, on reconnaîtra facilement ces *urbes* et ces *oppida* qui, selon S. Paulin, avaient acquis de la célébrité par les églises et les monastères qu'elles renfermaient et dans lesquels un peuple nombreux venait adorer le Dieu des chrétiens; mais la situation de ces *insulae*, qui jouissaient du même avantage, n'est pas si facile à déterminer. Faut-il recourir à ces bancs de sable connus sous le nom de *Vlaamsche banken* qui rendent la navigation si dangereuse dans la mer qui baigne nos côtes? Il est vraisemblable que les *insulae* de S. Paulin ne sont autre chose que les *paludes* de César où se réfugierent les Morins à l'approche de ce grand capitaine qui ne put les forcer dans cet asile². »

Une grande incertitude règne donc au sujet de l'état de la côte sous la période romaine. L'invasion des barbares, en détruisant les monuments artistiques ou littéraires, jette plus d'obscurité sur les temps qui ont suivi; aussi, faut-il s'accrocher à quelque lambeau de phrase d'une vieille chronique où le plus souvent la fiction se mêle à la vérité, pour réunir, dans le cours de plusieurs siècles, un nombre restreint de faits même douteux.

¹ S. PAULIN, Epist. ad Vitric.

² DES ROCHES, pp. 103 et 106.

LE CHENAL DE NIEUPORT

La première solution de continuité que présentent les dunes depuis la frontière française est le chenal de Nieuport. Jadis il formait la gorge d'un golfe profond situé à l'intérieur des terres dans la direction de Dixmude; il était alimenté par les marées et par les eaux qu'y déversaient les crêtes élevées du centre, du sud et de l'ouest de la Flandre Occidentale. Sur les bords de ce bassin prirent naissance les villes d'Axel, Loo, Dixmude, Lombartzyde, Mannekensvere, mentionnées dans les vieilles chroniques comme des cités commerciales baignées par les flots de la mer. Faulconnier, dans son *Histoire de Dunkerque*, donne une carte qui concorde entièrement avec ces indications. Bien que les alluvions eussent notablement réduit l'étendue et surtout la profondeur de ce bassin, jusqu'au XVI^e siècle, la mer y pénétrait à chaque flux¹. Dans une des tourbières de Mannekensvere on trouva, en 1820, un navire chargé de meules enfoncé d'environ cinq pieds dans la tourbe et s'élevant d'autant dans la glaise qui le recouvrait encore de quatre à cinq pieds².

A une petite demi-lieue de Nieuport, Lombartzyde, aujourd'hui perdu dans les sables, avait autrefois un port florissant. La ville fut détruite en 1115, par une violente tempête qui ruina tous les lieux environnants. Au siècle suivant, la mer chassa une si grande quantité de sables dans le chenal que les habitants vendirent ce qui leur restait du port à ceux de

¹ BELPAIRE, p. 68.

² Id.

Santhove. Cette localité prit alors le nom de *Nieuport ou nouveau port, novus portus*, et fut appelée par Philippe d'Alsace sa *nouvelle et bonne ville*.

S'il fallait ajouter foi à un *Mémoire des négociants et armateurs de Nieuport présenté à Messeigneurs les États de Flandre en 1787*, ce port de mer aurait une origine bien plus ancienne que toutes les autres villes du littoral. Il devrait « son premier établissement et ses progrès à la pêche que ses habitants, situés au bord de la mer et de l'embouchure de l'Yzer, y exerçoient long-tems même avant l'irruption des Romains sous Jules-César, qui bâtit, au pied de la montagne de Santhove, la tour et le château de l'Yzer servant à sa défense et ensuite à celle des habitans contre les incursions et les brigandages des Huns, des Goths, des Vandales et autres ennemis et déprédateurs de la Flandre. » Le mémoire ajoute que « dans ce château de l'Yzer naquit Baudouin, dernier forestier et premier comte de Flandre qui, de ce lieu de sa naissance, prit le nom de *Baudouin de l'Yzer, Balduinus ab Ysarà, Balduinus Ysericus*, et non de *Balduinus ferreus, Baudouin de fer ou Bras de fer* comme prétendent ceux qui ignorent cette anecdote. »

Il est regrettable que le mémoire ne cite pas la source où il a puisé ces curieux renseignements; car, en l'absence de documents authentiques, il est impossible d'apprecier la valeur de pareilles assertions. Quoi qu'il en soit de cette antique origine, ce fut vers l'an 1160 seulement que Nieuport prit une certaine importance, époque à laquelle Philippe d'Alsace entoura la ville d'un rempart et de fossés, fit renouveler et fortifier le port. Un siècle plus tard, l'industrie et le commerce si florissants à Bruges ainsi qu'à Gand débordaient sur les autres villes du littoral et de l'intérieur. A Ypres, centre de la fabrication des draps, la population était si considérable qu'en 1247, les échevins s'adressèrent au pape Innocent IV pour le prier d'augmenter le nombre des paroisses de la ville, qui contenait environ 200,000 âmes¹. Le

1. KERVYN, *Histoire de Flandre*, t. II, p. 8.

marché de Dixmude, de plus en plus fréquenté, fut agrandi et pavé. Les habitants d'Ypres, appréciant toute l'importance des communications avec la mer et désireux d'écouler les produits de leurs manufactures, sans intermédiaires, adressèrent à la comtesse Marguerite de pressantes sollicitations pour obtenir une voie navigable entre leur ville et la mer. Cette princesse accéda à leurs demandes en faisant creuser, en 1251, un canal de Boesinghe à l'Yzer aboutissant au fort de Knocke; elle fit en outre ouvrir et approfondir, entre Boesinghe et Ypres, le ruisseau de l'Yperlée et compléta le système par l'amélioration de la navigation de l'Yzer depuis Knocke jusqu'au chenal de Nieuport.

C'est à la même époque que Gand, moins heureusement situé que Bruges, cherchant à racheter les désavantages de sa position, sollicita de la comtesse Marguerite l'autorisation de creuser un canal de Gand à Rodenburg (aujourd'hui Aardenburg), afin d'avoir accès à la mer par le Zwyn.

Les Flandres formaient un foyer d'activité digne d'admiration. Quand on considère l'imperfection des moyens mécaniques, l'ignorance des principes de l'hydraulique, on est frappé d'étonnement à la vue de la grandeur du résultat obtenu. Afin de donner une idée des procédés primitifs de navigation, nous prendrons pour exemple le système des *Overdrach* qui existait sur la plupart des canaux du pays.

Qu'était-ce qu'un *overdrach*? Ce mot apparaît souvent dans les anciens documents de Flandre au XIII^e siècle et se retrouve fréquemment jusqu'à la fin du XVII^e. On ne s'était pas bien rendu compte de ce genre d'ouvrage, mais des plans découverts dans les archives de St.-Omer, et surtout un dessin conservé dans les archives d'Ypres ont permis à M. L. Deschamps de faire paraître une dissertation sur la matière dans les *Annales du Comité flamand de France*. L'*overdrach* était un barrage en maçonnerie ou en bois établi en travers d'un canal; il présentait un plan incliné en amont comme en aval des eaux et formait des biefs sur le canal; les bateaux s'y arrêtaient; puis, à l'aide de cables et de cabestans on leur faisait gravir ce seuil d'où on les laissait des-

cendre dans le bief inférieur et vice versa. Les bateaux étaient à fond plat afin que, pendant la manœuvre, ils ne vinssent pas à chavirer; en outre, il était défendu de prendre plus de six tonneaux de marchandises : c'était tout ce que les cordages pouvaient hisser. Sur le canal d'Ypres à Nieuport, il n'y avait pas moins de quatre de ces obstacles; il en existait sur le canal de Bruges à Nieuport, notamment à Scheepsdaele. Les droits de passage perçus à l'*overdrach* et la perte de temps qu'occasionnaient ces étranges manœuvres, n'étaient pas les seuls inconvénients de cet appareil, le batelier courait encore risque de perdre son chargement lorsque le cable venait à se rompre, accident assez fréquent, paraît-il. Ce système primitif fut remplacé par les écluses à sas; mais, sur bien des canaux, les deux ouvrages continuèrent à exister concurremment.

Il est étrange que ceux qui se sont occupés de l'histoire de notre pays aient si longtemps conservé des doutes au sujet de ces appareils, au point qu'en 1861 encore, M. Van Bruyssel, dans son remarquable ouvrage intitulé : *Histoire du commerce et de la marine en Belgique*, ait pu écrire : « De grandes « machines, dites *Overdrachten* et nommées plus tard : *Dobbele kraenen* ou doubles grues, servaient à faire passer les navires « d'une section du cours d'eau dans une autre. On se servait « probablement dans ce but, suivant la *conjecture* de M. Warn- « kœnig, de plans inclinés. » Il n'était pas nécessaire de remuer les archives et de faire un travail d'archéologue pour être entièrement fixé à ce sujet. Il y a 50 ans à peine qu'un *overdrach* fonctionnait encore en Flandre. Un de ces batardeaux existait sur le canal de Loo à la Fintelle. M. Vifquain, dans ses *Considérations historiques sur les voies navigables*, le décrit en ces termes : « Ce barrage couvert de deux plans inclinés donnait « passage aux bateaux et coches du port de 12 à 15 tonneaux, « lesquels étaient hissés ou descendus au moyen de grands « treuils mis en mouvement par des femmes. Dès 1802, les « difficultés de cette manœuvre, qui endommageait la quille « des bateaux et occasionnait des accidents, avaient fait propo-

« ser de remplacer le barrage par une écluse à sas. Les doubles plans inclinés du batardeau de la Fintelle et ses treuils tombant de vétusté, étaient complètement hors d'usage vers 1820, en sorte que toute communication fut interrompue jusqu'en 1828. Revenant alors à l'idée déjà conçue en 1802, la province fit remplacer le batardeau par une écluse. »

Le dessin de cet appareil se trouve conservé dans un estaminet de la Fintelle; il est à prévoir que cette curiosité archéologique se perdra un jour, si l'un ou l'autre dépôt d'archives ne parvient pas à en faire l'acquisition.

La navigation maritime florissait à Nieuport dès le XIII^e siècle; pour la favoriser, Gui de Dampierre bâtit, en 1284, le long du port, deux phares ou tours à feu; il augmenta les remparts et les fortifications de la ville dont il fit une place d'armes des plus formidables, ce qui était une nécessité dans ce temps : le respect des villes de commerce ouvertes n'était pas entré dans le droit des gens, il fallait donc mettre les établissements, trop rapprochés de la côte, à l'abri d'un coup de main ou d'une descente.

Au XIV^e siècle Nieuport servait de débouché aux industries d'Ypres; on fit divers travaux de creusement sous Robert de Béthune et sous Philippe de Bourgogne pour que l'Yperlée pût recevoir des bateaux chargeant toutes sortes de marchandises. Ceux de Bruges et de Furnes furent même obligés de contribuer à l'entretien du chenal de Nieuport et de ses rives.

Sous Philippe de Valois et Marguerite de Male, son épouse, les rues de Nieuport furent tirées au cordeau. En 1489, Maximilien d'Autriche, époux de Marie de Bourgogne, « confirma, par diplôme du 18 Octobre, la ville dans les priviléges de l'*Estaple*, ordonnant à tous les ports et endroits de pêche de la Flandre de s'y conformer et d'y amener, au moins une fois l'an, leurs bateaux de pêche chacun chargé de six lestes de hareng pour y être estaplés, vendus, marqués selon les us et les coutumes de la dite ville¹ ».

¹ Mémoire de 1787.

Mais bientôt on négligea la navigation dans l'Yser : le havre de Nieuport s'en ressentit. Ypres, Dixmude et d'autres localités ayant leurs débouchés par ces eaux, éprouvèrent le contre-coup de cette malheureuse situation. L'Yzer se trouvait sans force, sans moyens en été et inondait les campagnes environnantes en hiver ; des atterrissements se formèrent dans la rivière comme dans le chenal ; la rupture des relations commerciales entre les provinces belges et la France vint aggraver la détresse. Une charte de 1514 nous fait connaître qu'il n'y avait plus à Ypres, à cette époque, que cinq-cents métiers à tisser le drap, au lieu de quatre-mille qui s'y trouvaient auparavant.

Dans le courant du xvi^e siècle, on fit des travaux de canalisation dans l'Yzer afin de régulariser le cours des eaux ; la construction d'une écluse, débouchant dans le chenal de Nieuport par la crique de Nieuwendamme, remédia aux obstacles qui venaient gêner la marche des navires. Ypres ne recouvra pas son activité industrielle ; mais la pêche prit à Nieuport une activité telle que le roi Philippe II, par diplôme du 10 Mars 1574, octroya l'érection de cinquante raffineries de sel. Les Hollandais ne tardèrent pas à intervenir : effrayés du grand développement qu'y prenaient le commerce et surtout l'industrie de la pêche, ils mirent tout en œuvre pour les ruiner.

Deux ans plus tard, ils exigèrent du souverain que la ville fût livrée en ôtage au Prince d'Orange ; depuis 1576 jusqu'en 1583, époque à laquelle la ville fut remise à Alexandre Farnèse qui en reprit possession au nom de Philippe II, Nieuport essuya, d'après le *Mémoire*, « tous les troubles et malheurs trop douloureux pour « en rappeler le triste souvenir ».

En 1600, Maurice de Nassau vint former le blocus de la ville par terre et par mer.

Une trêve de 12 ans fut conclue en 1609 ; mais à peine fut-elle expirée que la Hollande recommença ses hostilités ; elle les poursuivit avec des alternatives de succès et de revers.

Le commerce était anéanti.

Gramaye rapporte que, vers cette époque, on ressuscita l'an-

cien projet de jonction de la Lys et de l'Yperlée par la Mandel. En 1638, les villes de Dunkerque, Furnes et Bruges obtinrent de Philippe IV, l'autorisation de rouvrir et d'approfondir, sur quelques points, les canaux de Dunkerque à Furnes, à Nieuport et Plasschendaele. En 1646, l'ancien canal de l'Yperlée, devenu presque impraticable par suite des envasements successifs de l'Yzer, fut recreusé; de 1657 à 1662, on travailla derechef à l'amélioration de la navigation de l'Yzer qui reçut un nouveau débouché dans l'arrière-port. Mais Nieuport fut successivement occupé par les troupes françaises, anglaises et hollandaises. Après plusieurs altercations de la part des Provinces-Unies, la ville fut finalement livrée à l'empereur Charles VI.

Nos envieux voisins n'avaient pas perdu leur temps. Comme dit le *Mémoire* de Nieuport, « la nouvelle république de Hol-
« lande, enflée de son élévation et de ses succès, avide et jalouse
« de tout commerce de ses voisins, prétendait hautement et
« ouvertement borner le nôtre et s'était emparée presqu'exclu-
« sivement de celui de la pêche ».

La Flandre et les provinces belges tout entières éprouvèrent le contre-coup de la ruine de nos ports. Cette triste situation s'aggrava d'année en année, jusqu'à l'anéantissement complet d'une industrie qui avait été sans rivale aux siècles précédents.

On mit néanmoins tout en œuvre pour faire revivre l'industrie de la pêche jadis si prospère; en 1727, on fonda une association sous le nom de *Grande Compagnie de pêche*, à l'instar de la *Grande Compagnie des Indes* instituée presqu'en même temps à Ostende. Les États de Flandre relevèrent les ouvrages du port; le souverain contribua à rétablir les quais, accorda de nouveaux priviléges, facilités et exemptions; ainsi qu'à Ostende, les capitaux affluèrent à Nieuport de tous les points de la Belgique; un grand nombre de bateaux de pêche furent construits; tout reprit une face riante, tout annonçait le progrès et la prospérité. « Mais les Hollandais en prirent épouvante; nos succès « ranimèrent tellement leur jalousie qu'ils n'épargnèrent ni « soins, ni argent, ni intrigues pour étouffer notre Compagnie

« naissante. Ils se vantaient même que les traités et conventions « s'opposant au changement des tarifs, exclusion des droits sur « les poissons, ils culbuteraient toute Compagnie de pêche. » Leurs moyens réussirent et, après être parvenus à faire révoquer, en 1731, l'octroi de la Compagnie des Indes, ils ruinèrent totalement la Compagnie de pêche de Nieuport. Cette association, dont les commencements avaient été si brillants, fut complètement anéantie. En 1752, les Nieuportois tentèrent de vains efforts pour la faire revivre, mais les Hollandais vinrent aussitôt vendre leur poisson à vil prix même avec de grandes pertes, afin de décourager les armateurs qui ne tardèrent pas à renoncer définitivement à leur entreprise. Nieuport ne se releva plus.

Depuis cette époque son port semble voué à l'oubli.

En 1806, il fut un moment question de creuser un canal pour opérer la jonction de l'Escaut et de la Lys avec l'Yser, tant dans l'intérêt de la navigation que dans celui de l'écoulement des eaux.

