



**HAL**  
open science

## La ville et l'eau, l'exemple de Gand

Dominique Mons, T. Baert, Didier Paris, F-X. Mousquet

► **To cite this version:**

Dominique Mons, T. Baert, Didier Paris, F-X. Mousquet. La ville et l'eau, l'exemple de Gand. [Rapport de recherche] 678/90, Ministère de l'équipement et du logement / Bureau de la recherche architecturale (BRA). 1990. hal-01910030

**HAL Id: hal-01910030**

**<https://hal.science/hal-01910030>**

Submitted on 31 Oct 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

678



LA VILLE ET L'EAU

l'exemple de GAND

OBJET DE LA RECHERCHE :

LA VILLE ET L'EAU DANS LES PAYS BAS MERIDIONAUX,  
L'EXEMPLE DE GAND

A L'ATTENTION DE :

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME  
SOUS-DIRECTION DES ENSEIGNEMENTS ET DES PROFESSIONS  
BUREAU DE LA RECHERCHE ARCHITECTURALE

AUTEURS :

- D. MONS Géographe
- Th. BAERT Architecte Urbaniste D.E.S.L.
- N. PARIS Architecte Urbaniste D.E.S.L.
- FX. MOUSQUET Paysagiste D.P.L.G.

Octobre 1990

*"La plus grosse est la rivière d'Escault  
et puis la rivière de la Lys et puis  
la meure la Liève combien que elle porte navire  
et leur fait grand prouffit car elle leur vient de l'Ecluse et  
dou Dam dont moult de biens venant par mer leur arrivent  
Par la rivière de l'Escault qui leur descend d'amont leur vient  
bons grains et vins, le grain de Haynaut et le vin de Franche.  
Par la rivière de la Lys, qui leur vient d'un autre costé, leur  
revient grant fusion de tous grains de bon pays d'Artois  
et des marches environ,..."*

*"Par juste raison et solution, Gand est assise et  
située en la croix du ciel".*

Jean FROISSART (1337-1400)

# SOMMAIRE

## ENJEU ET PRESENTATION

### I° LA VILLE ET LE FLEUVE : UNE CONFRONTATION FECONDE

voie d'eau et villes : influence ou déterminisme ,  
voie d'eau et naissance des villes  
voie d'eau et morphologie urbaine

### II° L'INTERACTION DU SITE ET DE L'URBANISATION : ELEMENTS D'UNE EVOLUTION URBAINE

#### GAND, UN SITE, UNE SITUATION

éléments de géographie générale  
les grandes plaines du nord  
les basses plaines de Flandre  
une floraison de villes  
au coeur de la Flandre

## UNE CONSTANTE INTERVENTION DE L'HOMME SUR LE MILIEU

évoquant d'histoire urbaine

une hydrographie complexe

des origines obscures

des noyaux urbains multiples

une nécessité d'adaptation du site

une croissance rapide

la venue de temps difficiles

un redressement spectaculaire

une métropole industrielle

les stigmates de la modernité

### III° LES RIVIERES ET CANAUX DANS LA VILLE DE GAND APPROCHE PHYSIQUE

ESQUISSE D'UN PARCOURS URBAIN

PROMENADE GANTOISE : REVUE DE DETAILS

### IV° VOIES D'EAU ET TISSU URBAIN : ANALYSE ET PROPOSITION D'UNE TYPOLOGIE FORMELLE

EN GUISE DE CONCLUSION...

ENJEU ET PRESENTATION

Notre promenade gantoise s'achève, au fil de l'eau, au cours de l'histoire de la ville.

La complexité hydrographique du lieu, la permanente imbrication des eaux et de l'urbain, font de Gand une source sans cesse résurgente de questionnements sur les mises en scène urbaines et les possibles valorisations de l'élément liquide en milieu minéral dense.

Contrairement à l'affirmation selon laquelle, "la ville, c'est de l'histoire solidifiée" Gand apparaît par ses fleuve, rivières et canaux comme une histoire en mouvement, lente mais toujours remise en cause, selon l'usage même de ses eaux, selon l'instabilité de ses rives.

Nous avons vu comment à travers ses tracés urbains, sa trame parcellaire, les orientations et les formes du bâti en constant rapport avec l'eau, c'était bien l'identité même de Gand qui était révélée par cet essai d'analyse. On peut errer dans Gand et percevoir son charme au détour de ses nombreuses rives. On ne peut lire et comprendre cette ville que par une approche fine de l'histoire de ses eaux. Son histoire accumulée et mouvante nous renvoie à une infinité de paysages qui sont autant d'apprentissages du regard pour une "leçon de choses", pour la mise au point d'un traité - oh combien complexe ! - de composition urbaine.

Ainsi, Gand se développe au confluent de la Lys et de l'Escaut, à partir du Mont Blandain, cette élévation de moins de vingt mètres d'altitude à la confluence même, en position stratégique de domination et de défense à la fois. La complexité de la forme urbaine de Gand aujourd'hui est le résultat d'une évolution historique sur un site naturel à l'image de l'ensemble de la Flandre, omniprésence de l'eau dont on tire les richesses agricoles (le lin !) et commerciales (voies de circulation) et nécessaire domestication par l'aménagement de polders et de canaux comme préalables à une implantation humaine.

Aux différentes poussées urbaines au cours des siècles (XVIe, XIXe, XXe) vont correspondre à Gand des organisations urbaines en fonction de l'eau, de ses types de domestication et de ses usages. Les tracés urbains, la trame parcellaire les orientations et la forme du bâti sont en rapport constant avec l'eau. C'est donc l'identité même de Gand qui est révélée par cet essai d'analyse des rapports qu'entretiennent si intimement l'eau et la ville.

LA VILLE ET LE FLEUVE  
UNE CONFRONTATION FECONDE

Voie de circulation, obstacle à franchir, protection , source d'énergie ou de matière première, ou même réserve de nourriture, la rivière joue dans la naissance et la vie de la ville un rôle primordial. Suivant le cas l'un ou l'autre de ces aspects dominera et présidera à la naissance de la cité : facilité de défense avec les boucles, ou les îles, facilité de franchissement par gué, circulation avec les confluences remarquables ou les fonds d'estuaire. Cependant, l'ensemble de ces aspects, tour à tour ou simultanément, influera et même conditionnera le développement de l'agglomération.

Les travaux des hommes ont partout contribué à modifier les caractères initiaux du site. Si le phénomène est surtout sensible dans les Pays Bas où nombre de villes naissent des aménagements apportés au cours de rivières, on a , en tous lieux, dévié, rectifié les cours, comblé ou creusé des bras secondaires, suivant les besoins engendrés par le site et réclamés par l'époque.

Les préoccupations hygiénistes aidant, cette pratique a pu conduire au rejet même de la rivière hors du champ urbain (au moins visuellement), par dérivation et comblement (ou couverture) du ou des lits principaux ; "les villes n'aiment pas les cours d'eau dont pourtant elles ont vécu" a pu écrire P. LAVEDAN.

Depuis peu cependant, les préoccupations de qualité de vie et donc de paysage ont conduit les acteurs, publics ou privés, du fait urbain à s'interroger sur le parcours urbain des rivières et des canaux. Leur réhabilitation, effective aujourd'hui dans les esprits, n'est encore que timidement ressentie dans les faits.

## voie d'eau et ville : influence ou déterminisme ?

Que fleuve et phénomène urbain soient étroitement liés, la simple observation le démontre et les images des grandes perspectives fluviales viennent immédiatement à l'esprit : Manhattan vu de Brooklyn, la Tour et son Pont ou encore le Parlement de Londres, les ponts de Paris... Sur les vingt cinq principales agglomérations mondiales, a-t'on pu constater, deux seulement n'ont pas l'usage d'une voie d'eau de quelque importance.

Les rivières et les fleuves sont ainsi -sauf conditions géographiques particulières -bordés de villes plus ou moins régulièrement espacées : les bassins de la Volga, du Rhin, de l'Escaut sont à cet égard exemplaires. Mais si le chapelet de grandes villes s'égrene de 300 en 300 km environ le long de la Volga, on descend à 130 km environ pour le Rhin et moins encore pour l'Escaut. C'est à dire l'importance que revêt le phénomène dans la région des Pays Bas, Nord de la France, frange Nord-Ouest de l'Allemagne.

Les caractéristiques des fleuves (et celles des régions traversées), très diverses, influent sur la forme, la taille, le mode de développement des villes. Cours rectiligne ou sinueux, vallée encaissée ou site de plaine, large estuaire ou delta, régime régulier ou saisonnier ne permettent pas les mêmes implantations urbaines. Si certaines cités épousent étroitement leur rivière, d'autres semblent s'en écarter avec méfiance quand elles ne l'ignorent pas superbement.