Ce projet fut abandonné.

Le gouvernement Néerlandais construisit en 1819 la nouvelle écluse de Furnes afin d'établir un passage distinct pour les navires et pour l'évacuation des eaux. En 1822, il fit construire un aqueduc pour donner un plus grand dégagement aux eaux de l'Yser dont les crues subites occasionnent, même en été, des pertes incalculables.

Vers 1832, l'ingénieur De Brock fit diverses études pour donner tout à la fois satisfaction à l'agriculture et au commerce entre lesquels s'élevaient des conflits continuels. Cette lutte tint le projet en suspens.

L'abandon est tel aujourd'hui que non seulement Nieuport ne possède pas encore de bassin à flot et que les navires qui viennent décharger sur les quais restent, à marée basse, échoués dans la vase; mais on n'avait même rien fait jusqu'à présent pour soustraire les 17,000 hectares de terres basses du Veurne-Ambacht aux inondations si fréquentes dans la plaine de l'Yzer et qui, l'hiver dernier, ont porté la ruine dans cette contrée si fertile.

Ce ne fut que, sous le coup de l'émotion causée dans tout le pays par cette calamité et grâce à une coalition des Représentants des Flandres, que le Gouvernement se vit forcede remédier au mal; mais les intérêts du commerce resteraient encore longtemps en souffrance s'il fallait attendre ce soulagement du pouvoir central.

Bien loin de relier Nieuport au bassin de la Lys, de la Mandel et de la Deule par un canal à grande section qui permette d'écouler les produits manufacturiers de Roulers et de Courtrai et les richesses minéralogiques du Hainaut, le Gouvernement se refuse à donner au havre de Nieuport, si avantageusement situé, les installations les plus indispensables pour empêcher que le port de Dunkerque ne devienne la tête de pont des voies ferrées de la Flandre belge.

Tandis que les ports de Flessingue et de Terneuzen nous menacent au Nord, la France, par les développements qu'elle donne à Dunkerque, s'empare à l'Ouest d'un mouvement que la nature elle-même place en quelque sorte entre les mains de nos navigateurs et de nos commerçants.

Les intérêts de Nieuport, si négligés par les pouvoirs publics, ont été mieux sentis par l'industrie privée. Elle a compris quelques éléments de richesse offrant le profond chenal, les larges fossés des anciennes fortifications susceptibles d'être convertis en bassins de commerce, un port si rapproché de la côte d'Angleterre, relié aux lignes de chemin de fer et de navigation du continent et qui, malgré un abandon d'un demi-siècle, a conservé une certaine profondeur.

Et en effet une Société de capitalistes belges s'est montrée moins ignorante que le Gouvernement des affaires du pays; elle sollicite en ce moment l'autorisation de rendre productifs des éléments restés si longtemps stériles.

Le projet de MM. le Baron Coppens et Guislin, demandeurs en concession, comprend :

« 1° Un bassin de retenue et d'écoulement pouvant au besoin servir de bassin de chasse, d'une superficie d'environ quatorze

hectares et présentant écluse et pertuis dont la section calculée avec les plus grands crues peut faire face à toutes les menaces d'inondations.

« 2° Un bassin à flot avec écluses de mer dont les proportions sont combinées de manière à donner passage aux plus grands navires.

« 3° Des quais, en rapport avec l'extension des relations maritimes.

« 4° Des Docks et entrepôts, des voies ferrées de quais avec Ostende outillage convenable.

« 5° Une ligne de chemin de fer reliant Nieuport avec et Furnes par les dunes ».

Le dilemme est posé : Que le Gouvernement exécute lui-même ou bien qu'il concède !

LE CHENAL D'OSTENDE

La deuxième échancrure de la côte, le chenal d'Ostende, offre de grandes analogies avec celle de Nieuport; elle pénétrait autrefois fort avant dans l'intérieur des terres et servait d'issue à un bassin présentant à peu près les mêmes caractères que celui de Dixmude.

Ce golfe se développait entre les communes de Ghistelles, d'Eerneghem et de Westkerke; le cours d'eau de la Waere divise aujourd'hui l'ancien bassin en deux parties à peu près égales : l'une appelée *Eerneghem-Broek* et l'autre *Nieuwland*; la dépression du sol est assez considérable pour que chaque hiver encore les eaux pluviales le transforment, surtout l'Eerneghem-Broek, en un vaste lac et pour que, sur une étendue de 430 hectares, il ne se trouve de nos jours même ni une habitation, ni un arbre. Il est à présumer que la décharge des eaux se faisait autrefois par une passe forte étroite; car l'ancienne dune intérieure, sur laquelle on a construit le pavé de Bruges, est coupée au pont de la Waere par une langue de terrain alluvionnaire qui n'a guère que trois à quatre cents mètres de large.

Il est presque certain que le golfe de Ghistelles n'a pas, comme celui de Dixmude, donné naissance à des cités commerciales; c'est sur l'ancienne dune même ou sur la bande de glaise plus rapprochée de la côte que les diverses criques ont amené un certain mouvement maritime à Oudenbourg, à Ghistelles et peut-être à Steene.

On ne saurait affirmer avec certitude que cette dernière

localité ait eu un port. Quelques auteurs ont cru trouver dans une ancienne chronique la preuve que ce petit village est le port d'où les croisés s'embarquèrent, en 1269, pour la Palestine, sur une flotte formée en Frise; l'éditeur de la chronique dit : « *In portu Flandriae qui dicitur Stein* ». D'autres soutiennent qu'il faut lire *Suin* (*Zwyn*). La première version est cependant aussi admissible que la seconde.

L'importance de Ghistelles comme ancien port est plus certaine. Le comte Baudouin-le-Barbu nomma, en 1009, le châtelain de Ghistelles préfet maritime héréditaire de la Flandre avec la mission de maintenir les dunes dans un bon état de conservation et d'empêcher le débarquement des pirates; pour mettre ce seigneur à même de faire face aux frais de sa charge, le comte lui abandonna à titre de fief le Tonlieu de Bruges avec le droit de balance dit *Heffeghelt*. Les châtelains de Ghistelles, bien qu'ils ne se soient pas toujours acquittés avec fidélité de leur charge, notamment sous Philippe-le-Bon, conservèrent longtemps néanmoins la mission de protéger la côte et devinrent les plus puissants seigneurs de Bruges. Nous les voyons, jusque sous le règne de Charles-Quint, revêtus des plus hautes fonctions à la cour de Flandre ainsi que dans le Franc de Bruges et mêlés à tous les grands événements du pays.

Au xi^e siècle, un certain nombre de Flamands du centre de la Belgique vinrent se fixer à Ghistelles dont le commerce commençait à prendre un certain développement et dont la position maritime était très favorable pour les transactions avec l'étranger.

En 1180, les habitants fortifièrent, avec le concours du seigneur, le bourg, à l'effet de mettre leur commerce et leur industrie à l'abri des incursions des aventuriers étrangers qui ravageaient la côte.

Au xiv^e siècle il existait huit corps de métiers et un entrepôt de marchandises, *Halle* dont le nom est resté à l'une des rues.

Nous ignorons à quelle époque les communications avec la mer s'obstruèrent. Nous savons que le havre d'Ostende s'était

complètement fermé au temps de Philippe-le-Bon, puisque ce prince autorisa le creusement d'un nouveau port; le petit canal de Ghistelles, qui figure sur un plan topographique de la ville au XVII^e siècle, prouve que la crique avait disparu, ou que tout au moins c'était là son dernier vestige.

Oudenburg, comme son nom l'indique, est probablement l'une des plus anciennes villes de la Flandre. De toutes les localités du littoral, c'est la seule dont l'origine puisse se rattacher à l'époque romaine et où une station navale ait pu se former dans ces temps reculés. « On y verrait avec beaucoup plus de raison le *portus Epatici* indiqué dans la Notice de l'empire que le *castellum Menapiorum*, disent MM. Feys et Vande Casteele⁴. D'Anville en effet le place à Scarphout non loin d'Ald-Borg, à l'embouchure de l'Ypère ».

L'Ypère est évidemment l'Yperleet dont une des branches débouchait dans la mer par de vastes estuaires entre Mariakerke et Oudenbourg. Au dire de Gramaye, qui du reste ne s'est inspiré que de la chronique de 1056, des fragments de vases, des ustensiles artistement travaillés et des monnaies romaines auraient été trouvés dans les anciennes murailles dont les restes servirent à la construction de l'église primitive. Plusieurs cartes représentent Oudenburg comme un *Castrum* et y font aboutir une voie romaine de seconde classe qui, partant de Tournai, passait par Courtrai, Roulers, Thourout. Elle n'allait pas au delà d'Oudenbourg. Oudegherst assure que cette localité était connue, au milieu du V^e siècle, pour une ville de grand commerce. Il n'est pas impossible que les Saxons n'aient pas fondé une colonie à Oudenbourg; car l'établissement de colonies saxonnnes dans le Fleanderland se trouve formellement rappelé dans le martyre de la légion thébaine. L'antique bourgade peut avoir été une sorte d'entrepôt pour les terribles écumeurs de mer qui multipliaient tellement leurs débarquements sur le rivage

⁴ Histoire d'Oudenbourg, t. I, p. 8.

septentrional de la Gaule que toute la côte prit le nom de *Littus Saxonicum*.

La *Chronique de St.-Bavon* rapporte qu'Oudenbourg fut détruit par les Huns vers 452. Le passage du roi des Huns dans nos contrées est fortement révoqué en doute et a donné lieu à une intéressante dissertation de l'abbé Malou; mais quelle que soit la divergence d'opinion au sujet de l'événement qui causa la destruction de la ville, on ne saurait contester son antique origine, ni son importance maritime. Oudenbourg ne tarda pas à se relever de ses ruines; car son nom figure dans la vie de S. Eloi, qui visita la ville en 659. La *Grande Chronique* de 1458 affirme qu'en 881 Baudouin-le-Chauve prit les pierres d'Oudenbourg, détruit par Athila, pour fortifier Bruges. S. Arnould, évêque de Soissons, y mourut en 1087. Un passage de la vie de ce saint porte que les habitants d'Aldenburg allaient à la pêche de la baleine dès le neuvième siècle et tuaient ces puissants cétacés à l'aide de lances et de flèches. Oudenbourg devança Bruges, Gand, Nieuport, Ypres, dans le développement commercial qui se manifesta dans la Flandre et en fut, d'après Meyer et Sanderus, la métropole à l'époque où les forestiers y avaient fixé leur résidence. Son importance semble avoir dépassé de beaucoup celle de Ghistelles. Oudenbourg eut son hôtel-de-ville, son château, son abbaye, sa halle, deux églises; placée dans des conditions géographiques en tout semblables à celles de Ghistelles, cette petite ville subit les mêmes vicissitudes commerciales. A l'époque où les flots de la mer venaient baigner ses murs, elle subit les déprédatations des pirates qui infestaient nos côtes et lorsque nos institutions militaires nous permirent de repousser ces incursions étrangères, Oudenbourg ne communiquait plus avec la mer que par les criques des polders de Snaeskerke et de Gauweloose. La branche de l'Yperlée dans laquelle on creusa plus tard le canal de Bruges à Nieuport s'était trop ensablée pour permettre quelque genre de navigation; de la crique il ne reste plus aujourd'hui qu'une misérable rigole envahie par les roseaux.

Ostende apparaît un peu plus tard dans l'histoire.

Il est sans doute peu de ports de mer qui aient offert dans l'espace de quatre siècles plus d'instabilité dans leur situation topographique et commerciale. Le chenal se transporte de l'Ouest à l'Est de la ville, la traverse de part en part, s'ensable, se creuse tour à tour; la nature et la politique se mettent au service de l'homme pour l'aider à défaire et refaire son propre ouvrage, de telle sorte qu'Ostende, à la suite de toutes ses phases de grandeur et de décadence, doit être plutôt considéré comme un port artificiel qu'un port naturel.

Au moment où la sollicitude du Gouvernement est si impérieusement réclamée pour les besoins du commerce et où l'on hésite à mettre sérieusement la main à l'œuvre sous le prétexte que l'on doute de l'efficacité du travail, il ne sera pas sans intérêt de parcourir les vicissitudes de cette place maritime; de voir surtout par quels énergiques moyens et avec quels succès nos pères luttaient contre les éléments; quelle a été enfin la part, tantôt nuisible, tantôt utile de la politique, dans les jeux de la nature.

Bowens, dans sa monographie¹, incline à croire qu'Ostende est l'emplacement de l'ancien port des Nerviens, le *Portus æpatiaticus* mentionné par César. L'on vient de voir qu'il y aurait plus de raison de le placer à Oudenbourg. Nous croyons que l'attrait qui porte l'historien à donner une origine antique aux lieux qu'il décrit aura porté le chroniqueur à faire remonter si haut l'existence de la ville d'Ostende; il partage d'ailleurs cette faiblesse avec beaucoup d'autres écrivains. Ce *portus æpatiaticus* a été attribué à une douzaine d'endroits différents. Mais, malgré les plus actives recherches des archéologues, la controverse est encore ouverte sur ce point litigieux.

L'ouvrage de Bowens n'en reste pas moins un guide précieux. Belpaire et Pasquini lui ont fait de notables emprunts; nous en

¹ BOWENS, *Beschrijving van Oostende*, 1792.

extrairons également d'utiles matériaux pour la partie de notre travail relative à Ostende.

L'annaliste Meyer, qui parle de cette ville sous la date la plus reculée, cite la charte de 814 par laquelle Gobert de Steenlandt fait don à l'abbaye de St.-Bertin à St.-Omer, de de trente-deux villes et villages parmi lesquels figure Ostende.

Il n'est plus fait mention de ce port jusqu'en 1072, époque à laquelle Robert-le-Frison, parcourant le littoral, arriva dans ce hameau encore pauvre, habité seulement par quelques familles de pêcheurs, et y fit bâtir une église; vers la même époque, ce prince rétablit ou éleva dans les Flandres trente églises sous le vocable de St.-Pierre.

Il faut croire que la navigation et la pêche ont constitué dans ces temps la principale industrie, non-seulement sur le littoral, mais même fort avant dans le pays. M. l'abbé Duclos¹ fait remarquer que jusqu'à une distance de sept et huit lieues de la côte, la plupart des églises sont dédiées à St.-Pierre, St. Nicolas, St. Clément, St. Vincent, tous patrons de pêcheurs et que, dans les chants des enfants relatifs à la fête de St. Nicolas et conservés par tradition jusqu'à nos jours, il n'est question que de petits bateaux aux mâts brillamment pavoisés; la langue flamande au surplus est remplie d'idiotismes, d'images, de proverbes ayant trait à la navigation ou à la pêche et qui n'ont d'équivalents dans aucune des autres langues congénères.

Sanderus dit également qu'en ce temps Ostende était un gros village avec un havre très-heureusement situé pour la pêche.

Sous le règne de Marguerite, comtesse de Flandre, qui contribua si puissamment au développement commercial du pays, Ostende, une dépendance de Bruges à cette époque, passa de simple village au rang de ville et fut érigé en commune par la même princesse, en l'année 1270.

Cette localité semble avoir bientôt acquis de l'importance, puisqu'en 1284 elle fait, avec le Franc de Bruges et la Wate-

¹ AD. DUCLOS, *De oude kust van Vlaanderen*.

ringue de Ser Woutermans, une convention dans le but de rendre navigable le canal de décharge qui contournait la ville. Mis hors de service quelque temps après, ce canal fut, en 1343, remplacé par un autre que l'on creusa, suivant Bonhours¹, dans le lit d'une des branches de l'Yperlée.

Lorsque Bowens affirme, que, en 1370, Ostende pouvait être considéré comme le second port du pays, nous croyons qu'il s'est laissé entraîner par un certain amour de clocher; il est bien vrai que, sur une carte de 1123, figure un chenal à l'Ouest de la ville et qu'une échancrure a dû nécessairement exister bien antérieurement; mais les différents ports florissants du Zwyn, presque arrivés à l'apogée de leur splendeur, tels que Bruges, Damme, l'Ecluse, celui de Nieuport même, avaient tous une importance supérieure. Ce ne fut que sous Philippe-le-Bon, en 1445, que les Ostendais obtinrent un octroi qui leur permettait d'élargir et de rendre navigable la passe que la mer avait pratiquée dans les dunes.

Le chroniqueur ostendais est d'ailleurs en contradiction avec lui-même; car, en relatant l'octroi du Duc de Bourgogne, il convient qu'auparavant les habitants de la ville étaient pour la plupart des pêcheurs qui, sans doute, étaient obligés d'échouer leurs barques sur la côte, comme cela se pratiquait de son temps et de nos jours à Blankenberghe, et il a soin d'ajouter que « à dater de cet heureux événement auquel la ville d'Ostende « est redévable de son premier établissement et de sa célébrité, « on vit se développer le commerce étendu que l'on constate « encore aujourd'hui. » (1792.)

Le *nouvel havre*, comme dit l'octroi, fut creusé à l'Ouest de la ville un peu au-delà de l'emplacement actuel des bains; il n'en reste aujourd'hui d'autres vestiges qu'une légère dépression du sol à proximité de l'ancien cimetière. Le chenal pénétrait dans l'intérieur de la ville, tournait brusquement de l'Ouest à l'Est, coupait la ville en deux parties inégales en

¹ BONHOURS, siège d'Ostende.

suivant presque parallèlement la digue de mer, faisait un nouveau coude pour se diriger vers le Sud et contournait entièrement la ville.

Ce canal n'était pas navigable sur tout son parcours et servait plutôt de décharge aux arrière-eaux qui, à chaque marée montante, se répandaient dans les criques environnantes.

Le commerce de hareng caqué prit assez d'extension pour exciter la jalousie de Bruges et des autres villes maritimes de la Flandre: Damme, Nieuport et L'Ecluse; mais là se bornait le mouvement commercial; Ostende ne semble pas s'être élevé alors au-dessus du rang d'un port de pêche. Le Zwyn, quoique bien déchu de son ancienne renommée, concentrat encore sur ses rives les grandes transactions maritimes.

En 1515, le port d'Ostende menaçait déjà de s'envaser; on y remédia en construisant une écluse de chasse à l'extrême Est du chenal. Pour curer la passe on employait, il y a trois siècles, le moyen encore usité de nos jours: on retenait les eaux à marée haute et on les lâchait à marée basse.

A une époque qu'on ne saurait préciser, mais qui doit être antérieure à 1583, la mer se fraya un nouveau passage à travers les dunes à l'Est; elle faisait ainsi tout le tour de la ville sans rencontrer d'obstacle et inondait à plus d'une lieue le pays jusqu'à Oudenbourg, Leffinghe et Snaaskerke. Ce fut l'origine du port actuel.

Cette nouvelle situation attira bientôt l'attention des hommes de guerre et de négoce; la ville reçut successivement des fortifications et devint une des places les plus formidables de l'Europe; mais son importance commerciale ne s'accrut pas dans les mêmes proportions. Ce qui échappait aux Brugeois prenait la direction d'Anvers ou d'Amsterdam. Ostende n'eut rien dans la partage des dépouilles opimes de Bruges; la raison en est toute simple. Pour que l'activité industrielle et commerciale pût se porter vers Ostende, il lui eût fallu de grands canaux que les navires de mer, au moins de second ordre, pussent parcourir; les relations mercantiles doivent s'arrêter là où l'influence de la navigation mari-

time ne se fait plus sentir ; Ostende avait un bon port, mais il se trouvait dans une impasse. A cette époque déjà, un réseau de voies navigables mettait jusqu'aux districts de Liége, de Charleroi et de Mons en relation avec la mer, tout comme les villes du littoral, du Brabant et de la Flandre. Ostende se trouvait isolé, ses efforts devaient nécessairement demeurer stériles.

Le fameux siége de 1601 vint du reste tout ruiner ; la population, gagnée par les intrigues des Hollandais, embrassa la cause de la Réforme et opposa aux armes espagnoles une résistance dont l'héroïsme occupe une des pages les plus mémorables de l'histoire.

La ville fut détruite de fond en comble. A la reddition de la place, les maisons, les monuments, ne formaient plus qu'un monceau de ruines ; aussi, à l'entrée des Espagnols, presque tous les habitants suivirent les Hollandais. L'émigration fut telle qu'Albert et Isabelle, afin d'attirer une population nouvelle, firent une ordonnance contenant des priviléges extraordinaires en faveur de ceux qui y viendraient tenter la fortune. Tout patrimoine qui n'était pas réclamé dans l'espace de trois mois était vendu à l'encan ; d'autre part, les archiducs accordaient une exemption de droits pendant 12 ans, l'octroi gratuit du droit de bourgeoisie, franchise entière de négoce et de métier à qui-conque se laisserait inscrire sur le registre des bourgeois de la ville.

Pareilles exemptions, à une époque où l'on trouvait la main de l'employé fiscal partout, étaient bien de nature à allécher l'étranger ; l'ordonnance fut publiée dans toutes les villes du pays et cependant la confiance ne revint pas, la ville resta presque abandonnée et ne se releva que lentement de ses ruines.

Nous trouvons dans une relation de voyage d'un nommé Abrah. Gôlnitz, qui parut en 1665, que lorsqu'il visita la ville, presque toutes les maisons étaient de chétive apparence et couvertes de chaume. “ Tecta ædium arundineo tegulo adhuc hodiè fere omnia obducta, nihil ornati habent.”

Les douleureux souvenirs du siége d'Ostende ne se sont pas

effacés de la mémoire des Belges ; aussi, fut-ce avec effroi que la population d'Anvers apprit, il y a quelques années, que le Gouvernement avait décrété le démantèlement de toutes nos places fortes pour faire de la métropole commerciale la seule place de défense du pays. Les Hollandais procèdent tout au rebours des Belges. A peine ont-ils résolu de fonder à Flessingue un établissement commercial de premier ordre destiné à rivaliser avec Anvers, qu'ils ont compris que la situation nouvelle faite à la ville devait lui faire perdre toute sa valeur comme place de guerre, si l'on voulait atteindre le but commercial.

Puisse la Belgique n'avoir jamais à expérimenter lequel des deux systèmes est le plus rationnel !

Après avoir, au XVI^e siècle, fomenté à l'intérieur la guerre religieuse, la Hollande, se tenant prête à profiter des embarras de ses rivaux, rechercha au XVII^e et au XVIII^e siècles l'occasion favorable des guerres générales pour ruiner par les traités ce qui restait de prospérité au retour de la paix. Nieuport avait vu disparaître l'industrie de la pêche, Ostende était anéanti, le Zwyn presque fermé; Anvers, quoique son étoile eût déjà pâli, luttait seul contre l'esprit envahissant des provinces septentrionales, notamment contre Amsterdam et Rotterdam. C'est alors que nos voisins cherchèrent à fermer l'Escaut; les premières entraves furent mises en 1609. Nos provinces pressentant le résultat, concurent, dès ce moment, le projet de s'ouvrir une autre voie. Ostende, par sa position géographique, était désigné comme le port pouvant le mieux répondre aux nouveaux besoins.

Les États de Flandre sollicitèrent, de l'archiduc Albert, la création de voies navigables qui missent le littoral de la Flandre en communication avec les villes de l'intérieur. C'est dans ce but que l'on commença le creusement et l'élargissement des grands canaux de la Flandre. Le système de canalisation devait se compléter par un réseau dans le Brabant.

Les Belges avaient l'esprit assez prévoyant pour se créer en temps opportun une communication artificielle pour le jour où

la politique leur déroberait le beau fleuve que la nature leur avait donné. Quelques-uns de ces utiles projets furent exécutés, d'autres restèrent en souffrance.

Le chenal situé à l'Est d'Ostende fut bientôt préféré à celui de l'Ouest qui se ferma entièrement. Ce nouveau port, loin de s'ensabler, gagnait en profondeur, grâce aux nombreuses chasses naturelles qui s'étaient formées autour de la ville. Par suite des excès que les troupes de l'archiduc avaient commis pendant le siège et des déprédatations auxquelles se livrait la garnison laissée dans la place après les hostilités, les campagnes se dépeuplèrent, les champs restèrent incultes, au point que les irruptions de la mer, que les populations redoutaient jadis comme la plus affreuse calamité, s'effectuaient à chaque marée sans qu'on s'en émût. En 1622, on commença le creusement du canal de Bruges à Ostende. En 1633, les villes de Dunkerque, Furnes et Bruges demandèrent à Philippe IV l'autorisation d'ouvrir et d'approfondir les canaux de Dunkerque à Furnes, à Nieuport et Plasschandaele. On jugea qu'Ostende était destiné à devenir le port le plus important de la Flandre; la Hollande en prit ombrage et, lors du traité provisoire de 1634 servant de préliminaire aux stipulations de celui de Munster qui devait bientôt porter le coup fatal à notre commerce, on convint du partage des conquêtes futures. La France gardait dans son lot les villes et les forts de la Flandre depuis Blankenberghe jusqu'à Nieuport, tandis qu'il était stipulé que le port d'Ostende serait détruit. Cet espoir des Provinces-Unies fut heureusement déçu; le traité définitif, quelque dur qu'il fût pour la Belgique, ne confirma pas cette iniquité.

Il ne fut guère question de commerce pendant cette période de guerre; une activité incroyable régnait, il est vrai, dans les ports flamands; les chantiers présentaient la plus grande animation; mais les constructions navales ne servaient qu'aux corsaires qui croisaient dans la mer du Nord et capturent les navires hollandais s'aventurant trop près des côtes. Les prises enrichirent si considérablement la ville d'Ostende que sa part dans les contributions de l'Etat fut augmentée.

La paix de Munster mit fin à cet état de choses. Ce traité inique portait le coup fatal au grand négoce à Anvers et à Gand par la fermeture de l'Escaut qui en constituait une des plus importantes stipulations. Le Zwyn, qui n'était plus que l'ombre de ce qu'il était autrefois, se trouvait à tout jamais fermé par le même acte politique. Si le port d'Ostende avait, en 1648, présenté de bonnes conditions de navigabilité, il eût pu raviver le commerce des Pays-Bas et recueillir l'héritage des grandes cités que la paix de Munster, autant qu'une guerre de trente ans, venait de frapper à mort. Mais les nombreux endiguements, que les Wateringues exécutaient pour mettre les terres cultivables à l'abri des eaux de la mer, avaient diminué les chasses dans le chenal, qui s'ensabla si rapidement qu'en 1662, il n'avait plus que deux à trois pieds de profondeur aux basses eaux. Pour remédier au mal, on eut recours à un moyen énergique : on pratiqua une ouverture dans le polder de Zandvoorde afin de donner plus d'extension aux inondations, de telle façon que, peu d'années après, en 1664, le banc de sable qui s'était formé à l'entrée du port avait complètement disparu. Cet heureux résultat fit prendre une décision en vertu de laquelle tout nouveau barrage fut défendu. La violence du courant devint telle que le chenal atteignit, en 1698, l'énorme profondeur de 70 pieds à marée basse, et que, craignant pour l'existence des jetées, on ferma le polder de Zandvoorde.

C'est alors que Maximilien de Bavière reprit le projet de l'Archiduc Albert, celui de creuser un canal maritime d'Anvers à travers le pays de Waes, aboutissant à Bruges et mettant Bruxelles, Malines, Louvain en communication avec la mer par Ostende ; c'est le rêve que les Belges ont caressé si longtemps même au milieu de leurs malheurs et dont la réalisation pourrait s'imposer un jour avec une impérieuse nécessité. En outre le roi Charles II d'Espagne, par lettres patentes du 7 Juin 1698, autorisait, sur la demande des États de Flandre, l'établissement d'une compagnie pour le commerce des Indes-Orientales ; mais la mort du roi ruina nos espérances : les hostilités furent reprises.

Le traité de la Barrière (1715), œuvre tyrannique qui mettait

une partie de la Flandre à la merci de la Hollande, jeta le pays dans la plus grande détresse, quand enfin l'empereur Charles VI, qui s'intéressait beaucoup au commerce des Pays-Bas autrefois si florissant, promit sa puissante protection à ceux qui tenteraient, sous son pavillon, la navigation aux Grandes-Indes. Des ouvertures furent aussitôt faites au marquis de Prié, gouverneur des Pays-Bas, de la part de capitaines anglais qui avaient eu à se plaindre de la Compagnie anglaise des Indes orientales. Le gouverneur communiqua leur projet à l'empereur, qui apprécia les immenses avantages que son gouvernement pouvait retirer d'une entreprise conduite par des hommes expérimentés; elle reçut son appui.

Les négociants belges souscrivirent aussitôt un capital de 2,400,000 florins et deux navires furent envoyés aux Grandes-Indes; leur voyage s'accomplit dans les plus heureuses conditions. L'enthousiasme s'empara des esprits et deux autres navires partirent peu après pour Surate et Canton; enfin, en 1719, cinq navires firent voile pour les Indes.

Les Hollandais s'alarmèrent non sans raison et firent, auprès des Cours de Vienne et de Bruxelles, des réclamations basées sur les stipulations du traité de Munster; dès qu'ils apprirent que ces réclamations étaient repoussées, ils lancèrent leurs corsaires à la poursuite des navires ostendais.

Charles VI répondit à ces violences par des lettres de représailles autorisant de sa propre main les navigateurs belges à capturer à leur tour les navires hollandais; des améliorations furent en même temps apportées au port d'Ostende menacé d'un nouvel ensablement; la digue du polder de Steene fut coupée afin d'augmenter le volume des arrière-eaux. Ce travail fut exécuté avec une grande solennité en présence du marquis de Prié, d'une députation des États de Flandre et d'un grand nombre de gentilshommes et de dames de la Cour.

Les brillants résultats des premières tentatives commerciales engagèrent les Belges à solliciter de l'Empereur l'établissement d'une Compagnie générale munie de priviléges qui lui permettent

d'entreprendre, en toute sécurité, les expéditions au long cours. Les Hollandais inondèrent les Cours de France, d'Angleterre et d'Espagne, de mémoires et de pamphlets pour engager ces puissances à s'opposer, même par la force des armes, à l'établissement de cette association. On exhuma les anciens traités ; on les commenta dans d'interminables écrits pour prouver que la Cour impériale n'avait pas le droit d'autoriser ses sujets à commercer librement sous son octroi. Mais, au moins de Juin 1723, l'octroi impérial parvint à Bruxelles : la Compagnie générale des Indes était fondée.

« Elle avait la faculté de naviguer et de négocier aux Indes « orientales et occidentales, sur les côtes d'Afrique tant en deçà « qu'au delà du cap de Bonne-Espérance, dans tous les ports, « havres, lieux et rivières où les autres nations trafiquaient « librement, en observant les maximes et coutumes reçues et « approuvées par le droit des gens, pour le terme de trente « années à compter de l'intériment de cet octroy. »

La Compagnie avait le droit d'arborer le pavillon impérial et royal sur ses vaisseaux, de faire fondre ses canons aux armes impériales et au-dessous de siennes.

Tous les sujets de Sa Majesté, à quelque condition qu'ils appartinssent, pouvaient s'y intéresser ; les gentilshommes, sans déroger à leur noblesse, pouvaient y prendre part à quelque titre que ce fût ; les tuteurs pouvaient même y intéresser les mineurs, dont la tutelle leur était confiée, pour la moitié de leurs valeurs mobilières.

La Compagnie avait droit de préférence, dans l'ordre des créanciers, sur tous les autres, nuls exceptés ; les gages des officiers subalternes et des employés étaient insaisissables, du moins pour les dettes contractées avant leur engagement.

La Compagnie avait le droit d'embarquer de l'artillerie et d'autres attirails de guerre nécessaires pour le voyage ; de posséder à l'étranger des forteresses, des châteaux avec munitions de guerre et de bouche ; d'acheter des ports et des colonies. Le nombre des vaisseaux était illimité. La Compagnie était placée

sous la haute protection de S. M. Impériale et Royale qui s'engageait à la défendre et à la maintenir dans sa liberté entière et d'employer, en cas de besoin, la force des armes.

Le commerce belge fut comme saisi de vertige ; le capital social de 6,000,000 de florins fut souscrit en quelques heures ; quatre jours après, les actions faisaient 12 % de prime. La noblesse se lança dans l'entreprise ; les plus beaux noms figuraient en tête de la souscription pour des sommes considérables. En 1725, trois navires de 34 ou 36 canons sortirent du port d'Ostende ; l'année suivante on en équipa cinq autres portant le même nombre de pièces d'artillerie ; en 1727, la Compagnie résolut d'en expédier encore quatre de la même importance.

On comprend qu'une telle force qui, non-seulement constituait une formidable concurrence commerciale, mais qui devenait une puissance militaire de premier ordre, donna sérieusement à réfléchir aux autres états : il y allait de leur existence coloniale et politique. La Hollande renouvela ses réclamations et les fit appuyer par la France et l'Angleterre ; défense fut faite à leurs sujets respectifs, sous les peines les plus sévères, même de la mort, d'entretenir des relations avec la Compagnie ostendaise ; mais l'appât de l'or faisait braver ces sévérités. Il fallut recourir à un moyen radical : la suppression de la Compagnie par le retrait même de l'octroi.