Le facteur fluvial, en effet, de favorable peut devenir contraire (crues, changements de lits, rives marécageuses et changeantes...) sans pour autant hypothéquer durablement le devenir des villes : Florence, Leningrad, Nantes en portent témoignage. Au contraire, des sites fluviaux théoriquement favorables : fonds d'estuaire navigables, confluent etc. ont pu voir végéter des agglomérations tout à fait secondaires. On peut donc avec J. LABASSER parler tout au plus d'aptitude géographique, en excluant tout déterminisme".

Contre toute recette paysagère, contre tout a priori esthétique, Gand par l'extrême variété de ses abords à l'eau, nous offre l'image d'une formidable cohésion interne, d'une réussite urbaine.

Une attention nouvelle pour l'élément liquide dans le solide urbain semble aujourd'hui se faire jour chez les architectes et les paysagistes. Puisse cette attention ne pas se figer en des modèles à la mode. Toute eau est mouvante, chaque ville est unique, tout milieu est sensible : un projet de valorisation esthétique, par un "travail sur berges" ne peut temporiser dix siècles de fluctuations et de divagations urbaines. Comme pour tout projet urbain, c'est par une adéquation à l'histoire et à l'histoire unique de chaque lieu que les nouveaux rapports de l'eau et de la ville suivront leur cours.

## voie d'eau et naissance des villes

La plupart des villes anciennes d'Occident, hors le champ méditerranéen, ont succédé à un oppidum celtique ou préceltique germanique ou slave. C'est dire que pour celles-ci (antérieures à la renaissance des grands courants d'échanges à partir du XI<sup>e</sup> siècle) les préoccupations de défense ont été primordiales. Il s'agissait en fait de places fortes plus que de vraies cités, sans doute dépourvues ou presque de résidents permanents.

Dans ces conditions, les sites défendus naturellement ont été choisis en priorité : éperon rocheux dominant la plaine ou la vallée, boucle ou presque d'île qu'il suffit de barrer d'un mur ou d'une levée de terre et d'un fossé pour l'isoler, ou mieux encore une île où rien n'est à faire que d'élever une palissade. Le cours d'eau est dans ces conditions perçu comme un obstacle à l'approche et non un apport positif à la vie des agglomérations. Le calcul s'avèrera d'ailleurs désastreux quand l'agression viendra d'un peuple de navigateurs, les Vikings dont les voies d'eau favorisent les déplacements (ceci expliquant partiellement l'étendue de leurs ravages, le choix de leurs objectifs et la peur qu'ils suscitent).

Ce sont cependant généralement ces "oppida" qui dans l'Empire Romain deviendront les chefs-lieux de cités (et par suite des sièges épiscopaux) et formeront pour l'Europe Occidentale l'essentiel des noyaux urbains subsistant après la forte régression de la vie urbain au VII<sup>e</sup> et IX<sup>e</sup> siècles. Par suite, le niveau d'urbanisation tendra à s'harmoniser de part et d'autres de l'ancien "limes", des agglomérations encore modestes se créant en Europe Centrale et Orientale autour des centres de pouvoir et d'évangélisation.

La création ex nihilo de villes ou plus exactement, pour suivre LAVEDAN, l'accession (cedere ad) de groupements d'habitats au "statut" de ville (et le développement des cités évoquées plus haut) et principalement lié dans l'Europe médiévale à la production préindustrielle et à l'échange marchand. On conçoit bien dans ces conditions ce que les sites fluviaux peuvent avoir de déterminant dans une telle évolution à une époque où l'essentiel du trafic des denrées et des hommes emprunte la voie d'eau, et où la principale force motrice maîtrisée est celle du courant (on peut sans crainte d'erreur voir dans ce phénomène un des facteurs déterminants de l'essor urbain remarquable aux Pays Bas à l'époque médiévale). De même, les possibilités d'approvisionnement en eau pour la consommation domestique ou industrielle jouent dans ce domaine un rôle primordial.

Les lieux de l'échange semblent néanmoins l'emporter. La création et le développement des villes se produit surtout aux lieux de rupture de charges : limites de la navigabilité maritime pour le sports de fonds d'estuaire, croisements de routes fluviales (confluents) ou de celles ci et de routes terrestres (avec souvent convergences de ces dernières) ou, dans une moindre mesure, limite de navigabilité amont des rivières. Parfois, cette renaissance des échanges ne fait que raviver le réseau urbain antique, parfois il le crée presque de toutes pièces comme en Flandres et dans la majeure partie des Pays Bas.

Tout ce qui rend nécessaire le changement de mode de transport et donc déchargement et chargement, entraînant ipso facto les échanges, nécessite une main d'oeuvre importante, une capacité d'hébergement et l'offre de services marchands. Le phénomène entraîne le développement d'un quartier nouveau appelé "portus" ou "mercatus" qui se greffe aux quartiers préexistants : "civitas" antique, "burgus" procédant d'une logique domaniale (féodale ou monastique) ou parfois mais plus rarement crée la ville.

L'exploitation du fleuve a des fins autres que la circulation conditionne les relations physiques de l'eau et du bâti ; celui-ci s'avance sur celle là pour y planter moulins lavoirs et teintureries. Mais surtout partout se créent, se creusent des bras multiples faisant des villes de plaine de "petites Venises". Les anciens fossés des fortifications dépassées par l'urbanisation, se muent bientôt en "merdançons" ou "merderons", emportant, si le courant le permet, les déchets urbains vers l'aval. Ainsi se justifiaient bientôt toutes les préventions hygiénistes contre l'eau urbaine.

## voie d'eau et morphologie urbaine

Mais le fleuve conditionne aussi le développement physique des villes : voie de circulation, il est aussi un obstacle plus ou moins aisé à franchir. Des points privilégiés de franchissement se font jour : gués ou ponts ; "les routes qui passent par ces ponts sont les axes générateurs du développement urbain". De même la configuration du site entraîne la création de voies parallèles au cours d'eau et celles sensiblement perpendiculaires qui les relient entre elles. "Même quand les lignes d'eau ont cessé de jouer le rôle actif qui fut le leur au premier âge urbain, elles continuent à orienter la circulation terrestre grâce à ces routes nées de leur influence".

La largeur du fleuve, son régime hydrologique, les conditions consécutives de la traversée (faculté de construire un pont notamment) influent aussi sur le type de développement de la ville : comme la quasi totalité des villes d'estuaires, les villes du Rhin et du Rhône par exemple ne s'étendent que sur une seule rive (quitte à voir se constituer ces villes doublets : Tarascon et Beaucaire, Mayence et Wiesbaden). Des différences morphologiques importantes sont néanmoins décelables : si la plupart des villes d'estuaire (et même Cologne) présentent comme Anvers un développement semi radio concentrique (à la façon d'une demi pomme) à partir d'un centre très proche de l'eau, les villes du Rhône semblent, elles, croître généralement autour d'un noyau éloigné de celle-ci et n'atteindra le fleuve qu'incidamment.

Cependant, l'assymétrie des berges se manifeste, le plus souvent, de façon moins contrastée ; soit la ville se développe sur une rive, l'autre n'abritant qu'un quartier (ce que constate la toponomie à Rome : Trastever, ou Liège : Outre Meuse) soit les rives se spécialisent : une rive universitaire, l'autre commerçante comme à Paris ou une rive marchande , l'autre aristocratique comme à Prague (sans parler de Bucarest, ville double par excellence). Dans tous les cas, le phénomène aura des incidences morphologiques, au moins au niveau de la densité du bâti.

Dans nombre de villes des Pays Bas, le phénomène se complexifie à la mesure de la complexité du réseau hydrographique : Gand, Bruges, Lille manquent de cette "lisibilité" du tissu urbain due à la présence d'un seul grand fleuve.

Dans le cas des villes de confluent, il semble que l'agglomération née d'ordinaire sur la presqu'île, colonise en priorité la rive opposée d'une seule des rivières, le plus souvent la moins large. Cependant, les situations sont trop particulières pour qu'on puisse en déduire des généralités en terme de morphologie urbaine.

Avec l'expansion de la ville, son développement se fera par des quartiers de plus en plus excentrés et donc d'ordinaire plus éloignés de la voie d'eau ; le fleuve apparaîtra alors comme le dernier territoire central à conquérir pour l'extension urbaine. Si le phénomène est ancien (canalisation et rectification de l'Escaut à Tournai par exemple dès la fin du XVIIe siècle avec construction d'habitations et de bâtiments publics sur les terrains ainsi dégagés) c'est cependant avec le XIXe siècle que le phénomène va prendre de l'ampleur. A cette époque en effet, perdant son quasi monopole du transport des marchandises et surtout de la production d'énergie (et d'eau potable), la voie d'eau va se voir trop souvent réduite au seul rôle de pourvoyeur pour l'industrie et d'exutoire des déchets urbains.