Les cabinets de Londres et de La Haye renouvelèrent leurs protestations. Une foule de pamphlets acerbés et violents furent lancés dans toutes les chancelleries d'Europe. Dans l'un de ces pamphlets, on comparait la ville d'Ostende à « un *nid de vermine* qu'il fallait purger à tout prix ». « La Grande-Bretagne, » y est-il dit¹, unie à la Hollande tient en Europe la balance « des pouvoirs et assure le triomphe du protestantisme. L'éta- « blissement de la Compagnie d'Ostende doit avoir pour effet de « ruiner le commerce hollandais et de le faire passer dans les « Pays-Bas autrichiens. Dès lors, la prépondérance politique

¹ « The importance of the Ostend company considered ». London MDCCXXXI.

« échappera aux États réformés, pour se concentrer dans la « maison d'Autriche qui l'emploiera à la défense des intérêts « catholiques ».

A l'époque du fameux siège d'Ostende, les Hollandais proclamaient hautement le principe de la liberté des mers. Le pensionnaire Grotius écrivait son célèbre traité : *Mare liberum*. Un siècle après, les commerçants d'Amsterdam et de Rotterdam soutenaient, à leur profit, la théorie de la souveraineté des mers; la doctrine changeait d'après les circonstances.

On avait aussi totalement oublié les sacrifices auxquels Ostende s'était résigné, un siècle auparavant, pour la défense de la Réforme. Aucune ville n'avait droit à plus de reconnaissance de la part des États protestants; car elle n'avait marchandé ni son or, ni la vie de ses enfants; elle avait même renié sa foi.

On fit du retrait de l'octroi une condition *sine qua non* de la paix de l'Europe; l'Empereur résista d'abord avec énergie; mais on finit par lui susciter une difficulté telle qu'il dut céder : Charles VI n'avait eu qu'un fils mort en bas-âge, et désirait voir sa fille Marie-Thérèse lui succéder sur le trône impérial; il était parvenu à régler ce mode de succession par le pacte de famille connu sous le nom de *Pragmatique sanction*; pour obtenir l'adhésion des puissances, le père dut se résigner à prononcer la suppression de la Compagnie d'Ostende s'il ne voulait faire le sacrifice des droits héréditaires de sa fille. La ruine du commerce belge fut consommée le 13 Mai 1728; l'acte d'octroi était annulé.

Jamais association ne s'était déployée en aussi peu de temps avec autant d'éclat; sa suppression fut, non-seulement pour les Belges, mais pour la maison d'Autriche un désastre que rien n'est venu réparer. L'Autriche était en effet une puissance plutôt continentale que maritime; dépourvue de flotte, elle voyait, dans la Compagnie d'Ostende, une force qui n'aurait pas tardé à faire respecter son pavillon sur toutes les mers. On comprend donc combien il en coûta à Charles VI de souscrire

aux conditions ruineuses pour le commerce de ses sujets flamands, humiliantes aussi pour son drapeau, qui lui furent arrachées par les États-Généraux des Provinces-Unies.

Ce fut le coup de mort pour Ostende; les étrangers, qui étaient venus s'y fixer, s'éloignèrent si rapidement que, vingt-cinq ans après, la population ne comptait que cinq mille âmes; le port, bien que le polder de Ste.-Catherine eût été endigué en 1744, était encore si profond, en 1755, qu'un navire anglais à trois-mâts, qui avait coulé bas dans le chenal, laissait à peine passer le bout du grand mât: tel était déjà l'abandon dans lequel se trouvait le port, qu'on fut tout surpris d'en connaître la profondeur.

Dès que Marie-Thérèse eut conclu la paix avec la Prusse, l'Angleterre avec la France, et que cette dernière eut évacué Ostende, la sollicitude du gouvernement autrichien ne lui fit pas défaut; de nouvelles communications par terre furent établies, la pêche s'accrut rapidement, même le grand commerce maritime reparut. Chose extraordinaire, la guerre, qui tant de fois avait ruiné la ville, lui vint cette fois en aide: l'Autriche trouva moyen de garder une neutralité complète pendant les hostilités entre l'Angleterre et l'Amérique, entre la France, l'Espagne et l'Angleterre; la rade d'Ostende fut témoin de plus d'un combat naval entre les diverses puissances belligérantes; les captures qu'on faisait, le refuge que cherchaient dans les eaux d'Ostende les navires de guerre ou marchands, donnèrent une animation extraordinaire au port, à ce point que, le 11 Mars 1780, 52 navires marchands sortirent en une seule marée. Des franchises et priviléges qu'accorda Joseph II ne firent qu'augmenter cet état prospère; il fallut étendre les limites de la ville, depuis l'église de St.-Pierre jusques et y compris le quartier du Hazegras; on creusa deux nouveaux bassins. Telle était l'animation que présentait la ville pendant l'hiver de 1781-1782 qu'Ostende posséda quatre troupes de comédiens, français, anglais, italiens, flamands. On institua tout à la fois une bourse, une banque générale, une chambre d'assurances et un

corps de courtiers; il entra pendant le cours de cette année 2636 navires de commerce, non compris les chaloupes de pêche, bélardres, etc. Mais, lorsque le traité de Versailles eut mis fin aux hostilités et consacré l'indépendance américaine, la franchise du port d'Ostende ne lui valut plus les mêmes avantages que pendant la guerre; le commerce déclina rapidement. Sa pêche resta toutefois florissante; plusieurs industries, telles que des scieries, des papeteries, des imprimeries, des raffineries de sucre et de sel, restèrent en pleine activité et alimentèrent la navigation lointaine.

Joseph II avait, en 1781, visité les ports d'Ostende et de Nieuport, faisant partout les promesses de haute protection en faveur du commerce et de la pêche nationale; ces promesses furent en grande partie oubliées; non-seulement le monarque retira les protections qu'il avait accordées au commerce, mais toutes les vexations, qui l'entravaient autrefois furent ressuscitées. D'Ostende, de Nieuport, et même de Bruxelles et de Louvain, on envoya des remontrances au Gouverneur général des Pays-Bas au sujet de la triste situation du commerce. A force de ruses et de corruptions, les Hollandais étaient parvenus à se mettre dans de si bons termes avec la bureaucratie des Pays-Bas autrichiens, qu'Ostende, créé *port franc* par Joseph II, se trouvait soumis, dans ses rapports commerciaux avec nos provinces, à des mesures infiniment plus dures que la Hollande, « Ostende « est déclaré port franc, dit le *Mémoire des négociants de Lou-« vain*; pourquoi l'inonder d'employés, pourquoi y créer des « exceptions, pourquoi le traiter plus rigidement qu'on ne « traite les Hollandais, sinon par pure intention de ruiner le « commerce lequel, sans liberté, est impossible? » En effet, de la façon dont s'exécutaient les règlements sur le transit et la pêche, il était possible aux Hollandais seuls d'y satisfaire.

La connivence des employés du fisc dans les Pays-Bas autrichiens avec les commerçants hollandais était si bien établie jusque dans les régions supérieures de l'administration, qu'on appointa, en l'absence du Gouverneur général, et à son insu, la

requête des commissionnaires de Louvain en leur signifiant « qu'ils pouvaient s'abstenir, à la suite, d'importuner le Conseil « avec de pareilles raisons. »

La révolution française éclata peu après; l'occupation de la Belgique par la France, le mauvais état des finances du Gouvernement républicain, le désordre dans tous les services publics rendirent le port d'Ostende presque désert; les chasses n'opérant plus, l'ensablement se fit avec une telle rapidité que, lors des sondages pratiqués en 1795 et en 1796, on constata qu'il n'y avait plus qu'un pied d'eau dans la cunette sous la barre. En 1803, la barre était presque au niveau de la marée et il arriva même un jour qu'on put passer à pied sec l'embouchure du port d'un côté à l'autre.

Napoléon, comprenant l'utilité qu'on pourrait retirer du port d'Ostende, prescrivit, dans la visite qu'il y fit la même année, des mesures énergiques pour débarrasser le chenal des atterrissements qui l'avaient si promptement fermé. Une écluse de chasse, qui porta le nom d'*écluse de l'empereur ou écluse française*, fut inaugurée en 1810; mais le bassin de retenue était trop peu étendu pour donner au chenal une profondeur suffisante, tant à l'entrée, que dans l'intérieur. C'est ce qui décida, en 1820, le Gouvernement des Pays-Bas à établir, dans la direction du canal de Bruges, une nouvelle écluse de chasse. Cette écluse, dite *militaire*, fut achevée le 8 Octobre 1821 et coûta 783,068 fl.; les effets en furent prodigieux.

Les deux écluses construites sous l'Empire et sous le gouvernement néerlandais furent jugées insuffisantes. En 1857, le gouvernement belge construisit une troisième écluse dite *Léopold*, afin d'enlever la barre à l'entrée du chenal. On espérait par ce nouvel ouvrage faciliter l'accès du port à son entrée et établir ainsi un service régulier de malles entre la Belgique et l'Angleterre. Ce but ne fut pas entièrement atteint. Les chasses ne parvinrent qu'à enlever 80 centimètres environ de la barre. De plus les trois bassins de retenue s'envasent rapidement de sorte que la puissance des chasses diminue d'année en année.

Faut-il s'étonner qu'en apprenant qu'on demandait à Bruges la transformation de l'écluse militaire en un ouvrage à Sas, le commerce d'Ostende se soit vivement ému? Deux écluses dont les bassins de retenue sont envasés et une troisième qui ne chasserait plus!

Cette émotion était d'autant plus motivée, en 1873, que le dragage à vapeur employé avec tant de succès pour le curage et l'approfondissement des canaux, rivières et ports en France, en Angleterre, en Allemagne ne s'était pas encore introduit dans le service belge; on venait même de constater toute son impuissance lors de l'envasement du canal de Gand.

Un funeste antagonisme s'éleva entre le commerce de Bruges et celui d'Ostende. S'il est vrai que les intérêts des deux villes sont connexes pour ce qui concerne la navigabilité de l'avant-port, qui leur donne accès à la mer, le sentiment de la conservation pousse les Ostendais à barrer aux Brugeois le passage de l'arrière-port. C'est au Gouvernement qu'il appartient de faire cesser cet état de légitime défense derrière lequel se retranchent les premiers en accordant une protection qui garantisse les droits respectifs des deux villes et permette à l'une aussi bien qu'à l'autre de soutenir la concurrence des ports voisins.

LE ZWYN, BRUGES, DAMME, L'ÉCLUSE, ETC.

De tous les ports belges, il n'en est certes aucun dont l'histoire soit aussi accidentée que celle du Zwyn. L'influence civilisatrice que ce port exerça dans nos provinces par les facilités commerciales qu'il offrait aux navigateurs, les grands événements dont il fut agité, les combats navals livrés dans ses eaux, les réceptions principales dont on y vit le fastueux déploiement, la renommée que lui fit la richesse des cités qui s'élevèrent sur ses rives, la décadence du commerce belge qu'entraîna sa fermeture, toutes ces circonstances font du Zwyn un des plus intéressants sujets d'étude de notre histoire.

La prospérité de Bruges, de Gand, de Damme, de L'Écluse, d'Aardenburg et d'une foule d'autres localités, s'est trouvée si intimement liée avec les conditions de navigabilité de ce bras de mer, elle en a suivi si fidèlement la décroissance, qu'il suffirait presque de dresser, siècle par siècle, la carte géographique du Zwyn pour avoir un tableau du mouvement commercial des Flandres au moyen-âge.

Depuis le xr^e siècle jusque vers la moitié du xv^e, le Zwyn formait le port le plus beau, le plus spacieux, le plus sûr de nos côtes. Il était en même temps un des plus fréquentés de l'Europe; car il servait de trait d'union entre la Confédération des villes hanséatiques du Nord et les florissantes républiques de la Méditerranée. La nature l'avait creusé à l'Ouest de l'emplacement actuel de la ville de L'Écluse; il y constituait une large échancrure dont les profondes ramifications s'étendaient

d'une part vers Aardenburg, Oostburg, Ysendyk, d'autre part vers Houcke, Oostkerke, Damme. Près de cette dernière ville il formait un vaste bassin dont, au siècle passé encore, il était aisé de suivre les traces. « Quand on examine les environs de « Damme, dit Des Roches, on ne peut s'empêcher de croire que « ces immenses prairies qui, dans les anciennes chartes de la « ville, sont appelées les marais de la Sueghe, *de moorasche voor Damme, gesegt de Sueghe*, ne soient le lieu où fut ce « port célèbre. En suivant les indications que donnent les terres « visiblement apportées, on voit qu'un lit assez profond et large « faisait la communication de ce bassin avec le bras de mer « appelé het Zwyn qui formait le port de l'Écluse ».

Il règne une grande divergence d'opinions au sujet de l'époque à laquelle il faut reporter la formation du Zwyn. M. Antoine Belpaire la fait remonter à la fin de la domination romaine et l'attribue à l'irruption des eaux de la mer, irruption qui donna naissance, en même temps, aux ports d'Ostende, de Nieuport et de Dunkerque.

M. Alphonse Belpaire donne au Zwyn une origine beaucoup plus ancienne et croit qu'il faut y placer l'embouchure de la *Tabuda* dont parle Ptolémée, qui écrivait deux siècles après Jules-César. « La *Tabuda* serait une dérivation nouvelle de « la Lys formée depuis l'occupation romaine. Cette embouchure « se serait successivement accrue comme l'ont fait toutes les « grandes criques de Zélande, de manière à devenir un véritable « bras de mer très connu dans le moyen-âge sous le nom de « *Sincval* ou *Sincfalla* ».

Dans les considérations générales que nous avons présentées au sujet des modifications qu'a subies le littoral, nous avons dit pour quelles raisons nous préférerons nous rallier à l'opinion de M. Antoine Belpaire.

A l'époque de la fondation de Bruges, que la chronique de S. Bavon fait remonter à l'an 867, sous Baudouin-Bras-de-Fer, les eaux de la mer venaient baigner le port par le Zwyn et la petite rivière appelée Reye, en latin Roya.

Dès le X^e siècle, les Brugeois furent obligés de creuser un canal de navigation dans le lit de la rivière pour la rendre accessible aux grands navires de mer.

Ainsi, dès les premiers temps de son existence, Bruges eut à lutter contre le mouvement permanent des alluvions. Ce ne sera qu'au prix des plus rudes labeurs, au prix de leur sang même que nous verrons, aux siècles suivants, ses enfants parvenir au plus haut degré de puissance et de richesse.

Les Normands, après avoir infesté nos côtes pendant plusieurs siècles et promené leurs brigandages sur terre et sur mer donnèrent un caractère commercial à leurs courses et échangèrent leur condition de pirates contre celle de commerçants : Bruges devint un de leurs premiers entrepôts.

Guillaume de Normandie, en épousant Mathilde, fille du Comte Baudouin, resserra les liens qui l'unissaient déjà à la Flandre. Nos relations commerciales avec l'Angleterre se développèrent considérablement. Bruges, par son heureuse situation, concentrait, déjà au XI^e siècle, tout le mouvement maritime du littoral.

En 1180, au rapport de Sanderus, une des irruptions de la mer, si fréquentes en ce temps, menaça Bruges, et décida le Comte de Flandre à établir, à l'emplacement où se trouve aujourd'hui Damme, une digue qui donna son nom à la nouvelle ville.

Les croisades apportèrent un développement extraordinaire au commerce brugeois. En 1204, le Comte Baudouin monta sur le trône de Constantinople; ce fut une source nouvelle d'activité pour le port de Bruges. Les flottes flamandes partent du Zwyn pour la Terre-Sainte; nos marins apprennent le chemin des ports de la Méditerranée et de l'Archipel; les marchands flamands écoule les produits de leurs manufactures dans ces contrées lointaines et ramènent les étoffes de soie, l'or, l'ivoire, les parfums, les épices, tous les produits enfin de l'Orient.

La prospérité de Bruges déborde sur toute la Flandre; le pays se couvre de villes et de villages, et aujourd'hui encore leurs vastes églises, leurs hôtels-de-ville et les édifices de toute

sorte témoignent de l'importance numérique et de la richesse des populations qui habitaient la contrée.

Damme surtout, qui était comme l'avant-port de celui de Bruges, devint un centre commercial. Il servait d'étape entre le Nord et le Midi. « Les Italiens, les Espagnols et les autres nations n'osaient pas entreprendre les voyages lointains de la Norvège, de la Suède et de la Russie et les commerçants de la Mer Baltique ne s'aventuraient pas à faire des expéditions jusque dans la Méditerranée. Il n'est pas difficile de s'expliquer cette crainte : des voyages aussi longs ne s'accomplissaient alors que dans l'espace de plusieurs mois. Dans ces circonstances, Damme était dans la position la plus convenable pour servir d'étape entre le Nord et le Midi. La Flandre, pays de luxe, et dont le sol était couvert de fabriques, offrait des débouchés au commerce de l'étranger et fournissait des draps au monde entier. On conçoit, dès lors, l'intérêt qu'avaient les navigateurs à choisir le Zwyn, dont l'abordage à cette époque était facile, pour en faire l'entrepôt général du commerce du monde et pour choisir Bruges comme lieu de rendez-vous général. La formation de la hanse teutonique par les commerçants des villes saxonnnes porta bientôt le commerce au plus haut degré de prospérité. Bruges fut son principal bureau et partant, il ne faut pas être étonné que la ville de Damme soit devenue aussi florissante ».¹

Le Zwyn ne possédait pas seulement des ports d'un accès facile pour le commerce; mais la largeur de ses eaux offrait des espaces immenses propres à recevoir les flottes les plus nombreuses dont l'histoire fasse mention.