Qu'il s'agisse de la couverture totale de la rivière comme celle de la Senne à Bruxelles (but ou conséquence de la création des boulevards centraux ?) ou celle du Paillardon à Nice, sous des arguments hygiénistes, qu'il s'agisse de l'utilisation des berges pour la construction (entrepôts bordelais) ou surtout la circulation (voies autoroutières parisiennes ou lyonnaises ou même chemin de fer comme à Francfort), la ville se coupe, s'interdit tout accès à la voie d'eau. Parallèlement la qualité physique de celle-ci se dégrade, les rejets de plus en plus nombreux et toxiques ne permettant plus l'autoépuration.

Bien que le mouvement puisse se recommander d'exemples illustres comme les grandes compositions urbaines du XVIIIe siècle ouvertes sur le fleuve, ce n'est que dans les dernières années que l'on a pu constater un début de reconquête pour la vie sociale urbaine des espaces portuaires comme à Londres le South Embankment et St Catherine's Dock par exemple, ou les quartiers industriels (canal de l'Ourcq à Paris) délaissés par les activités économiques traditionnelles.

Cependant le besoin actuel de reconquête des espaces urbains par l'usage social, les loisirs et la convivialité confère aujourd'hui au fleuve une valeur nouvelle : symbolique et ludique à la fois qui relègue au second plan les missions purement utilitaires. Les exemples sont nombreux de réalisation de projets de reconquête des rives et des berges pour la promenade, le sport ou le tourisme : "rendre le fleuve au quartier" est un slogan aujourd'hui commun pour les urbanistes et les municipalités.

L'INTERACTION DU SITE ET DE L'URBANISATION

ELEMENTS D'UNE EVOLUTION URBAINE

## GAND, UN SITE, UNE SITUATION...

### Quelques éléments de géographie générale

#### Les grandes plaines du Nord

Quittons au Nord le Bassin Parisien par les collines de l'Artois. Le long des failles de l'Artois, la craie plonge rapidement sous des épaisseurs de 100 à 200 mètres de sables et d'argiles tertiaires qui sont la base même du bassin sédimentaire flamand. Ainsi, de l'Artois au Sud à la Frise au Nord, s'étendent de vastes plaines en léger pentage vers le Nord drainant mal les eaux fluviales nombreuses quelquefois divergentes quelquefois stagnates suivant les infimes incidents de relief qui ponctuent cet univers plat à l'altitude générale basse et où à partir de la frontière belge le relief s'étale de 20 à 0 mètres, sinon en dessous du niveau de la mer.

Du littoral de la mer du Nord à la Baltique, de la Flandre à la Pologne, les grandes plaines du Nord véhiculent, dans un climat tempéré et humide, les nombreux fleuves et rivières venant de l'Europe Centrale et de l'Europe de l'Ouest qui se noient dans les eaux maritimes par l'intermédiaire de nombreux estuaires et deltas. L'Europe Continentale du Nord Ouest est toute entière marquée par des paysages bas et plats, où les eaux douces et les eaux salées se mêlent et où la localisation des établissements humains s'est faite par une adaptation laborieuse de l'homme à une nature instable, comme les sols mêmes.

## les basses plaines de Flandre

"A l'ouest du Hainaut et du Brabant, commencent de grandes plaines très basses qui se poursuivent jusqu'aux rivages de la mer du Nord. Argiles et sables, sables et argiles, presque tout est tendre, presque rien ne résiste dans le sol flamand. Tout s'aqplanit, tout se nivelle. Formes en creux et formes en relief se confondent en une même surface ondulée, le sillon des vallées s'y grave légèrement ; l'oeil discerne à peine les versants... D'un bassin à l'autre, on passe par des seuils insensibles. Partout on a devant soi l'image d'une vraie plaine ; du haut des monts de sable qui la dominant ça et là, on embrasse un horizon immense où tout l'espace semble s'étaler sur un même plan". Ainsi sont décrites les basses plaines de Flandre par le géographe Albert Demangeon en 1927 dans la Grande Géographie Universelle de Vidal de La Blache.

A ces caractères, il faut ajouter l'originalité d'un réseau fluvial en perpétuel déplacement : " la masse des eaux fluviales détruit les rives, coupe les méandres, transporte les bancs. Toutes ces modifications, relatées par une multitude de documents historiques s'accomplissent toujours sous nos yeux" : boucles instables de la Lys que le courant déforme et déplace sans cesse, méandres abandonnés de l'Escaut forment autant d'étangs et de fondrières. De plus, à marée haute, la mer emplit le lit des fleuves et change leur nature : ainsi l'amplitude entre haute mer et basse mer se fait ainsi sentir à la sortie de Gand sur l'Escaut et mesure alors un mètre cinquante cinq.



## une floraison de villes

C'est à partir de ce relief plat et bas, à peine dominé par quelques collines sableuses, de cette terre saturée d'eau que va émerger que va émerger une des plus grandes floraisons de villes à partir de l'époque médiévale : "la sève urbaine, écrit Vidal de La Blache, est dans l'histoire et dans le sang des habitants du pays flamand. C'est comme citoyens que les flamands se sont sentis eux-mêmes, qu'ils ont lutté contre l'étranger.". Mais ces villes se sont développées grâce au commerce, à la communication entre ville et campagne, entre ville et ville, entre ville et mer : c'est donc par la domestication des eaux, par l'assèchement des marais, par le creusement des chenaux naturels, par la construction de digues et de canaux que les villes ont pu apparaître, d'accroître et fixer leur population et leurs activités.

Domestication des eaux naturelles et création de réseaux artificiels sont les deux éléments d'une même politique d'aménagement et de valorisation du sol flamand et en particulier des territoires urbains. Bruges, comme Gand, comme Anvers ont une forme urbaine héritée, dominée, autant par une organisation aléatoire due à la maîtrise des eaux naturelles que par une organisation régulière liée au tracé rigoureux des canaux de communication liés au développement économique des villes au fil des siècles.

## au coeur de la Flandre

Au commencement donc, un site plein de promesses : le confluent des deux cours d'eau les plus importants de la région et, séparant leur cours aux méandres multiples et marécageux, une vague colline (18 m environ) prenant dans cette plaine maritime des allures de relief important. Le reste sera le travail des hommes et des siècles. Une volonté et une fierté farouche, une "histoire pleine de bruit et de fureur" dont les gantois se voudront toujours acteurs et non simples spectateurs, feront et déferont cette "ville-monde" regardée avec fierté mais méfiance par le reste de la Flandre et des Pays-Bas méridionaux.

Il en reste aujourd'hui une ville de 241 171 habitants, deuxième ville de la Belgique flamande et quatrième du pays, située au barycentre de la région néerlandophone. Une ville que la proximité de Bruxelles et d'Anvers n'a pas vidée de sa vitalité, ni économique, ni culturelle. Paradoxalement, cette cité qui reste - clandestinement - plus francophone que toute autre, est et demeure la capitale officieuse du pays flamand.



CARTE SHEMATIQUE DE LA TOPOGRAPHIE ET DE L'HYDROLOGIE

## UNE CONSTANTE INTERVENTION DE L'HOMME SUR LE MILIEU évocation d'histoire urbaine

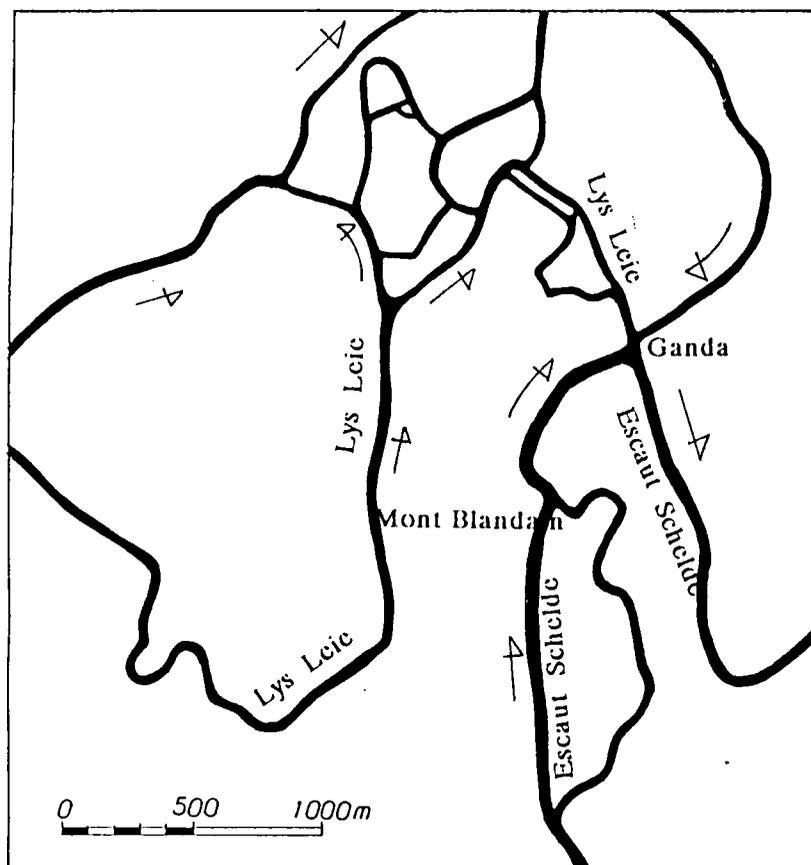
### une hydrographie complexe

Au touriste contemplant aujourd'hui le panorama de Gand , de la place du guetteur auprès de Roelandt la cloche du beffroi "qui sonne et qui tonne ", il est malaisé d'imaginer l'état du site que découvrirent les envahisseurs "belgae". Au IV<sup>e</sup> siècle avant notre ère, ceux-ci supplantaient des tribus celtiques qui trois siècles auparavant avaient conquis le pays sur ses premiers habitants. Ces "Belgae" dont deux tribus, les "Nervi" et les "Morini" se partagèrent la région n'apportèrent pas seulement une civilisation plus développée , ils donnèrent leur nom "Legia" et "Scaldis" à la Lys (Leie) et à l'Escaut (Schelde) . Ce sont eux aussi, sans doute, qui nommèrent ce lieu "Ganda", ce terme devant être rapproché des multiples "Condates" ( que l'on traduit par confluent) qui parsèment l'aire géographique celtique.