La flotte de Philippe-Auguste qui, au dire d'un de ses contemporains, l'historien Rigordus, se composait de 1,700 voiles, est surprise, en 1213, dans le port de Damme par la flotte anglaise placée sous le commandement du comte de Salisbury. Guillaume le Breton, qui accompagnait le Roi de France, donne la description de ce port superbe : « Il était si large, dit-il, et

¹ WARNEKOENIG, *Sur la ville de Damme au moyen-âge.*

offrait tant de sûreté qu'il put contenir toute notre flotte; la situation du port était d'autant plus belle, qu'il était battu par une eau tranquille, entourée de fertiles campagnes et le voisinage de la mer ne contribuait pas peu à lui donner un aspect majestueux. Les richesses du monde apportées là par les navires étrangers surpassent toute croyance ».

Vers la fin du siècle, la flotte de Philippe-le-Bel, forte de plus de 1600 voiles, trouve un abri dans le port de Damme.

En 1340, le Zwyn fut de nouveau le théâtre d'un des grands événements du moyen-âge. « A l'endroit nommé Assegarse « (Hazegras) il se commit, selon Oudegherst, une des rudes et « cruelles batailles marines dont on ouyt oncques parler. » Edouard III, roi d'Angleterre, soutenu par les Flamands, défit la flotte française composée de 380 voiles et tua plus de 30,000 Français.

En 1380, Charles VI, après avoir gagné la bataille de Roosebeke, pousse avec son armée jusqu'à L'Écluse et y arme une flotte de 1287 voiles pour combattre les Anglais.

Damme était la clef de la mer; mais sa prospérité fut de courte durée; elle arrive à son apogée à la fin du XIII^e siècle et se trouve déjà en pleine décadence à la fin du siècle suivant.

La mer se retirait devant l'action envahissante des alluvions; le commerce suivit le même mouvement de décroissance. Lorsque Damme perdit la facilité de ses communications avec la mer, Monikereede prit sa place; de là le commerce se transporta à L'Écluse, ville de fondation beaucoup plus récente que les autres ports. Liebnitz en parle dans son *Codex juris gentium* sous le nom de Lammensvliet, au sujet du traité de 1316. Mais telle devint bientôt son importance, qu'en 1468, il entra dans ce port 150 navires marchands en une seule marée. De L'Écluse, le commerce fut chassé par le progrès des atterrissages, jusqu'à ce que la Hollande ferma, par le traité de Munster, ce qui restait de passes navigables.

Le commerce, comme on le voit, est flottant de sa nature et se refuse à se fixer d'une manière permanente dans un endroit

déterminé; il se retire brusquement dès que le génie de l'homme n'en étudie pas sans cesse les besoins, dès que sa main n'emploie pas toute sa puissance et tous ses moyens pour le retenir.

Ce fut sans doute au commencement du XIV^e siècle que les Brugeois, voyant la mer s'éloigner graduellement de Damme et le commerce se porter vers L'Écluse, résolurent d'entreprendre un travail qui donne la mesure de leur énergie et de leur opulence : le creusement d'une grande voie maritime de leur ville à L'Écluse.

Cette importante communication passait par Westcapelle et Coolkerke où l'on en voit encore les vestiges en quelques endroits; le canal débouchait vers la porte de Damme, sa profondeur lui permettait de prendre les navires du plus fort tirant de l'époque c'est-à-dire, de 400 à 500 tonneaux.

Le comte Louis de Nevers compromit gravement les intérêts des Brugeois en donnant à Jean, comte de Namur, le bailliage des eaux de L'Écluse dont jusqu'alors les habitants de Damme et de Bruges, avaient eu le privilége. Ceux de L'Écluse voulaient, du chef de cette donation, faire le commerce par eux-mêmes. Aussitôt les Brugeois coururent aux armes, marchent sur L'Écluse et amènent le comte de Namur prisonnier au *Steen*. Cette campagne fut d'une extrême importance; car, moyennant le paiement d'une indemnité de 60,000 florins que les Brugeois payèrent aux habitants de L'Écluse, ils conservèrent, jusqu'en 1516, des priviléges qui leur valurent une si haute fortune.

L'esprit séparatif, l'égoïsme local, était le trait dominant de toutes les cités au moyen-âge et les poussait à s'arrêter les unes les autres dans leur essor d'extension. C'est dans cet esprit que les Brugeois firent une autre campagne qui fut moins heureuse. Arrivés au plus haut degré de puissance qu'ils aient atteint, ils ne se contentèrent pas d'avoir la suprématie sur les débouchés du Zwyn, ils voulaient encore avoir la prépondérance à l'intérieur. Dans le but de détourner de Gand le commerce que cette ville faisait avec la Flandre française, le Hainaut et le Brabant, ils se firent accorder, par Louis de Male, l'autorisa-

tion de creuser un canal débouchant dans la Lys près de Deynze. En 1379, ils se mirent bravement à l'œuvre; mais arrivés à St.-Georges, à 3 $\frac{1}{3}$ lieues de la Lys, ils furent arrêtés dans leur travail par les Gantois. Après ce premier acte d'hostilité, Artevelde arma ses concitoyens, marcha sur Bruges et défit ses milices dans les bruyères du Beverhoutsveld. Il fallut renoncer à un projet si habilement combiné.

Bruges avait marché d'un pas rapide vers l'apogée de sa grandeur. Tous les états de l'ancien monde, royaumes et républiques, avaient, durant le XIII^e et le XIV^e siècles, établi des relations commerciales avec cette ville. Le contact de tant de peuples divers contribua à développer fortement l'esprit public, à faire progresser les industries et les arts dans leurs diverses manifestations. Chacun de ces états avait sa maison consulaire et l'amour-propre national les poussait à rivaliser de richesse dans la construction et la décoration de ces édifices qui étaient pour la plupart des merveilles d'architecture.

Les Brugeois multipliaient dans leur ville les entrepôts, les bassins, les halles, et se faisaient les promoteurs des institutions commerciales qui régissent encore la société moderne; ils avaient déjà un système perfectionné d'écluses bien avant les Italiens qui, de bonne heure, s'étaient placés au premier rang des peuples commerçants de l'Europe.

Il est convenu d'attribuer à Léonard de Vinci, qui vécut au milieu du XV^e siècle, l'invention des écluses à sas; mais il résulte de pièces conservées aux archives de Bruges que le système était en usage dans les Flandres bien avant la naissance du célèbre peintre et ingénieur florentin.

Un compte détaillé et fort curieux conservé au dépôt de Bruges prouve que l'écluse de Damme, qui était un des ouvrages les plus remarquables du genre en ces temps reculés, fut reconstruite de 1394 à 1396. Elle précéda donc d'un siècle les célèbres écluses à doubles portes de la Brenta près de Padoue.

La nouvelle écluse placée sur le hâvre du Zwyn devait être en maçonnerie; l'ancienne était en charpente. Si la date de son

établissement nous est inconnue, sa reconstruction, nécessitée par le délabrement dans lequel elle se trouvait, nous autorise à croire que ce genre d'ouvrage n'était pas nouveau pour nos pères. D'ailleurs les détails techniques contenus dans le cahier des charges nous font voir à quel degré de perfection dans l'exécution des travaux hydrauliques les Flamands du XIV^e siècle s'étaient élevés parmi leurs contemporains.

Le troisième volume des archives de Bruges, qui paraîtra sous peu, contiendra, sur ce sujet, outre les documents officiels, des notes précieuses de M. l'archiviste Gilliodts.

Non-seulement les Flamands connaissaient les écluses à sas bien avant les travaux de Léonard de Vinci, mais ils faisaient déjà usage de la vis d'Archimède pour l'épuisement des eaux. Les comptes de la ville de Bruges, sous la date de l'année 1333-34 nous en fournissent la preuve; une note explicative de l'archiviste ajoute: « Hase, Hasen, exhaure, est proprement la machine d'épuisement ou d'exhaure plus connue sous le nom de *vis d'Archimède*. Ainsi qu'il apparaît par les textes, on la couvrait de grosse toile *canevets*. Si l'invention en remonte au célèbre géomètre de l'antiquité, l'usage chez nous en est au moins ancien et il est étonnant, après cinq siècles, de retrouver encore de nos jours le même appareil, sans aucun changement, employé dans les travaux hydrauliques ».

Ce n'était donc qu'au prix d'un labeur opiniâtre que nos pères parvinrent à ce haut degré de prospérité qui faisait l'admiration du monde entier. Si les moyens de locomotion étaient imparfaits, les Flamands devançaient les autres peuples dans l'art de la navigation et dans l'exécution des travaux hydrauliques.

M. Van Bruyssel, dans son « Histoire du commerce et de la marine en Belgique », soutient avec beaucoup de fondement que les lois dites d'Oléron, considérées comme la source des codes maritimes sont originaires du Franc de Bruges. La compilation d'Oléron se retrouve bien antérieurement à la rédaction du code maritime français dans les règlements de Damme, de Westcapelle. En 1300, il y avait déjà à Bruges des courtiers qui se

livraient au contrat d'assurance et les négociants obtinrent vers la même époque la création d'une chambre d'assurance.

C'est à Bruges, sous le règne de Louis de Male, que fut créée la première bourse; on y vit surgir les chambres ou plutôt les tribunaux de commerce chargés de statuer sur les contestations mercantiles dont la compétence fut enlevée aux magistrats ordinaires.

A la fin du règne des comtes de Flandre, Bruges commençait à pencher vers son déclin. Le canal de L'Écluse, bien que ce fût une œuvre merveilleuse exécutée sur les plus grandes dimensions, ne remplaçait qu'imparfaitement le Zwyn, cette eau fameuse où des flottes entières voguaient à pleines voiles. Le port de L'Écluse lui-même s'envasait presque à vue d'œil.

Sous le règne des ducs de Bourgogne, Bruges continua cependant à vivre des richesses que les siècles passés y avaient accumulées. Sous les premiers princes de cette maison, le commerce qui se faisait à Bruges était encore immense; c'était une des cités les plus populeuses et les plus opulentes de l'Europe. En 1456, elle comptait encore 150,000 habitants. Les ducs de Bourgogne, dont les états s'étaient graduellement accrus, au point qu'ils faisaient trembler les plus puissants potentats de l'Europe, avaient fait de Bruges leur séjour favori et ils y déployaient un luxe, un faste qui éclipsait celui des cours royales. Si le mouvement commercial s'affaiblissait, la splendeur d'une cour brillante rachetait ces défaillances. Bruges offrait toutes les jouissances de la vie que peut rêver la délicatesse des classes privilégiées. Ce n'étaient que fêtes, festins et tournois. Les monuments publics se multipliaient et éaltaient aux regards des étrangers étonnés un éclat dont le rayonnement dure encore; les maisons consulaires, les hôtels des plus riches particuliers présentaient un luxe d'ornementation architecturale dont quelques rares spécimens ont échappé aux injures du temps et des révolutions.

A l'inspection des chefs-d'œuvre de peinture et de sculpture, d'orfévrerie, de tapisserie et de broderie conservés dans les églises, les monastères, les établissements des hospices civils, nous pouvons être assurés qu'à l'intérieur les maisons des gentilshommes

et des riches bourgeois réunissaient tout ce que peuvent suggérer à un peuple d'un goût élevé ses habitudes d'aimable hospitalité, et que les moindres objets d'un usage incessant devaient revêtir cette élégance dont le charme journalier dissipe les tristesses de la vie.

Mais, tandis que nos pères multipliaient autour d'eux toutes ces jouissances, que les arts se perfectionnaient et que le luxe pénétrait partout, les grands intérêts étaient sacrifiés. Au lieu d'avoir les yeux sans cesse tournés vers ce beau rivage de la mer paré des seules mains de la nature, ils passaient, des joies du festin et du tournoi, aux émeutes, aux mutineries de la rue et ne songeaient guère à conserver leurs communications avec la mer, source de leur grandeur. Le port de L'Écluse s'était envasé au point que tous les navires d'un fort tirant prenaient les uns après les autres la route d'Anvers. Nul souci pour remédier au mal.

Déjà, sous Philippe-le-Bon, des plaintes nombreuses s'étaient élevées au sujet des atterrissements qui se formaient dans le port de L'Écluse; ils offraient de graves dangers aux caraques, galères et autres gros navires qui y abordaient; on ne tint malheureusement pas compte de ces réclamations; mais, lorsque sous Charles-le-Téméraire, l'escadre bourguignonne, l'une des plus puissantes de l'époque, puisqu'elle était plus forte que celle du Roi de France, dut, en 1470, sortir du port de L'Écluse où, à marée basse, les navires se trouvaient échoués sur le sable, le Duc comprit combien il était urgent de porter remède à la navigation du Zwyn.

Cette situation fut signalée aux délibérations des trois États de Flandre. On s'enquit aussitôt des moyens les plus propres à rendre au Zwyn son ancienne profondeur.

Quatre projets furent présentés :

- 1^o Introduire les eaux de la mer par un canal traversant Coxyde.
- 2^o Même projet avec prolongement du Zwyn jusqu'à Oostburg.
- 3^o Jonction des eaux de l'Escaut occidental avec celles du Zwyn.
- 4^o Ouverture du polder de Zwartegat.

Restait le mode d'exécution. Les Gantois, les Yprois et les habitants du Franc refusèrent leur intervention pécuniaire

comme étant désintéressés dans une question qui ne concernait que les Brugeois. Ceux-ci exposèrent en vain que le travail devait assurer non seulement la prospérité de Bruges, mais celle de toute la Flandre; « l'industrie, disaient-ils, ne pouvait se développer qu'avec le commerce extérieur qui lui fournit des matières premières et lui ouvre des débouchés ». En présence du mauvais vouloir des États de Flandre, il fallut recourir au moyen le moins dispendieux : l'ouverture du polder de Zwartegat. Cette mesure n'amena aucun bon résultat; il parut même qu'au lieu d'empêcher l'ensablement du port de L'Écluse, le remède proposé ne fit qu'aggraver le mal; les échevins de Bruges firent rétablir les digues abattues.

Les villes hanséatiques, pleines de confiance dans le succès du travail, avant même d'en attendre l'exécution, déclarèrent, en 1471, que Bruges était leur seul marché dans les Pays-Bas et qu'elles y conserveraient leurs consuls et leurs comptoirs : cette mesure ne retarda que de quelques années la ruine de la ville. Les Écossais, qui avaient déjà transporté leurs comptoirs dans d'autres localités, revinrent.

Mais de nouvelles réclamations ne tardèrent pas à s'élever au sujet de la navigation dans le Zwyn. A la suite d'une diète tenue, en 1507, à Lubeck, on fit de nouveau des travaux dans le polder; on vérifia, avec la sonde, la profondeur des eaux du Zwyn pour calmer les terreurs des navigateurs étrangers. On ne parvint cependant pas à leur donner le change, l'envasement était incontestable. Aussi les nations transportèrent-elles successivement leurs comptoirs à Anvers ou ailleurs; les Allemands, et à leur tête la riche famille de Fogger ou Fugger, donnèrent le signal du départ. La désertion fut si rapide, qu'en 1516, la Hanse transporta définitivement le siège de ses affaires à Anvers.

On a souvent attribué la décadence de Bruges aux troubles qui ont agité le règne des ducs de Bourgogne et à la découverte de l'Amérique.

Nous croyons que ce sont-là plutôt des coïncidences et que la cause réelle de la chute de Bruges se trouve dans la fermeture du Zwyn.

En effet le règne des comtes de Flandre ne fut certes pas une ère de paix. On alla guerroyer un peu partout: en Angleterre, en Hollande, en France, en Allemagne, en Orient. Bruges dut même son rapide accroissement à la guerre des Croisades. La Flandre, sa capitale surtout, prit une part active à ces expéditions lointaines. Quant à la tranquillité intérieure, elle ne fut jamais de longue durée. Quelle société a offert plus de dissensions civiles que la commune flamande sous les comtes? Les villes luttent entre elles, contre les comtes, contre les rois de France. Et cependant Gand, Ypres, Audenarde et les autres villes flamandes arrivent à l'apogée de leur grandeur.