La situation hydrographique, cependant n'était pas aussi simple que le laisserait supposer la toponymie car Escaut et surtout Lys se divisaient en de nombreuses ramifications et il est bien difficile aujourd'hui de déterminer quels étaient les bras principaux et même dans bien des cas de faire la distinction entre voies d'eau naturelles et artificielles.

- l'Escaut entre dans la ville par le sud et coule vers le nord le long des "muinkmeersen" (= marais des moines ), longe le Reep ( aujourd'hui couvert), reçoit la Lys dans un coude puis reprend la direction du sud avant d'obliquer vers l'est en quittant la ville.

- la Lys possède des bras multiples dont le principal traverse la ville du sud vers le nord se divise au pied du château en deux ramifications l'une vers le nord-est , l'autre vers le nord (elle se confond aujourd'hui avec la Liève -Lieve) qui obliquant au niveau du Briel retrouve l'autre ramification ( après avoir recueilli d'autres bras secondaires ) au niveau du Kromme Wal (le "mur courbe"). La rivière faisant alors une boucle prend la direction du sud pour se jeter enfin dans l'Escaut. Un autre bras de la rivière se séparant du premier en amont de la ville décrit une large courbe au nord et rejoint l'Escaut au même confluent.



*plan schématique  
de l'état initial du site*

### des origines obscures

Peu de traces demeurent de l'occupation romaine; on sait que celle-ci fut plus longue et difficile à implanter et demeura plus superficielle ici que partout ailleurs en Gaule. Cependant en administrateurs avisés et en habiles stratèges , les Romains n'ont pu négliger l'importance d'un tel site; il est plus que probable qu'un établissement militaire et peut-être commercial se développa au confluent et il est assuré qu'une "villa" appartenant à une date indéterminée à un certain Blandius donna son nom: mont Blandain (Blandijnberg) à la hauteur dominant les deux rivières en amont de leur confluence.

La fin troublée de la domination romaine et l'avènement du royaume franc n'ont pas laissé, à ce jour, de traces écrites ou archéologiques relatives à Gand. Cependant l'établissement de la première capitale franque à Tournai à une cinquantaine de km en amont de l'Escaut, mettait la ville au coeur du domaine mérovingien et quand St Amand entreprend la rechristianisation de la région, il s'appuie sur les domaines dont le roi Dagobert Ier lui fait don .

C'est ainsi qu'il fonde, vers l'an 630, les deux abbayes bénédictines qui joueront un rôle important dans l'histoire de Gand sinon dans son développement ; car si ce n'est pas sous leur influence directe que se crée et croît la ville, c'est à celles-ci que nous devons l'essentiel des sources écrites antérieures au XII<sup>e</sup> siècle. Les lieux choisis pour ces fondations sont les lieux-même où s'étaient implantés les romains, ce qui porte à croire que les établissements gallo-romains n'avaient pas totalement disparus au moins dans la mémoire des habitants de la contrée.

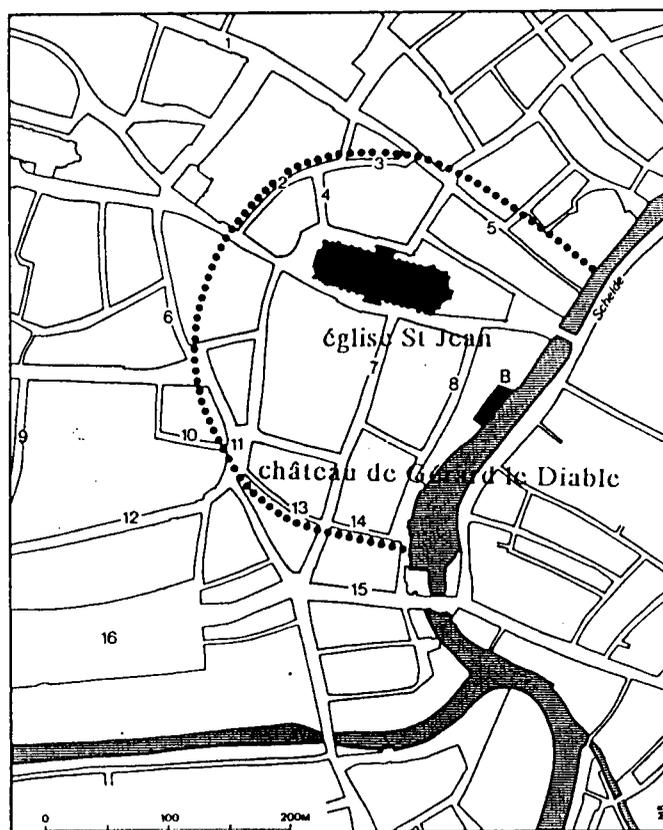
Au lieu dit " mons Blandinius" , Amand fonde l'abbaye qu'il place sous le patronage de St Pierre et St Paul (et que nous connaissons sous le vocable de St Pierre) et au confluent, à "Ganda", il crée l'abbaye St Pierre, devenue ensuite St Bavon (Sint Baafs) du nom de son plus illustre occupant, un disciple d'Amand, mort vers 659. Ces deux abbayes demeureront longtemps hors du champ urbain tant au sens physique que dans leur logique de développement ; néanmoins autour de chacune d'entre elles, une agglomération domaniale se créera qui sera vite rejointe puis englobée par la ville en constante croissance.

Le VIII<sup>e</sup> siècle constitue une période particulièrement obscure de l'histoire de Gand, les sources disponibles ne nous garantissent rien de plus que la survie des fondations d'Amand. La première moitié du IX<sup>e</sup> siècle par contre nous est mieux connue; elle fut une époque de fort développement pour les deux abbayes réunies sous l'abbatit laiïque unique d'Eginhard (+840), le biographe de Charlemagne. Sous son impulsion, elles devinrent des foyers actifs de la renaissance carolingienne, particulièrement vive dans les régions d'origine de la nouvelle dynastie. L'empereur fit d'ailleurs "à l'endroit appelé Gand" au moins une visite - en 811- afin d'inspecter la flotte qu'il y avait fait construire, comme à Boulogne, pour protéger les côtes des convoitises scandinaves.

Cette défense ne fut pas d'une grande efficacité, du moins dans le temps, puisque les Northmen pillèrent et incendièrent à deux reprises les abbayes gantoises en 851 puis en 879. Cette deuxième invasion bien plus dévastatrice que la précédente se mua d'ailleurs en une occupation qui dura jusqu'en 883 mais dont les effets perdurèrent semble-t-il car si St Pierre fut restaurée vers 888-890, il fallut attendre 946 pour voir renaître St Bavon (soumise pendant quelques années d'ailleurs à sa soeur et rivale du mont blandain).

## des noyaux urbains multiples

A cette époque donc Gand s'avérait déjà un port au moins fluvial de quelque importance. Une agglomération marchande s'y développait dont l'existence est attestée en 865 dans un texte de l'abbaye de St Germain-des-prés à Paris, localisant la tombe de St Bavon "in portu Ganda". Ce terme indique de façon certaine la présence des deux éléments : port et bourg marchand. Leur localisation a suscité bien des polémiques; il est cependant certain que le "portus" ne pouvait se situer que sur une voie commerciale importante, ce qui n'était pas alors le cas de la Lys. Un élément semble-t-il décisif, la découverte récente de l'existence d'un fossé semi-circulaire daté du IX<sup>e</sup> siècle, permet de situer cette agglomération sur la rive gauche de l'Escaut peu en amont du confluent, autour de l'actuelle cathédrale St Bavon (ancienne église St Jean).