Bruges touche à sa ruine sous les Ducs de Bourgogne. Ce fut toutefois, remarquons-le bien, après les agitations de la rue sous Philippe-le-Bon et au milieu même des entreprises de Charles-le-Téméraire, que la Hanse déclara, en 1471, vouloir maintenir Bruges comme son seul comptoir dans les Pays-Bas et cela sur la simple promesse donnée par les Etats de Flandre que des améliorations seraient apportées à la navigation du Zwyn; tandis que ce fut, en 1516, au milieu de la paix la plus profonde que la Hanse transporta ses comptoirs à Anvers; la conviction, acquise alors que les travaux du Zwyn étaient demeurés inefficaces, avait seule dicté aux villes hanséatiques leur résolution.

La découverte de l'Amérique n'exerça pas davantage une influence décisive sur les destinées de Bruges.

L'on comprend la chute des républiques italiennes. La Méditerranée cessait d'être le centre des grandes transactions; par la découverte d'un nouveau monde des débouchés plus considérables s'ouvraient au trafic des autres nations d'Europe; mais la révolution qui s'opéra dans les relations commerciales ne devait pas plus se faire sentir à Bruges qu'à Anvers, à Londres, à Amsterdam.

Par la fermeture de l'ancien bras de mer, Bruges se trouvant isolé du monde commercial, tous les liens par lesquels cette cité se reliait aux autres pays étaient rompus. Sa prospérité devait finir.

Si le port de Damme, au lieu d'être réduit à un fossé étroit, avait offert aux galions d'Espagne ces eaux larges et profondes où manœuvraient à l'aise les flottes de Philippe-Auguste et de Philippe-le-Bel, le commerce n'aurait pas suivi d'autres voies. Un document fort intéressant conservé à l'Evêché de Bruges parmi les *acta capitularia* de l'ancienne collégiale de S.-Donat et portant la date de 23 Janvier 1547, prouve combien nos pères étaient prégnés de cette vérité.

Le document en question est une requête adressée par les membres de la Régence au chapitre de la collégiale pour réclamer son intervention dans les frais que nécessiterait le creusement d'un nouveau canal de Bruges.

Voici sa teneur :

« Les membres actuels de la Régence de cette ville de Bruges, et leurs prédécesseurs dans les mêmes fonctions se sont émus par la plainte du commerce qu'on entend tous les jours dans la bouche des citoyens les mieux intentionnés, qui se lamentent et s'écrient avec une bien vive compassion : O Bruges ! Bruges ! Qu'êtes-vous devenue ? Comme s'ils voulaient dire : O Bruges ! Bruges ! vous avez été connue dans le monde entier comme une des villes les plus célèbres, pleine de puissance, d'honneur et de richesses, peuplée, habitée et fréquentée par toutes les nations; mais cette fleur a disparu presque entièrement, vous en êtes venue à la décadence, vous êtes tombée même en désolation, votre population est partie, votre commerce s'est transporté ailleurs, beaucoup de maisons sont inhabitées et désertes, une quantité innombrable de personnes sont entièrement ruinées; en comparaison des temps passés, vous êtes comme si vous n'étiez pas !

« A la vue de ces maux, la Régence a fait les derniers efforts pour en découvrir et en approfondir la cause principale, et après

l'avoir trouvée, de relever et de guérir la ville de sa maladie et décadence, pour autant qu'il sera en son pouvoir, et de la rétablir dans son ancienne vigueur et prospérité.

« *L'enquête a démontré que les eaux sont la source et la cause principale du mal.* En effet, quand le Zwyn avait, à l'Écluse, une profondeur et une largeur convenables, il mettait commode-ment à l'abri tous les vaisseaux qui arrivaient par mer, n'im-pore de quelles provinces ou pays: ils venaient à l'Écluse et là se faisait avec facilité le transbordement des marchandises en des bâtiments plus légers qui les transportaient à Bruges, sans être arrêtés par des eaux dormantes. Notre ville était alors en prospérité.

« Quant au Zwyn, Dieu en soit loué et remercié, son état est notablement amélioré et s'améliorera sans doute encore beaucoup par la grande masse d'eau de mer qui s'y jette au midi par le nouveau canal, du quartier d'Ysendyke et d'autres cantons, comme par les travaux qui s'y continuent. On peut à coup sûr espérer que le Zwyn, à l'Écluse, deviendra le meilleur port de tous les pays par-deçà.

« Il ne reste donc qu'à remédier aux eaux dormantes entre l'Écluse et Damme et à rendre la navigation facile d'une ville à l'autre, ce qui peut se faire sans qu'on ait à attendre jusqu'à ce que le vent ou la marée soit favorable. On y parviendra en creusant un canal nouveau, semblable à celui de Bruges à Damme, de Damme à l'Écluse avec la meilleure direction possible.

« Le nouveau canal demeurera séparé au nord du canal salé, et toutefois ce dernier continuera d'exister; on rectifiera sa direc-tion et on établira de nouvelles têtes de pont, de sorte qu'en tout temps on pourra se servir pour la navigation de l'un et de l'autre canal.

« Et au bout du nouveau serait construit un grand sas ou refuge, avec une forte estacade contre la mer, près de l'Écluse, afin qu'à la haute marée on puisse recevoir les vaisseaux dans ce sas ou refuge, et les conduire ainsi sans obstacle par le nouveau canal à Damme et de là jusqu'à la ville de Bruges.

« Si ces travaux sont achevés, on ne saurait douter que les négociants qui nous ont quittés et qui se sont éloignés de cette ville ne reviennent à leur ancienne résidence. Bruges sera de nouveau fréquenté, le commerce et les métiers y renaîtront, les vieilles maisons seront réparées et celles qui sont ruinées reconstruites. La ville sera restaurée dans sa puissance et opulence anciennes. »

Telle était l'opinion des Brugeois au XVI^e siècle.

Le traité de Munster n'exerça pas au même degré que dans d'autres villes son influence sur l'état commercial de Bruges; quant au traité de la Barrière, il atteignait plus directement les intérêts agricoles de la Flandre.

L'art. 58 nous enlevait l'indépendance de nos écoulements; car on ne pouvait rien faire pour trouver de nouveaux débouchés. Comme le fait remarquer M. l'abbé Andries dans ses *Recherches historiques sur les voies d'écoulement des eaux des Flandres*, tel est bien le sens positif du second membre de l'art. 58: « Aussi on ne pourra creuser nouveaux canaux, ni fossés par lesquels on pourrait repousser ou détourner (les eaux de) l'un ou l'autre parti ».

En outre l'article 70 enleva à Bruges toute juridiction sur les eaux; car il dit tout uniment: « la juridiction sur les eaux sera laissée à la ville de L'Écluse, ainsi qu'elle lui appartient. »

« Il est impossible, ajoute M. Andries, de dire toutes les humiliations auxquelles nos wateringues qui déchargent dans le Zwyn furent soumises depuis cette stipulation injuste. Les Hollandais les forcèrent de payer la plus forte part dans toutes les dépenses qu'il leur prit la fantaisie de faire, le plus souvent dans un intérêt tout contraire à celui des wateringues, et, aux observations qu'on leur fit, il fut répondu: *ceci n'est pas de votre compétence, c'est à nous qu'appartient la juridiction sur les eaux.* »

Enfin, pour nous fermer d'une manière générale la route des mers lointaines, on convint, par l'art. 5, que « la navigation et

trafic des Indes orientales et occidentales seraient maintenus, en conformité des octrois sur ce donnés ou à donner ci-après. Les Espagnols, ajoutait-on, retiendront leur navigation en telle manière qu'ils la tiennent pour le présent ès Indes orientales, sans se pouvoir étendre plus avant, comme aussi les habitants des Pays-Bas, s'abstiendront de la fréquentation des places des Castillans dans les mêmes contrées. »

Lorsqu'au siècle suivant la Belgique chercha à faire revivre le commerce par la création de la *Compagnie d'Ostende*, ce texte dont on n'avait pas prévu toute la gravité fut interprété par des rivaux prévoyants et envieux pour arrêter toute tentative susceptible de nous rouvrir le chemin des mers.

Depuis la fermeture du Zwyn la prospérité évanouie de Bruges ne fut plus qu'une source de longs et amers regrets.

Dans le cours des siècles qui suivirent bien des essais furent tentés pour trouver une nouvelle communication maritime, mais tous échouèrent, soit par l'état de faiblesse et d'instabilité des gouvernements qui se sont succédé, soit par l'incohérence et l'égoïsme des villes qui se jalouisaient les unes les autres. Sous Albert et Isabelle, sous Maximilien d'Autriche, sous l'Empire, sous la domination hollandaise, divers projets recurent un commencement d'exécution; aucun ne fut achevé.

Aujourd'hui même le canal d'Ostende ne répond nullement aux besoins actuels de la navigation. Et cependant, au moyen de certains travaux relativement restreints, à exécuter tant sur son parcours qu'à l'entrée du chenal, il pourrait devenir une voie maritime de premier ordre.

Les navires brugeois arrivés en vue de la mer et au moment de passer du canal dans le port d'Ostende, doivent se détourner de la voie directe pour s'engager dans un canal de dérivation parsemé de dangers et d'obstacles.

Depuis bien des années la Chambre de Commerce de Bruges a signalé au Gouvernement ces difficultés dans d'interminables écrits dont nous mentionnons les suivants :

« Lettres des 26 Décembre 1860, n° 2097; 18 Janvier 1861,

n° 2104; 28 Octobre 1861, n° 2146; 2 Décembre 1861, n° 2157; 16 Mai 1862, n° 2203; 14 Septembre 1862, n° 2210; 20 Février 1863, n° 2245; 10 Avril 1863, n° 2264; 31 Décembre 1868, n° 2550; 4 Août 1869, n° 2603; 23 Mars 1870, n° 2645; 2 Décembre 1870, n° 2668; 28 Décembre 1870, n° 2683; 31 Janvier 1871, n° 2700; 31 Janvier 1871, n° 2701; 19 Juin 1872, n° 2774; 23 Novembre 1872, n° 2800; 8 Avril 1873, 1 Juillet 1872 (requête).

On est parvenu à redresser quelques brusques courbes et l'on s'apprête à faire disparaître les autres, mais l'accès du port d'Ostende ne nous assuré ni par les écluses de Slykens ni par une autre voie commode et facile.

L'ESCAUT, LA LYS, LE CANAL DE TERNEUZEN. GAND ET ANVERS.

L'Escaut et la Lys ont subi de notables modifications dans leur cours.

César dit que l'Escaut se jetait autrefois dans la Meuse : « Ipse cum reliquis tribus ad flumen Scaldem quod influit in Mosam...¹ » Au lieu d'arroser les plaines où s'élève aujourd'hui Anvers, l'Escaut marchait directement du Midi au Nord par Gand et Biervliet et portait ses flots à la mer par cette bouche immense qui servait en même temps, au dire de Tacite, d'issue aux eaux du Rhin. « Mox id quoque vocabulum mutat Mosa flumine, ejusque immenso ore eumdem in Oceanum effunditur.² »

La Lys suivait probablement le cours de la Lieve, dont les sinuosités indiquent un canal creusé par la nature, et se jetait dans le Zwyn aux environs de Damme. Mais, lorsque le lit alluvionné de la Lieve ne forma plus le seul débouché de la Lys et que les eaux de l'Escaut gonflées par la jonction de ces deux rivières, ne trouvèrent plus un débouché suffisant, l'Escaut, se rejetant à l'Est et recouplant la Dendre, la Senne et la Dyle, se sera, à une époque que l'on ne saurait déterminer, frayé une communication avec l'Océan et aura formé l'immense bras de mer appelé le Hont.

C'est à l'année 695 de notre ère que l'on rencontre, dans la

¹ Cæs, de Bello Gallico, lib. vi, c. 55.

² Tacit, Ann., lib. ii, cap. 6.

vie de St. Willebrord, la première mention de la nouvelle bouche de l'Escaut. Mais le fleuve ne s'était pas encore creusé le lit large et profond qu'il acquit plus tard. Il résulte de diverses chroniques que, jusqu'au XIV^e siècle, le Hont resta sans importance pour la navigation. C'était une eau étroite et sans profondeur « *een nauw en onreyn diep* »; mais, à partir de cette époque, l'intensité des courants augmenta rapidement les dimensions du chenal : « *Ende 'i veergat worde van daghe tot daghe grooter, nyder ende breeder.* »

Ainsi, lorsque les atterrissages du Zwyn ruinèrent le commerce brugeois, la nature elle-même, en ouvrant de nouvelles voies à la navigation, se chargea de réparer le mal qu'elle causait à nos provinces. Il ne faut pas chercher ailleurs et attribuer à des causes sociales et politiques la révolution qui s'opéra dans les relations commerciales des Pays-Bas. Par la transformation qu'avait subie le système des eaux dans nos provinces, Anvers devait nécessairement supplanter Bruges.

La fondation de Gand semble remonter aux Romains qui y établirent un camp : *Castrum Ganda*. S'il faut reléguer parmi les fables l'opinion de ceux qui, d'après un passage de la chronique de S. Bavon, pensent que cette ville fut l'ouvrage de Jules-César, on serait porté à croire que l'on peut faire remonter au règne de Néron l'existence première de Gand; les plus anciennes médailles découvertes dans ses environs sont en effet marquées au coin de cet empereur.

Dès le X^e siècle, le commerce de Gand avait pris une grande extension. Au siècle suivant, on y fabriquait déjà des tissus de lin fort recherchés sur les marchés du Rhin et d'autres parties de l'Allemagne. Jusqu'au XIII^e siècle, la communication la plus directe de Gand avec l'Océan était le *torrent des châtelains*, le *burggraven stroom*, cette ancienne rivière qui se jetait dans la mer à Biervliet, mais ce petit cours d'eau ne pouvait recevoir les navires de haut bord nécessaires aux expéditions maritimes. Les Gantois ne pouvant soutenir la concurrence avec les Brugeois

leurs rivaux, cherchèrent une nouvelle voie de communication; ils firent quatre tentatives dans l'espace de six siècles pour ouvrir, entre leur ville et la mer, une communication sûre et facile.

Ils jetèrent en premier lieu les yeux sur la Lieve. Dès 1231, ils avaient commencé la canalisation de cet ancien cours d'eau; en 1251, ils s'adressèrent à la comtesse Marguerite de Flandre pour obtenir l'autorisation de continuer le creusement jusqu'au Zwyn, en passant par Rodenbourg (Aardenbourg). L'octroi leur fut accordé la même année; le travail devait se faire aux frais de toutes les communes intéressées; mais arrivés à St-Laurent, les Gantois, au lieu de suivre le tracé indiqué dans la charte, changèrent de direction et se portèrent vers le port de Damme sans passer par Aardenbourg. Ce changement fut une source de procès qui durèrent près d'un siècle et occasionnèrent des frais considérables d'approfondissement qu'on eût évités, du moins pendant de longues années, si l'on avait suivi le tracé primitif. Malgré les travaux que l'on fit en 1416, en 1417 et surtout en 1419, le lit de la Lieve se rétrécit et le port de Damme s'envasa au point que les Gantois durent renoncer à cette voie et chercher un autre accès à la mer.

Dans l'intervalle, la ville de Gand avait continuellement vu croître son industrie manufacturière et son commerce. D'après Meyer et Froissard, le recensement fait en 1380 constata une population de 80,000 habitants. Et cependant, ces temps étaient fort troublés. Lesbroussart dans son « *Mémoire sur l'accroissement de la ville de Gand* » les décrit en ces lignes : « Le peuple gantois était donc alors une espèce d'hydre qui retrouvait de nouvelles forces dans ses défaites; sous Louis de Male, où une licence effrénée égarait tous les esprits, il se commit plus de 1400 homicides en dix mois dans les lieux de débauche; en 1302, à la bataille de Groningue, on comptait 8300 Gantois; en 1345 près de 2000 foulons et tisserands périrent dans une émeute civile; en 1348 plus de 600 autres éprouvèrent le même sort; enfin, à la sanglante journée de Roosebeke, 9000 Gantois com-

battaient pour la cause commune, tandis que 10,000 autres assiégeaient Audenarde. » Et l'auteur passe sous silence bien d'autres événements sanglants, tels que la lutte acharnée entre les villes de Bruges et de Gand au sujet du creusement d'un canal de la Lys à la Reye.

Malgré tous ces troubles et ces massacres répétés, la ville ne cessa de s'accroître ; car on rapporte qu'au xv^e siècle, le nombre des métiers employés au tissage des étoffes de laine et de la toile s'élevait encore à 40,000.

Ce fut sous le règne de Charles-Quint que les Gantois firent une seconde tentative pour établir une communication directe entre leur ville et la mer. Depuis que la Lieve n'était plus qu'une rigole envasée et que Gand n'envoyait ses *nefs* par le Brackman qu'à travers mille difficultés, les grands transports se faisaient par les longs détours de l'Escaut en passant devant Anvers; cette situation critique obligea la grande cité flamande, arrivée au faîte de sa prospérité, à chercher une autre route de navigation vers la mer. Elle résolut d'établir un canal par le Brackman. Charles-Quint, qui venait de châtier sa ville natale, revint à des sentiments bienveillants et, afin de réparer le tort qu'il avait fait à son commerce, l'autorisa, par ordonnance du 26 Mai 1547, à recreuser l'ancien canal du Sas, depuis la Pécherie des châtelains jusque vers le Brackman. L'empereur quitta le pays qui lui avait donné le jour avant l'achèvement de l'œuvre; mais, au moment de partir pour l'Espagne, il se rendit, avec ses deux sœurs, Éléonore, douairière de France, et Marie, douairière de Hongrie, au Sas de Gand, pour voir les premiers travaux d'une entreprise dont il attendait les plus grands avantages pour sa patrie, et de là, le cœur oppressé de tristesse, alla s'embarquer à Flessingue.

Le 3 Avril 1562, le canal fut ouvert à la navigation, et l'arrivée du premier bâtiment dans le port de Gand fut salué par les acclamations de la foule.

¹ Voir Chan. De Smet, Hist. Belg. C, 1, p. 246.

La joie ne fut pas de longue durée, car, dix années après, les Hollandais vinrent incendier le Sas de Gand et brûler les écluses. On les rétablit, en 1577, lors de la ratification de l'*Édit perpétuel*; mais, soixante-et-onze années de guerres incessantes rendirent la navigation presqu'impossible, jusqu'à ce que le traité du Munster, par lequel la Hollande obtint la fermeture de l'Escaut et du Zwyn, ruina du même coup le commerce de Gand et d'Anvers.

Ni le traité d'Utrecht (1713), ni celui de la Barrière (1715), ne vinrent modifier ce triste état de choses.

Gand et Anvers subirent le sort de Bruges; ces villes, surprises au milieu de leur prospérité, par la perte de leur communications maritimes, virent leur commerce fuir au-delà de l'Escaut pour enrichir nos industriels voisins.

Avant même que la diplomatie européenne eût interdit aux Pays-Bas la navigation de l'Escaut, nos commerçants, pressentant le sort que leur réservaient les Provinces-Unies, avaient jeté les yeux sur la côte des Flandres pour y trouver un accès à la mer.

On chercha à tirer parti du port d'Ostende et des eaux qui le reliaient à l'intérieur du pays; car il ne restait aux Gantois d'autres ressources que le *canal de Bruges*.

L'origine de ce canal remonte au règne de Louis de Male. Ce prince, pour se venger de la façon énergique avec laquelle les Gantois avaient refusé de payer, pour la troisième fois, ses dettes, avait autorisé, en 1379, le Brugeois à creuser le canal de la *Lys méridionale*, acte qui suscita une si longue inimitié et causa tant de troubles et de guerres entre les habitants des deux plus puissantes cités des Flandres.

En 1613, les archiducs Albert et Isabelle autorisèrent les États de Flandre à creuser un canal depuis Gand, par la commune de Hansbeke, jusqu'à la commune de St-Georges où il devait rencontrer l'ancien lit de la Lys méridionale appelée aussi *Sunt-leye*; pour compléter le système, il fallait en outre canaliser l'ancienne branche de l'Yperlée depuis Bruges jusqu'à Ostende;

ce dernier ouvrage fut exécuté en 1664 seulement et la navigation directe et sans interruption ne fut achevée qu'en 1758.

Gand se trouva donc, depuis 1648 jusqu'en 1758, sans communication directe avec la mer; c'était plus qu'il n'en fallait pour que son commerce et son industrie fussent complètement anéantis; aussi, la grande cité d'Artevelde était-elle tellement déchue et appauvrie que sa population, sous Marie-Thérèse, était descendue à 50,000 habitants.

La troisième tentative, qui fut si longue et si pénible pour les Gantois, ne répondit nullement à leurs espérances : le canal ne pouvait recevoir que des navires d'un trop faible tirant pour les expéditions lointaines.

La révolution brabançonne et les guerres incessantes dont nos provinces furent le théâtre sous la domination française ne furent guère favorables aux entreprises mercantiles. Le blocus des côtes flamandes par les Anglais ruinait toutes nos relations avec l'étranger. L'empereur s'arrogea de son côté le même droit à l'égard des Iles Britanniques, appliquant la saisie à toutes les marchandises anglaises trouvées sur le territoire français, sur les pays conquis ou chez ses alliés. Les contributions de guerre, le cours forcé des assignats, les charges financières de toute sorte que nous imposaient nos nouveaux maîtres détruisirent ce qui restait à notre pays de vie et de mouvement commercial.

Cependant les idées réformatrices de la République nous valurent quelques compensations. Le général La Bourdonnaye fit publier à Anvers le décret de la Convention nationale proclamant le grand principe de la liberté de l'Escaut.

La Convention déclarait « que les fleuves sont la propriété commune de tous les peuples qu'arrosent leurs eaux;

« Qu'une nation ne peut, sans injustice, prétendre à conserver seule la navigation d'un fleuve, ni empêcher les peuples qui habitent à l'intérieur d'un pays de jouir des mêmes avantages;

« Qu'un tel droit est un reste des servitudes féodales ou tout au moins une monarchie odieuse, que la violence a seule pu

établir, que la faiblesse et l'impuissance ont pu seules consacrer;

« Que, par conséquent, ce droit peut être révoqué à chaque instant, malgré toutes les conventions existantes, la nature ne reconnaissant pas plus de peuples que d'individus privilégiés, et les droits de l'homme étant inaliénables. »

Le traité de Munster était déchiré, le privilége hollandais aboli.

Par le traité de paix, signé à La Haye en 1795, entre la France et les Provinces-Unies, le principe de la liberté de l'Escaut fut consacré; des débouchés nouveaux s'ouvriraient à nos produits agricoles et industriels.

Nous touchons à la quatrième tentative des Gantois pour se frayer une communication directe avec la mer. Nous parlons du canal de Terneuzen.

Dès 1817, les ingénieurs de la Flandre orientale et de la Zélande avaient présenté un projet ayant pour but de débarrasser les polders et les terres basses des eaux surabondantes qui les menaçaient chaque hiver, au moyen d'un canal partant de Gand et se prolongeant jusque dans l'Escaut occidental à Terneuzen.

Les Gantois saisirent l'occasion qui s'offrait à eux, pour donner à cette conception une utilité plus étendue en faisant du nouveau canal d'évacuation une voie de navigation capable de donner accès, jusqu'à leur ville, aux navires de haut bord.

Guillaume I^r accueillit la demande de « son industrieuse ville de Gand » comme il l'appelait; un arrêté royal de l'année 1823 décréta le creusement du canal de Gand à Terneuzen. C'est à tort que M. de Maere-Limnander, dans sa conférence du 15 Février 1866 relative au canal de Terneuzen, disait que « la ville de Gand avait obtenu du roi Guillaume presqu'au lendemain de son inauguration, un accès direct et facile vers la mer ».

Bien que l'antique cité d'Artevelde fut devenue le foyer du parti orangiste, le Gouvernement néerlandais, ne mit pas un grand empressement à faire de cette ville un port de mer. Les travaux ne commencèrent que le 1^r Mars 1825 et ne furent achevés que le 18 Novembre 1827, date beaucoup plus rappro-

chée, comme on le voit, de la chute que de l'avénement du roi Guillaume.

L'inauguration eut lieu au milieu des démonstrations de l'allégresse publique et fut célébrée par des fêtes brillantes; le roi des Pays-Bas fut proclamé *le père et le restaurateur de la patrie!*

Les dimensions du canal ne répondait pas cependant aux besoins de la grande navigation. On s'était fait illusion tant sous le rapport de l'écoulement des eaux qui avait été le but primitif, que sous celui des facilités que le canal était destiné à offrir aux transports maritimes: le niveau réglementaire ne fut presque jamais atteint pour suffire au tonnage des navires. Des plaintes incessantes s'élèverent sans qu'il leur fût donné satisfaction, soit sous la domination de la maison d'Orange, soit sous le gouvernement national; les Gantois espéraient en 1866 « *que par la présence, à la tête du département des Travaux Publics, d'un Ministre énergique et capable, leur concitoyen et leur représentant* ¹ » ils allaient arriver à la réalisation d'un projet qui avait fait pendant tant d'années le sujet de leurs constantes préoccupations; cet espoir fut trompé. Ce ne fut que pendant la session législative de 1873, grâce à l'attitude énergique de la Députation gantoise et à l'entente des représentants flamands, que le Gouvernement belge fut obligé de réparer ce long déni de justice.

Il nous reste toutefois à examiner si cette entreprise pouvant donner satisfaction aux besoins du moment, doit calmer toutes nos appréhensions pour l'avenir; si la prudence et les enseignements de l'histoire n'indiquaient pas une solution moins aléatoire. Qu'il nous suffise de citer l'opinion de M. de Maere qui, en 1866, fit une étude approfondie de cette grave question.

« Le canal de Terneuzen, disait l'échevin gantois ², est avant tout un canal international; un tiers du parcours total, l'entrée

¹ A. DE MAERE-LIMMENDER. *Conférence donnée au cercle commercial et industriel de Gand, le 18 Février 1866.*

² Ibid.

même, appartiennent à un État étranger. Aucun changement au régime du canal, aucune baisse d'eau, aucune restauration aux ouvrages d'art, ne peuvent se faire que de commun accord entre les deux Gouvernements. Est-ce là un état de choses suffisamment normal et à tout jamais assez rassurant pour engager l'État belge à entrer dans des dépenses aussi fortes ? *Élargir à grands frais une porte dont on n'aura jamais la clef !*

« Travaux pour travaux, dépenses pour dépenses, ne vaudrait-il pas mieux créer un canal belge ?

« Ouvrir de Gand à quelque point de notre littoral, un canal maritime à grande section, assez vaste pour desservir le port de Gand, quelque développement que l'avenir lui réserve ?

« Certainement, ici les dépenses seraient considérables ; à vue de pays, en examinant ce qui existe avec ce qui devait être fait, on peut évaluer de huit à neuf millions le coût de travaux de toute nature qui devraient être entrepris.

« Ne serait-ce pas dépenser utilement une telle somme, peu supérieure peut-être à celle que réclamerait l'approfondissement du canal de Terneuzen, que de l'appliquer, tout entière, à quelque grande œuvre nationale dont la réalisation nous soustrairait, une fois pour toutes, aux liens des traités, et nous rendrait à jamais indépendants du mauvais vouloir possible d'une nation étrangère ? »

Ce projet grandiose, qui n'était nullement hors de proportion avec les ressources du pays, eût non-seulement assuré la prospérité de Gand, mais il donnait tout à la fois satisfaction aux intérêts brugeois et eût créé sur la côte flamande un port national faisant pénétrer la vie au moyen de canaux, de voies ferrées, de pavés, dans un pays d'une étonnante richesse industrielle et agricole.

Les difficultés que M. de Maere appréhendait en 1866 existeraient-elles déjà ? Tous les journaux du pays parlent¹ du tirage qui existerait « entre le gouvernement néerlandais et

¹ Au mois d'Avril 1874.

le nôtre, à propos de la convention internationale du canal de Terneuzen. La Hollande aurait, paraît-il, dénoncé le traité et indiqué trois réclamations dont elle demande l'inscription dans le traité futur. D'abord, elle ne veut plus entendre parler du droit pour la Belgique de surélever le niveau des eaux; ensuite elle exige que les terrains empris pour faire les ouvrages nouveaux de canal soient acquis par la Belgique et deviennent biens domaniaux en Hollande. *Enfin, elle stipulerait au profit du port de Terneuzen que le bénéfice de tous les tarifs de faveur établis ou à établir en Belgique sur les chemins de fer serait acquis de droit à Terneuzen.* »

Lorsqu'on se rappelle la politique traditionnelle de la Hollande, pareilles exigences n'offrent rien de surprenant.

Si la fondation d'Anvers remonte à des temps non moins reculés que celle des autres cités dont nous venons d'interroger les origines, son développement commercial leur fut bien postérieur.

Il est bien vrai qu'au IX^e siècle déjà, lors de l'invasion normande, Anvers était compté au nombre des villes de commerce, *nobilia emporia*, des provinces belges; mais, comme le disent MM. Mertens et Torfs, dans leur remarquable ouvrage « *Geschiedenis van Antwerpen* », on ne doit pas trop prendre cette qualification au pied de la lettre; car il s'en faut de beaucoup que le commerce et la navigation eussent atteint à cette époque déjà le degré de prospérité que l'on constata plus tard. La population étant fort minime et une foule de choses devenues indispensables se trouvant complètement inconnues, l'usage des produits étrangers devait être extrêmement restreint. L'industrie se réduisait à la fabrication des objets les plus communs et n'allait pas au-delà des besoins de la localité et des environs. Cet état de choses ne se modifia guère au X^r ni même au XII^e siècle; ce ne fut que dans le cours du XIII^e que la situation changea quelque peu de face. A cette époque les relations commerciales d'Anvers com-

mencèrent à s'étendre sur terre et sur mer; un courant d'affaires s'établit entre cette ville et Cologne¹.

Chose qui a toujours paru étrange, l'industrie se développa sur les rives de l'Escaut bien avant le négoce. Sous Jean III, Duc de Brabant, la fabrication des draps et des toiles avait déjà pris, à Anvers, une grande extension, tandis qu'il est avéré qu'avant le xv^e siècle cette ville n'avait aucune importance commerciale.

Les choses changèrent peu à peu de face pendant le règne des Ducs de Bourgogne; le mouvement commercial s'accentua davantage encore sous Marie et Maximilien, malgré l'indifférence des princes bourguignons et les priviléges nombreux qui protégeaient les autres villes, priviléges qu'elles avaient conquis et faisaient respecter les armes à la main.

Les autres cités en effet touchaient déjà à l'apogée de leur grandeur.

Les historiens s'étonnent de ces anomalies, des longs retards que subit au Moyen-âge l'épanouissement de la métropole commerciale belge des temps modernes.

MM. Mertens et Torfs trouvent étrange que, « au x^e siècle, il ne vint pas même à l'esprit des princes qui avaient en leur possession les îles zélandaises et, par conséquent, les bouches de l'Escaut, de faire valoir leurs droits sur ce fleuve et que dans le traité de 1203, conclu par eux avec Henri I, Duc de Brabant, il ne fut pas même fait mention de l'Escaut »; mais ces circonstances n'offrent rien de surprenant, si l'on considère que ce fut au xv^e siècle seulement que le Hont commença à être fréquenté par la navigation. C'est ce qui résulte d'ailleurs d'une sentence de la cour de Malines en date du 11 Octobre 1504 et dont voici un extrait: « Feu Dame Jaques Comtesse de Hollande et Zeel-« lande voyant que par les grandes inondations qui advinrent en « son temps et aussi auparavant tant en Flandres que en Hol-« lande la dite rivière de la Honte qui paravant avait été petite

¹ MERTENS et TORFS.

« et estroicte et peu profonde, estoit devenue si grande, large et profonde, que tous les bateaux tant karakes que galleas y pointent franche navier et passer, que les marchans estrangiers commengoint à prandre leur chemin pour tirer en Brabant par icelle Honte en délaissant le chemin de l'Escaut de tout temps accoustumé, en fraudant par ce nostre tonlieu Yersiekerort ».

A mesure donc qu'à Bruges, à Damme et à Gand les atterrissements du Zwyn et de ses affluents faisaient fuir le commerce, les conditions de navigabilité de l'Escaut s'amélioraient étonnamment au profit d'Anvers, à tel point que, sous le règne de Charles-Quint, alors que les autres villes luttaient en vain contre le mauvais sort qui s'acharnait sur elles, l'Escaut, devenu le roi des fleuves, avait élevé la ville d'Anvers à ce degré de prospérité qui la laissait sans rivale dans les Pays-Bas.

C'est à cette époque que les envoyés de différentes villes de la Hollande proposèrent la translation du comptoir hanséatique de Bruges à Anvers. La Diète de Lubeck eut à se prononcer sur les doléances continues des armateurs et des marins au sujet des dangers qu'offrait la navigation du Zwyn. Les députés de Hambourg objectèrent « que les établissements de Londres, de Bruges, de Bergen et de Novgorod étaient les quatre colonnes fondamentales du commerce de la Hanse et qu'en supprimant l'entrepot de Bruges on ébranlerait les bases de tout l'édifice ».

Mais Maitre Jacques Maes, pensionnaire d'Anvers, plaida si bien la cause de sa ville natale qu'il fut décidé d'envoyer une députation auprès de l'Empereur pour obtenir l'autorisation du transfert de la Hanse.

Ainsi passa de Bruges à Anvers le sceptre du commerce.

Sous le règne de Philippe II, Anvers conquit toutes les renommées, toutes les puissances, toutes les grandeurs ; les navires de guerre du plus haut bord remontaient le fleuve bien au-dessus de la ville ; deux mille navires se tenaient à l'aise dans le port ; sa population s'éleva bientôt à plus de 200,000 habitants.