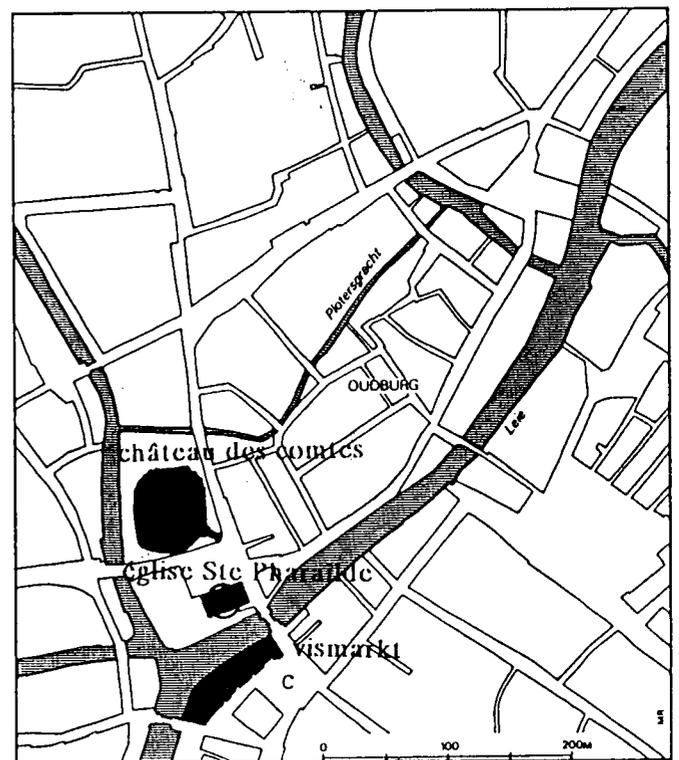
*enceinte semi-circulaire  
du portus du IX<sup>e</sup> siècle*

Cette situation s'explique par la présence de lieux relativement élevés et secs (Kalandeberg) et de terres basses, appelées "aarden", formant un port naturel. Elle est confirmée par la présence des éléments les plus importants de la ville : "église-mère" St Jean et bâtiments communaux comme le "calandehuus" ainsi que par la densité plus forte ici qu'ailleurs des "steenhuisen" (maisons de pierre) du patriciat urbain . Autre élément significatif, l'existence en ce lieu du château de Gérard le Diable ( Geraard de Duivel Steen), résidence des châtelains (ou vicomtes) de Gand ,situé sur la rive de l'Escaut, exactement au centre de la base du demi-cercle délimité par le fossé; il est probable que cette construction englobe un ancien poste fortifié de contrôle du trafic fluvial et de protection du port.

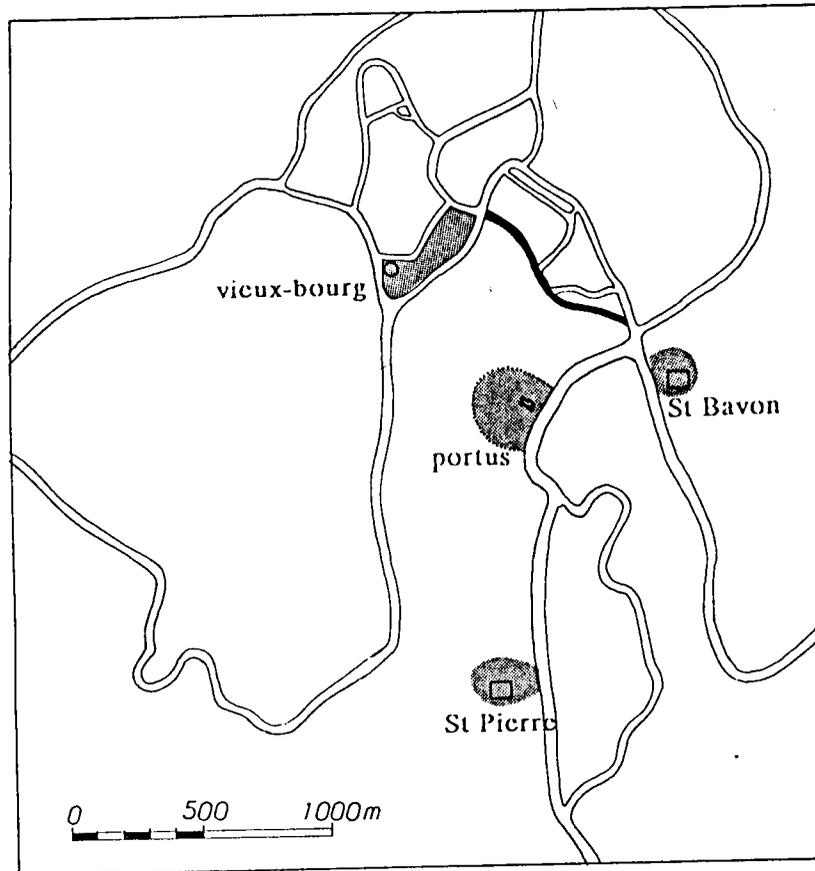
Ce fossé avait cependant perdu dès le milieu du X<sup>e</sup> siècle toute utilité car le portus de Gand couvrait alors, suivant les sources écrites (devenues plus nombreuses et précises : chartes de 941,950,964,966), l'ensemble des terrains situés entre l'Escaut et la boucle de la Lys et débordait même vraisemblablement sur la rive gauche de celle-ci. Une seconde agglomération s'était en effet créée entre divers bras de la Lys (Plotersgracht et Kraanlei) autour, sans doute, d'un domaine agricole, fortifié après le départ des vikings et appartenant aux forestiers de Flandres comme on appelait alors les comtes.

En effet, face à l'incapacité des derniers carolingiens à maintenir l'héritage de Charlemagne et même à protéger les populations, celles-ci se tournent alors vers les autorités locales qui commencent à mettre en place les grandes principautés médiévales ,selon le processus féodal. Les comtes de Flandres, notamment Arnoul 1er le Grand (918-964), abbé laïque et réformateur des deux abbayes, affirment et renforcent leur pouvoir direct sur la région gantoise. Dans leur domaine, fortifié de par notamment sa situation dans une île entre les bras de la Lys, auprès de leur résidence qui deviendra le Gravensteen (le château des comtes), ils accueillent et encouragent l'activité d'artisans notamment du cuir ; cette activité, indice sans doute d'un double statut militaire et artisanal pour cette population.

Cette petite agglomération, militaire, artisanale et domaniale, connue sous le nom de "Oude burg" (vieux bourg, vieille place forte) - par opposition au "novellum castellum" que sera le château proprement dit, créé au cours du X<sup>e</sup> siècle - entraîne rapidement selon un processus commun en Flandre, la création d'un marché assez important, destiné notamment à l'alimentation de l'agglomération comtale. Au sud de cet Oudburg, sur les deux rives de la Lys, axe de circulation important du nouveau comté, se développe un second portus dont tout porte à croire qu'il n'est en fait que l'extension du premier sous l'attraction du nouveau centre administratif et commercial. A cette époque en effet, la Lys n'a toujours qu'un rôle économique secondaire par rapport à l'Escaut et le premier portus conserve toute son importance. Ce fait est confirmé par la consécration (à nouveau) de l'église St Jean en 947 par l'évêque de Noyon -Tournai, Transmar.