Mais la rapidité de son élévation n'eut d'égale que la rapidité de sa chute. Les troubles des Pays-Bas, suscités par la tyrannie

des Espagnols et alimentés par les excitations intéressées des Hollandais, firent bientôt déchoir cette cité du rang élevé qu'elle occupait parmi les centres commerciaux de l'univers.

Le traité de Munster, plus désastreux pour Anvers que pour toutes les autres villes du pays, vint terminer la période la plus brillante de son histoire. Au commencement de la guerre, Anvers était la cité la plus florissante de l'Europe; par le traité de Munster, qui proclamait la fermeture de l'Escaut, son commerce fut réduit à un insignifiant cabotage. Bruxelles, Malines et Louvain, qui trouvaient dans ce port fameux des débouchés pour leur industrie, éprouvèrent le contre-coup de ce désastre et cependant, malgré l'énormité du malheur, là, aussi bien que dans les autres parties du pays, la proclamation de la paix fut accueillie comme un événement heureux.

Dans le cours de cette étude il a été trop souvent question du traité de Munster, pour que nous n'en rappelions pas ici les stipulations dirigées, par les Hollandais, principalement contre nos établissements maritimes et consacrant d'une manière définitive l'oppression commerciale de la Belgique.

Par l'art. 13, les Provinces-Unies s'emparaient du commerce du sel sur lequel elles faisaient payer un double frêt.

L'art. 14 était ainsi conçu : « Les rivières de l'Escaut, comme aussi les canaux du *Sas*, *Zwyn* et autres bouches de mer y aboutissant, seront tenues closes du côté des dits Seigneurs Etats »; il réservait aux Hollandais, non-seulement le libre parcours du fleuve, mais leur assurait en outre le monopole du commerce des denrées coloniales à Anvers et dans toutes les localités placées dans le rayon de cette ville. La navigation maritime de la Belgique se trouvait ruinée.

L'art. 15 soumettait les marchandises arrivant dans les ports de Flandre au même régime fiscal que celles qui nous venaient par l'Escaut. Il consacrait au profit des Hollandais l'omnipotence commerciale sur des bases solides et durables, et enlevait aux ports belges tout espoir d'un retour vers son ancienne prospérité.

Cent-quarante-sept années se passèrent avant qu'Anvers recouvrât la liberté de l'Escaut.

Maximilien de Bavière, gouverneur-général des Pays-Bas, fit de nombreux efforts pour faire renaître le commerce par le creusement d'un canal maritime partant de Bruges et aboutissant, par le pays de Waes, à l'Escaut; mais la mort du Roi Charles vint tout entraver.

Le traité de la Barrière ne fut qu'un nouvel acte d'oppression arraché aux puissances par la Hollande; le Brabant, les Flandres et Anvers furent, comme à la paix de Munster, sacrifiés à l'insatiable cupidité de nos voisins.

Les tentatives de Joseph II pour forcer, en violation des traités, le passage de l'Escaut, n'aboutirent en 1734 qu'à la piteuse guerre de la marmite; l'année suivante l'Empereur vendit la liberté de l'Escaut aux Hollandais pour quelques tonnes d'or.

On marchanda : Joseph II exigea d'abord 15 millions, puis 12, enfin son dernier mot fut 10 millions. Les Provinces-Unies ne voulurent pas donner plus de cinq millions et demi.

Pour trancher la différence la France prit à sa charge le reste et le marché fut conclu.

La Convention, comme nous venons de le voir plus haut, rendit la liberté à l'Escaut par le traité de La Haye (1795). Mais les provinces belges fondues dans le grand empire français en subirent les destinées. Après les agitations d'une liberté orageuse, elles éprouvèrent tous les tourments du despotisme militaire. Sous le règne de Bonaparte le port d'Anvers n'offrit ni la tranquillité, ni la sécurité nécessaires pour le développement des transactions commerciales; car ce n'est pas tout d'avoir les mers ouvertes, il faut encore protection au dehors, indépendance au dedans, et l'un et l'autre faisaient défaut, tant sous la République que sous l'Empire.

La réunion de la Belgique à la Hollande n'améliora pas sensiblement la situation d'Anvers. Ne se souciant guère de prendre à sa charge l'entretien des immenses bassins créés par Napoléon pour y recevoir ses flottes, le gouvernement néerlandais se hâta de céder ces établissements à la ville d'Anvers.

A la séparation des deux pays, la Hollande, voulut rétablir son ancienne suprématie sur l'Escaut. Le traité des 18-articles, accepté par le Congrès belge le 9 Juillet 1831, assurait la libre navigation des fleuves et rivières qui traversaient le territoire hollandais comme le territoire belge, conformément aux dispositions du Congrès de Vienne. Mais la Hollande les rejeta. Il fut rédigé un nouveau traité dit des 24-articles, qui signé à Londres, le 15 Novembre de la même année, fut ratifié par la Belgique et repoussé comme le premier par la Hollande.

Le provisoire, l'incertitude au sujet des destinées d'Anvers, les difficultés que suscitait la Hollande, les droits qu'elle prétendait percevoir, la perturbation générale dans les affaires, causèrent un préjudice considérable au commerce d'Anvers. Le traité des 24-articles qui détachait définitivement de la Belgique une partie du Luxembourg et du Limbourg fut signé le 13 Avril 1839. La libre navigation de l'Escaut n'était limitée que par un péage qui consacrait un dernier avantage pour le commerce hollandais.

Si depuis quarante ans les circonstances politiques n'ont pas permis aux ennemis séculaires de notre commerce de rétablir, les armes à la main, leur domination sur le fleuve que la nature semble avoir autant créé pour nous que pour eux, il y a bien des indices qui doivent nous persuader que la nation batave, avec cette persévérance que rien ne lasse et cette habileté inépuisable en expédients, n'a pas renoncé à ses anciennes convoitises.

Le barrage de l'Escaut oriental nous en fournit la preuve.

En 1845, un entrepreneur hollandais, M. Dronckers, sollicita de son pays l'autorisation d'endiguer 3,000 hectares sur l'Escaut oriental. L'année suivante la concession fut étendue à 14,000 hectares, sous la condition que le concessionnaire exécuterait un chemin de fer de Middelbourg et de Flessingue à Maestricht. Ce projet inquiéta le gouvernement belge; notre Ministre à La Haye insista sur la nécessité d'un entente préalable entre les deux états.

En 1849, différentes commissions furent nommées; mais la

Hollande déclara à l'avance que, pour le cas où les ingénieurs des deux pays ne tomberaient pas d'accord, elle n'admettrait aucun arbitrage étranger. La seconde chambre des États-généraux adopta même une motion conçue en ces termes : « La chambre ayant pris connaissance des propositions du gouvernement considère incontestable le droit des Pays-Bas de faire des travaux sur leur territoire et passe à l'ordre du jour. »

Le travail qu'entreprénait le gouvernement néerlandais consistait à réunir les îles de Zuid-Beverland, et de Walcheren et d'obstruer, par des barrages, le chenal de Berg-op-Zoom. L'Escaut perdait ainsi son embouchure orientale.

Les diplomates hollandais, se basant sur l'art. 9 du traité de 1839, contestèrent aux nôtres tout droit d'immixtion. Voici la teneur du § 8 de cet article : « Si les événements naturels ou des *travaux d'art* venaient par la suite, à rendre impraticables les voies de navigation indiquées au présent article, le gouvernement des Pays-Bas assignera au commerce belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables. » Quelles que puissent être pour la navigation les conséquences du barrage, l'interprétation donnée aux stipulations du traité n'en est pas moins d'une extrême gravité, en raison du principe qui a été posé; car, si la Hollande croit pouvoir puiser, dans le § 8, le droit de barrer l'Escaut oriental et de remplacer la passe par un canal, il n'y a aucun motif pour qu'un jour elle ne revendique les mêmes droits sur l'Escaut occidental.

C'est ce que M. Victor Jacobs, membre de la chambre des représentants, établit, en 1866, dans sa brochure : *L'Escaut, son passé, son présent, son avenir*.

« La prétention néerlandaise, disait-il, va donc jusqu'à revendiquer le droit de supprimer l'Escaut occidental, sauf à le remplacer par un autre lit ou même par un canal ! »

Aujourd'hui nous nous trouvons en présence du fait accompli et la Hollande ne tardera pas à recueillir les fruits de son travail. Flessingue, par le barrage de l'Escaut, sera bientôt relié aux chemins de fer de l'Allemagne.

Le *Précateur* d'Anvers, dans une série d'articles fort judicieux¹, a fait ressortir la révolution qui s'opérera inévitablement dans les relations commerciales par suite de la création d'un port de premier ordre à Flessingue, à l'embouchure même du bras de mer qui donne accès à Anvers.

Non seulement le commerce d'Anvers, mais tous le pays s'est ému à la vue des installations maritimes inaugurées l'été dernier dans la cité Zélandaise et les esprits sont d'autant plus inquiets que le gouvernement néerlandais a prouvé, dès le début, par les dimensions données au plan général, qu'il est bien résolu à ne reculer devant aucun sacrifice pour atteindre son but.

Vingt-cinq millions de florins ont été consacrés aux installations actuelles et ce n'est là que la première étape de cette entreprise grandiose; le gouvernement hollandais élabora d'autres plans qui tendent à la conversion de toutes les anciennes fortifications de Flessingue en une vaste enceinte de docks ayant des destinations diverses.

Le but a été si bien senti à Anvers que beaucoup de maisons de notre métropole commerciale ont fait des acquisitions de terrains dans la cité rivale.

Le danger n'est peut-être pas imminent; mais la tenacité et l'habileté, dont la Hollande nous a donné tant de preuves, doivent nous faire comprendre que la position ennemie qu'elle a prise aux bouches de l'Escaut est, pour notre commerce et pour notre industrie, une menace que la création d'un port en contact direct avec la mer pourra seule combattre.

¹ *Le Précateur*, nos des mois de Mai et de Juin 1873.

CONCLUSION.

Il résulte de ces recherches que la multiplicité et la facilité des communications avec la mer ont de tout temps exercé une influence marquée sur le développement commercial, industriel et agricole du pays. L'expérience démontre encore chaque jour que l'établissement des chemins de fer, loin d'avoir diminué l'importance des voies navigables, leur a partout donné une nouvelle activité.

Nous ne jalousons pas les bienfaits qu'Anvers et Gand recueillent d'un gouvernement national animé du désir de rendre à ces villes leur ancienne splendeur; nous faisons au contraire des vœux pour que les travaux projetés ou en voie d'exécution soient poussés avec une extrême vigueur, que notre métropole commerciale soit outillée de façon à soutenir la concurrence du nouveau port de Flessingue et que, reliée au Rhin et au Nord de l'Allemagne par le chemin de fer de Gladbach, elle puisse verser avec économie et célérité, sur les marchés étrangers, les produits d'outremer et exporter ceux de nos établissements industriels.

Mais que ces travaux ne fassent pas ajourner indéfiniment ceux que réclament les ports situés sur le littoral belge ainsi que les canaux à grande section de l'intérieur du pays, ces artères qui sont comme les éléments de sa vie, la force de son existence et qui restent aujourd'hui dans un état d'engourdissement et d'inertie.

Que l'on ne croie pas que les autres provinces soient désintéressées dans la question. Au Moyen-âge et dans des temps plus rapprochés de nous la fermeture du Zwyn et de l'Escaut d'où rayonnait la prospérité sur toute la Belgique, la Flandre, sur le Brabant et jusque sur le pays de Liège, entraîna la décadence de ces provinces avec une étonnante rapidité; les marchands de toutes les nations, en abandonnant leurs comptoirs, transportèrent dans d'autres contrées leurs richesses, les éléments civilisateurs.

Ce sera toujours par l'un des ports du littoral que se fera le plus avantageusement le service postal si nécessaire aux transactions commerciales, le transport des passagers, l'approvisionnement du marché de Londres, ce grand centre de consommation qui constitue une des principales sources de notre richesse agricole. C'est le port d'Ostende qui sert de refuge aux navires en destination pour Anvers et Gand, lorsque l'Escaut charriant des glaçons rend la navigation de ce fleuve dangereuse ou même impossible, inconvénient qui se présente au moins un hiver sur cinq.

Si la Hollande enfin parvenait à susciter, comme elle l'a fait tant de fois, des entraves à la libre navigation de l'Escaut; si quelque menace de guerre faisait abandonner, ne fût-ce que passagèrement, le chemin d'Anvers devenu une place forte de premier ordre, ce ne serait pas dans des circonstances difficiles et au pied levé qu'il serait possible de créer des installations convenables sur la côte de la mer du Nord.

Ce n'est pas seulement de nos jours que la nécessité de créer un port situé sur le littoral et relié aux eaux intérieures a été reconnue; depuis plus de deux siècles, nos ancêtres ont travaillé, sous toutes les dominations, à la réalisation de cette vaste entreprise. Il ne faut point s'étonner que des gouvernements étrangers n'aient pas su la mener à bonne fin; mais qu'un gouvernement national disposant de ressources immenses, n'ait pas pris à cœur un travail qui doit avoir les plus heureux résultats, c'est là une injustice flagrante qu'il est de son devoir de réparer au plus tôt.

On fera ainsi fructifier des ressources qui demeurent aujourd'hui presque sans utilité; car les travaux déjà effectués resteront improductifs tant qu'on n'aura pas pourvu à l'approfondissement de nos ports et que les différents canaux existants ne seront pas devenus des voies maritimes dignes de ce nom !

On a tant de fois dit que le côté flamande, de sa nature même, s'oppose à l'établissement d'un port de commerce capable de répondre aux besoins actuels de la navigation, que ce préjugé passe aujourd'hui aux yeux de beaucoup de personnes comme une vérité parfaitement démontrée.

C'est là l'explication banale de l'abandon auquel sont condamnés les ports du littoral belge, explication d'autant plus répétée qu'elle est plus facile.

Les Hollandais nous ont trop souvent prouvé qu'ils sont nos maîtres en matière de navigation et de travaux hydrauliques pour que leur opinion sur la valeur de la côte flamande ne soit pas d'un certain prix.

Lorsque, en 1852, une commission spéciale fut instituée pour résoudre une de questions économiques les plus graves pour la Hollande, à savoir la possibilité de créer un port sur la côte à proximité d'Amsterdam, de façon à pouvoir ouvrir une nouvelle voie de communication entre la grande cité commerciale et la mer, les ingénieurs hollandais vinrent explorer notre littoral et nos ports afin de bien se renseigner au sujet d'une aussi importante entreprise.

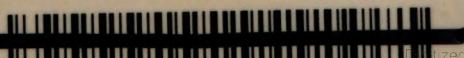
Le rapport de ces hommes spéciaux conclut à la supériorité de la côte flamande sur la côte hollandaise pour les facilités de la navigation : « Les ports d'Ostende et de Dunkerque, y est-il dit, sont construits au moyen de jetées (havenhoofden), s'avancant dans la mer; mais là, *la formation naturelle de la côte est venue en aide aux travaux d'art*, ce sont des ports où la marée haute et basse se fait sentir avec des écarts de 5^m à 6^m. L'établissement de jetées sur une côte presque à sec à marée basse, est par là bien moins difficile que sur notre côte, où la différence des plus hautes marées à la mer basse ne dépasse pas deux mètres.

D'ailleurs les ports de Dunkerque et d'Ostende ont une rade qui, formée de bancs et hauts fonds, abrite le port surtout à marée basse, tandis que sur notre côte nulle part ne se rencontre un banc ou un haut fond en état de protéger un navire à l'ancre. Notre estran est exposé aux vents les plus violents, aux vagues les plus houleuses; tout ce qui est nécessaire pour la sécurité d'un port de mer, comme pour celle des navires, doit être fait chez nous à main d'homme, au sein, pour ainsi dire, d'une mer dont les flots en fureur, fouettés par les vents impétueux, ne connaissent pas d'obstacle et détruisent ce qui tente de leur résister.

« Toutes ces objections se sont présentées vivement à l'esprit des membres de la commission, et ce n'est qu'en hésitant d'abord qu'elle a pu admettre la praticabilité du projet, à savoir la possibilité de créer un port sûr et facile pour les grands navires, sur une telle côte et dans de telles conditions. Elle n'a pourtant pas reculé devant les difficultés signalées; mais avant de conclure, elle a voulu avoir une connaissance plus complète de la côte. Le résultat de toutes ces recherches a été que la commission après mûre délibération et à l'unanimité de ses membres, a admis que l'établissement d'un port à la mer du Nord pour la grande navigation maritime d'Amsterdam est chose exécutable au point de vue technique. »

C'est par de tels travaux que la Hollande, au lieu de tout attendre de la nature et du sort, triomphe des éléments et retient la prospérité sur un sol ingrat.

 UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK GENT



Digitized by Google