*castrum et vieux-bourg*



*schéma des différents  
noyaux urbains*

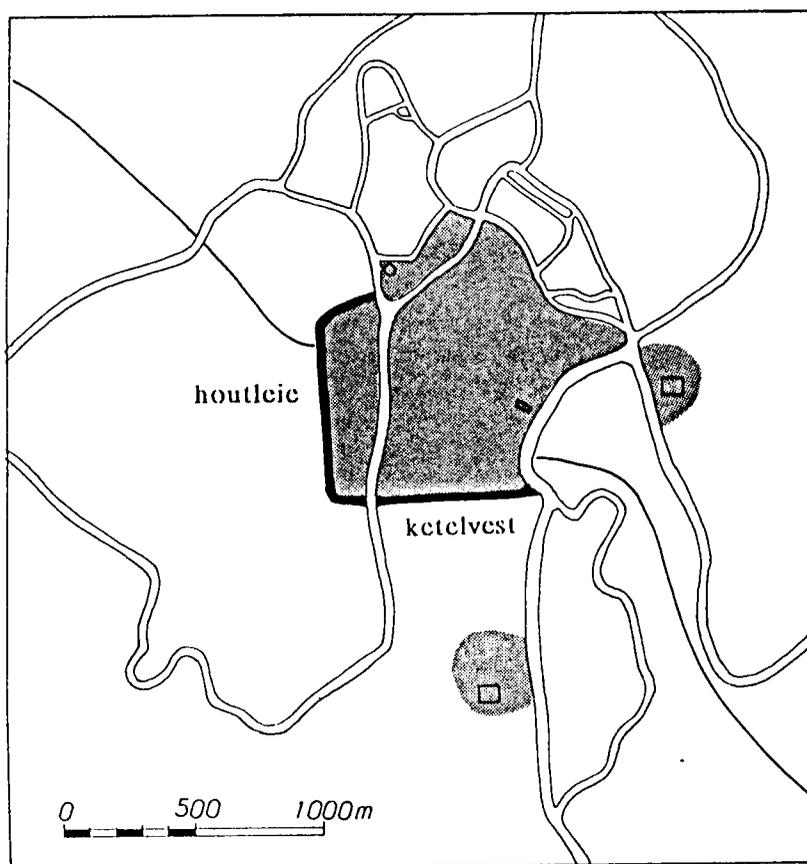
## une nécessité d'adaptation du site

C'est à cette époque que l'on situe d'ordinaire la première intervention "volontariste" sur le réseau hydrographique gantois, avec le creusement du "Ottogracht" ( fossé d'Othon) que l'empereur Othon II aurait ordonné vers 949 pour marquer la division entre les terres de France et celles d'empire, adaptation ponctuelle de la frontière fixée sur l'Escaut au traité de Verdun un siècle plus tôt. On peut s'étonner d'une telle intervention vue surtout la situation de ce fossé (sans contact direct avec l'Escaut), qui semble un bras de la Lys, mais il n'est pas exclu que Othon II, restaurateur par ailleurs de l'abbaye St Bavon et très attentif à sa frontière de l'Escaut face à la Flandre comtale, ait voulu limiter ses domaines par rectification et approfondissement de la voie d'eau en question. Le souci de drainage des terrains particulièrement marécageux de la boucle de la Lys (Achterleie) n'est sans doute pas étranger à cette opération.

Vers l'an mil, Gand se révèle donc déjà une ville importante et d'organisation complexe. Les activités y sont diversifiées : commerce fluvial, artisanat, marché culminant par la foire annuelle d'octobre (fête de St Bavon) où s'achètent déjà d'importantes quantités de laine, preuve que l'activité drapière qui sera bientôt dominante est déjà bien représentée. On peut sur l'origine de cette activité avancer une hypothèse séduisante; les deux abbayes possédaient dès le X<sup>e</sup> siècle d'importantes terres en Zélande, les "schorren", près salés sur lesquels paissaient d'importantes troupeaux de moutons. On peut penser que le traitement de la laine provenant de ces domaines fut assurée à Gand dès l'origine, la population de ces terres déshéritées ne pouvant suffire à la tâche. Quand , à partir du milieu du XI<sup>e</sup> siècle ces terres furent progressivement endiguées et transformées en pâtures pour les bovins, la laine fut désormais importée d'Angleterre.

Un autre élément décisif expliquant le développement rapide de la ville se met en place vers la même époque: il s'agit de la route commerciale terrestre Cologne- Bruges, supplantant lentement les voies de la basse Meuse et du bas Rhin. Dès lors Gand se situe non seulement au confluent des deux rivières principales de la Flandre et des principautés voisines mais aussi à leur point de franchissement par une des routes commerciales majeures de l'époque.

Cette ville en pleine expansion se construit une nouvelle enceinte fortifiée sous Baudouin V de Lille (1036-1069) ou son fils Robert le Frison (1070-1093). Son édification s'accompagne des premières créations complètes de canaux; si l'on discute encore de l'origine de la Houtleie ( Lys au bois) limitant le quartier d'Overleie (rive gauche ), création totale ou réutilisation partielle d'un bras mineur de la rivière, aucun doute n'est possible en ce qui concerne le Ketelvest ( de Ketel=chaudron et vest[ing]=fortification ?) qui relie la Lys à l'Escaut au travers des dernières pentes du mont Blandain. Leur vocation première est cependant clairement la défense puisqu'ils doublent les remparts aux points les plus faibles, ceux où la zone urbaine - celle du portus du moins - n'était pas déjà limitée par l'eau.



*schéma de l'enceinte  
du XI<sup>e</sup> siècle avec  
les bourgs abbaciaux  
et les canaux créés*

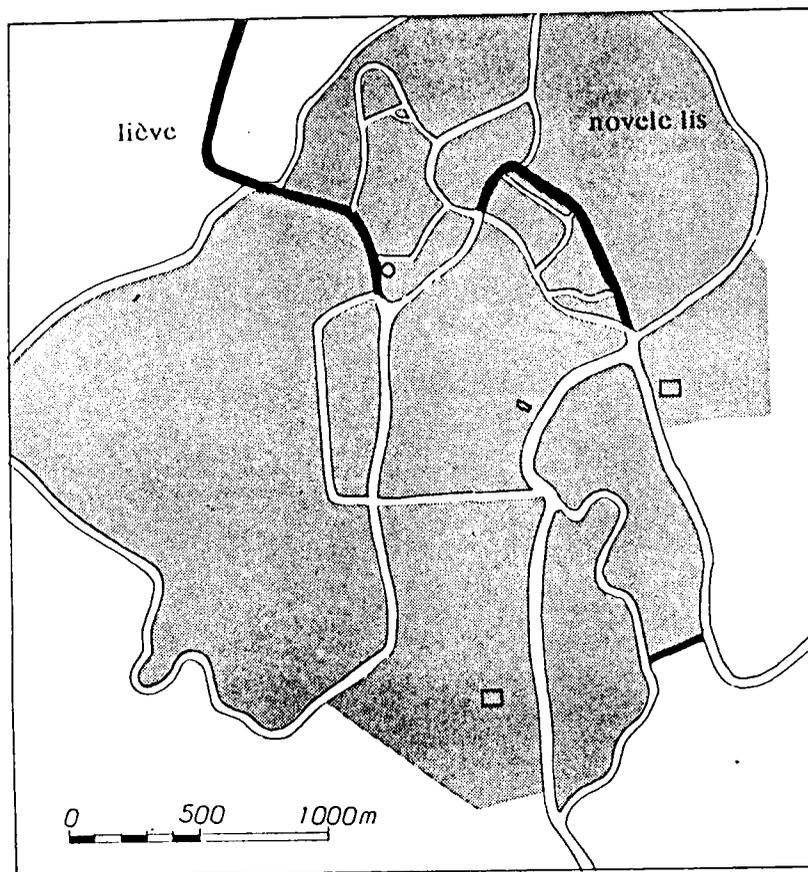
## une croissance rapide

Dans les premières décennies du XII<sup>e</sup> siècle, s'organisent les espaces urbains du centre ville que nous connaissons encore, notamment les prestigieux Graslei (quai aux herbes), Koornlei (quai aux grains), les premières écluses apparaissent, permettant de mieux contrôler le régime hydraulique. Peu après, le comte Philippe d'Alsace (1168-1191) octroie la première charte (1178) avant de faire reconstruire le château sous la forme que nous lui connaissons toujours pour mieux tenir en respect les gantois dont la puissance commence à inquiéter.

Pourtant les comtes profitent de la prospérité de leur ville et n'hésitent pas à lui vendre au prix fort les terrains que réclame son extension; pendant tout le XIII<sup>e</sup> siècle, les acquisitions se succèdent: sous Ferrante de Portugal (1206-1233), les terrains entre Achterleie et Ottogracht, en 1252 les deux bourgs abbaciaux, en 1274 le village d'Ekkergem, en 1299 de Muie et Marialand (Hoogstraat).

Les gantois entreprennent en parallèle de grands travaux de rectification des cours d'eau, principalement la création en 1270 de la "novele Lis" en aval du Krome Wal et surtout la création du premier canal maritime, la Liève. Celle-ci résulte de la transformation d'un ensemble de fossés entre Gand et le Zwin (port de Bruges) en véritable canal et l'adaptation de bras de la Lys pour son parcours urbain dans Gand, qui aboutit au portus de la Lys. Dès lors la ville possède une liaison directe à la mer et ne dépend plus de Bruges ou d'Anvers pour son approvisionnement en laine.

Par contre, elle poursuit et renforce son contrôle sur l'approvisionnement en grains de toute la contrée; la Flandre en effet dépend pour sa subsistance de l'apport des céréales d'Artois (acheminés par la Lys) ou de Hainaut et même de Picardie (transportés sur l'Escaut). Ce monopole, cette "étape du grains", obligation faite à tout chargement débarqué à Gand d'être transbordé sur un bateau gantois, les instances communales vont le défendre avec acharnement. En 1379, les Brugeois obtiennent du comte Louis de Male, l'accord pour le creusement d'un canal reliant la ville à la Lys en amont de Gand. Les Witte Kaproenen (chaperons blancs), les miliciens gantois mobilisés par le tocsin s'en allèrent disperser les ouvriers sur le chantier et on n'entendit plus parler de canal de Bruges à la Lys, du moins tant que la puissance militaire gantoise fut à son apogée.



*schéma de  
l'extension urbaine  
à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle*

## la venue des temps difficiles

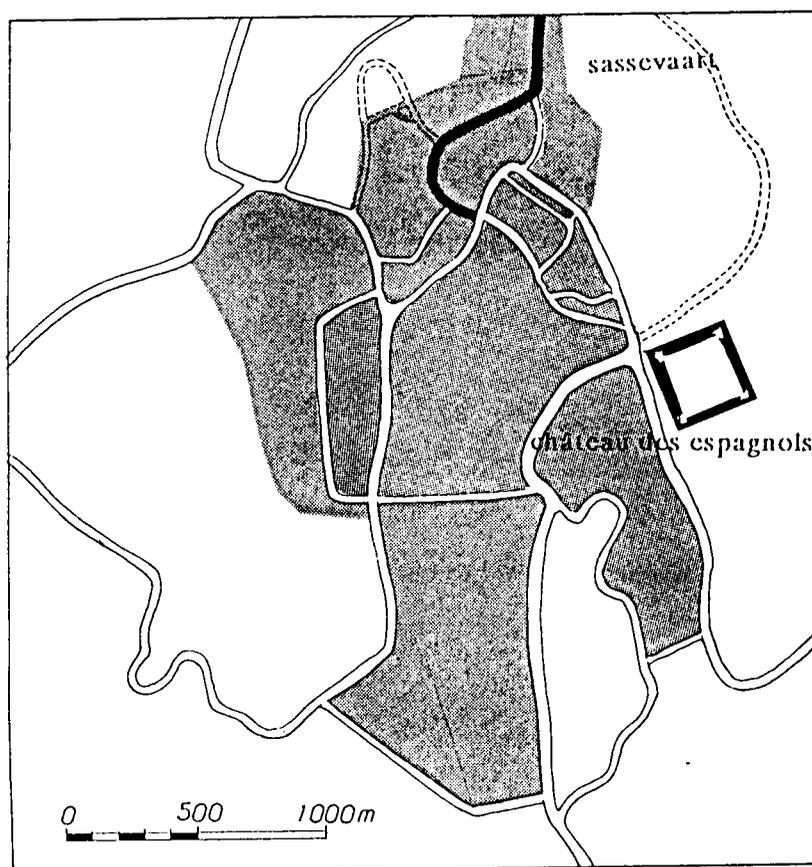
Après 1300 cependant, les effets de la crise économique générale consécutive à la guerre franco-anglaise commencèrent à se ressentir et la grande peste de 1346 accentua le déclin démographique de la ville. Si celle-ci comptait vraisemblablement plus de 60 000 habitants au début du XIV<sup>e</sup> siècle, ce qui en faisait, avec Paris, la plus grande ville au nord des Alpes, on n'en dénombrait plus guère que 30 000 à la fin du siècle. Ce siècle fut d'ailleurs avec le XVI<sup>e</sup>, le siècle le plus agité de l'histoire de la ville, qui vit les révoltes succéder aux révoltes, dans l'espoir fallacieux qu'un renversement politique, (pouvoir aux métiers, alliance avec l'Angleterre) pourrait ramener la prospérité économique. Dans ce climat peu propice aux entreprises de longue haleine, les travaux d'infrastructure comme d'ailleurs ceux de bâtiment (halle aux draps p.ex.) marquèrent une pause.

Il faut attendre le XV<sup>e</sup> siècle pour qu'un renouveau se fasse sentir, l'intégration dans l'état bourgignon, créant de nouveaux débouchés à l'industrie et au commerce gantois. Cependant la ville n'est plus alors que l'une des capitales des "grands ducs d'occident" et quand Philippe le Bon réorganise l'administration du comté, c'est, méfiant, à Lille qu'il en installe les nouvelles institutions. La population de la cité croît cependant sensiblement pendant ce siècle pour atteindre les 45 000 habitants vers l'an 1500, date à laquelle naît, dans une ville en révolte contre ses parents, le plus illustre des gantois, Charles Quint.

Ce fut à lui qu'il appartient de mater définitivement la ville fière et rebelle; à nouveau révoltée en 1539-1540, elle vit, après sa prise par l'armée espagnole, tous ses privilèges et libertés abolis par la fameuse "Concession Caroline" et ses fortifications démantelées. La vénérable abbaye St Bavon fut supprimée et remplacée par une citadelle, le "Château des Espagnols", pourvu en permanence d'une garnison étrangère. Quelques années plus tard cependant, l'empereur soucieux de la prospérité de la ville autorisait le creusement d'un nouveau canal maritime pour pallier les effets désastreux de l'ensablement du Zwin. Ce canal connu sous le nom de Sassevaart (canal du sas) reliait dès 1563 directement Gand à l'Escaut Occidental (bras le plus méridional du delta) situé au nord de la ville. Une écluse maritime ou sas, créée au débouché pour réguler l'effet des marées, donnait son nom au canal, qui aboutissait au nord de la ville dans un des bras de la Lys en amont du Krome Wal.

L'apport de ce canal à l'économie gantoise ne dura malheureusement pas au delà de la fin du siècle car une nouvelle épreuve attendait la ville: les troubles religieux et la répression espagnole. La ville ne passa que tardivement à la réforme, mais elle fut victime de révoltes iconoclastes avant que la république calviniste ne s'impose en 1577. Celle-ci décida la reconstruction des remparts en 1579-1581, ce qui n'empêcha pas la ville d'être prise par Alexandre Farnèse en 1584 : 10 000 gantois s'exilèrent alors, principalement vers les Provinces-Unies. Le bilan était d'autant plus désastreux que les bouches de l'Escaut contrôlées par celles-ci, était désormais fermé à la navigation.

*schéma de l'aire urbaine  
au XVI<sup>e</sup> siècle avec  
le sassevaart*



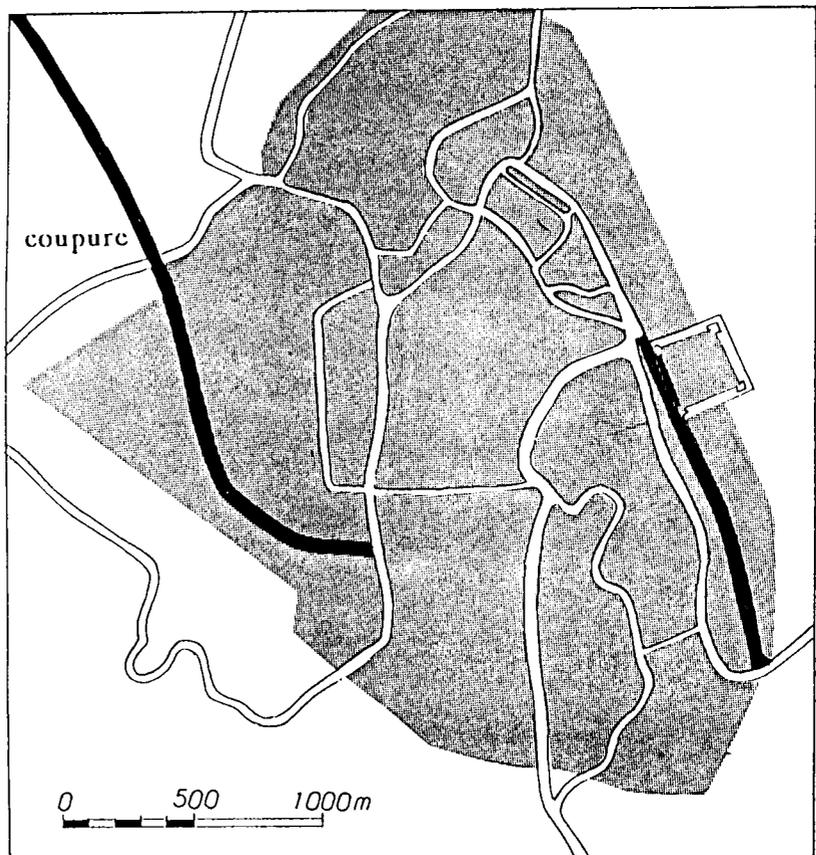
## un redressement spectaculaire

Cependant, contre toute attente, le redressement économique fut rapide. En témoignent l'évolution démographique (la population tombée à 30 000 habitants environ en 1590 peut être estimée à 50 000 en 1665) et la fièvre de construction qui s'empara de la ville avec la reconstruction de plus du cinquième de l'ensemble de ses maisons de pierre en 60 ans. En fait il semble que cette relance économique soit essentiellement due à l'industrie du lin et au commerce avec les colonies espagnoles d'Amérique.

Après la paix de Nimègue, le canal Gand - Bruges (1613-1624) réalisé à des fins militaires et relié à Ostende et Dunkerque fut ouvert au trafic commercial et permit aux bateliers gantois d'atteindre à nouveau des ports internationaux. En 1656, Gand était devenu, après Anvers le deuxième port des Pays-Bas espagnols. Cependant la récession économique ne tarda pas à ce faire sentir, liée en grande partie aux guerres menées par la France et l'Espagne durant la deuxième moitié du siècle, qui coupèrent les circuits économiques traditionnels de la Lys et de l'Escaut.

La guerre de Succession d'Espagne eut comme conséquence, le passage sous la souveraineté autrichienne, ce qui n'amena pas une immédiate période de paix et de croissance. Il fallut attendre le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle pour que la prospérité renaisse. Sous la pression des commerçants et des industriels exigeant une liaison maritime digne de ce nom, on approfondit le canal de Bruges, à partir de 1748 et on creusa une "Coupure" (le mot est passé dans le flamand de Gand) de façon à relier le canal de Bruges à la Lys en amont de la ville et à l'Escaut, ce qui fut effectif en 1753. On parvint ainsi à relier ce fleuve à la mer pour combattre les effets de la fermeture de son embouchure.

A cette occasion, la Lys fut nettoyée à fond sur tout son parcours urbain, du Verlorenkostbrug (près de Coupure) au Sint-Jorisbrug (peu avant le confluent avec l'Escaut), élargie localement et pourvue de ponts tournants, les quais furent aussi agrandis et des débarcadères créés : le parcours urbain de la Lys pris l'aspect que nous lui connaissons aujourd'hui. De nombreuses reconstructions accompagnèrent ces travaux et une architecture rococo gantoise vit le jour . Une seconde "coupure" assura de même la liaison entre Haut et Bas-Escaut au-delà de la porte de Bruxelles, déviant ainsi du centre ville le trafic fluvial.



*schéma de  
l'aire urbaine  
à la fin du XVIII<sup>e</sup>*

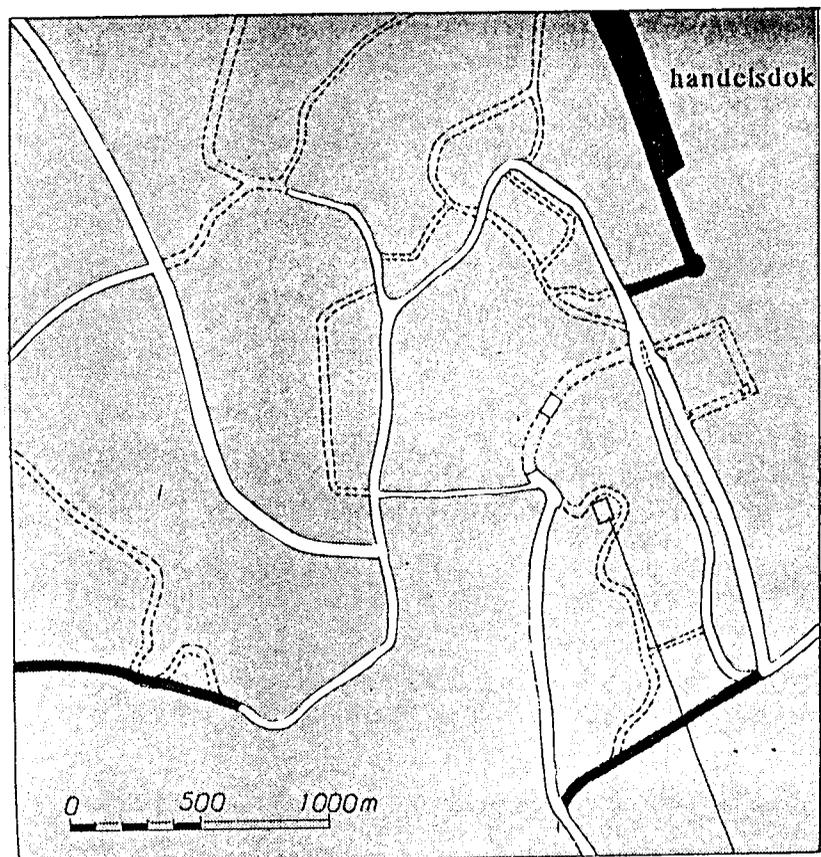
## une métropole industrielle

Dès lors, Gand fut l'une des premières métropoles du continent à participer à la révolution industrielle; la production textile, qui avait toujours été l'une des activités dominantes de la ville, se mécanisa et se concentra dans des manufactures de plus en plus gigantesques tandis que l'exode rural amenait en ville la main d'oeuvre nécessaire. La conquête napoléonienne avec le blocus continental imposé dès lors, furent plutôt bien accueillis, puisque favorables au développement de l'industrie gantoise, mais les guerres rendirent vite impopulaire le régime français.

Suite au Congrès de Vienne, Gand se retrouva sous domination néerlandaise. Bien que les différences fussent nombreuses entre une administration haguenoise protestante, néerlandophone et plus favorable aux provinces du nord et une ville profondément catholique, alors très francisée et soucieuse de ses intérêts, Gand s'accommoda assez bien du régime d'Orange-Nassau. La croissance demeurait forte et les milieux économiques obtinrent en 1822 du roi Guillaume I<sup>er</sup> (Willem I<sup>er</sup>) le droit d'approfondir l'ancien Sassevaart et, vu les variations de la côte, de le prolonger jusqu'à Terneuzen. On creusa alors au nord de la Ville le Bassin du Commerce (1825-1827) : Gand redevenait enfin un port de mer.

La révolution de 1830 et l'indépendance consécutive de la Belgique faillirent lui être fatales puisque l'embouchure de l'Escaut fut à nouveau fermée jusqu'en 1841, et que les aménagements portuaires furent désormais l'objet de laborieuses négociations avec les autorités néerlandaises : sur les 100 km du canal maritime plus de la moitié demeuraient dans le royaume des Pays-Bas. Après 1863, l'autorisation enfin obtenue de créer à Terneuzen de nouvelles écluses, permit l'arrivée à Gand de vaisseaux de fort tonnage.

Parallèlement la population de la cité croissait : de 83 843 habitants en 1830 on passa à 102 977 en 1846, pour atteindre 166 445 (210 428 avec les faubourgs) en 1910. La densité augmentait elle aussi, et l'interpénétration du tissu industriel et du tissu résidentiel, joint à la dimension de la ville lui valurent alors le surnom de "Manchester du continent". Les usines en effet se développaient au coeur même de la ville souvent au plus près des voies d'eau, pour un approvisionnement plus aisé bien sûr mais aussi pour l'apport de matière première indispensable à l'industrie textile (surtout celle du lin). Gand était saisie d'un véritable fièvre industrielle ; on transforma même alors en manufacture l'antique Gravensteen..



*schéma de  
l'aire urbaine  
à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle*

## les stygmates de la modernité

Les préoccupations hygiénistes et le souci de trouver de nouveaux terrains disponibles entraînèrent alors la disparition de nombre de cours d'eau : la Houtleie, l'Ottogracht, le Plotersgracht, le débouché urbain de l'ancien Sassevaart au Kromme Wal furent ainsi sacrifiés dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. L'arrivée du chemin de fer à Gand entraîna même - indirectement la disparition de la part la plus notable du parcours urbain de l'Escaut. En effet, la gare créée dès 1837 aux "muinkmeersen" face à l'ancienne Braampoort devint vite l'accès principal de la ville et le besoin se fit sentir de la relier au centre ville par des artères prestigieuses.

Après de multiples projets et de longs débats, le plan proposé par le mandataire de la Compagnie Immobilière belge, E.Zollikofer, fut approuvé en 1882 par la municipalité. Celui-ci proposait un tracé courbe, s'appuyant sur les voies existantes, se divisant au niveau du Reep en une voie vers St Bavon et l'autre vers l'Université, couvrant donc le cours de l'Escaut entre la Brabantstraat et le château de Gérard le diable. Cette couverture interdisant désormais tout transit par le centre du trafic fluvial était rendue possible par l'existence de la Coupure de l'Escaut. Cette couverture partielle justifia dans les années 20 celle du reste du fleuve entre le Ketelvest et l'ancien confluent. Il en résulte que le confluent, à l'origine de la Ville, se trouve aujourd'hui rejeté à l'extérieur de la ville, là où se réalise la jonction de la Coupure avec l'ancien cours du fleuve. Plus anecdotique encore, la couverture ponctuelle de la Lys à quelques dizaines de mètres du quai aux herbes afin d'aménager le parking d'un grand magasin.

De nos jours le trafic fluvial et maritime demeure d'une grande importance pour la ville ; si la création entre 1948 et 1960 du Ringvaart, canal circulaire reliant Lys, Escaut, canal de Bruges et canal maritime, a presque éliminé le trafic des marchandises en ville, la navigation de tourisme prend le relais. Aujourd'hui, les plaisanciers amarrent leur bateau au quais de la Lys, un parcours touristique est proposé par plusieurs compagnies et une liaison quotidienne ( mais saisonnière) de voyageurs est assurée avec Bruges par les canaux. Les services communaux entreprennent depuis 1988, la réfection des ponts tournants, le dragage et l'épuration de la Lys ainsi que l'aménagement des berges. Cette revalorisation de l'eau urbaine s'est aussi traduite par la création récente du tronçon du Reep baignant les pieds du château de Gérard le Diable.

RIVIERES ET CANAUX DANS LA VILLE

APPROCHE PHYSIQUE

## ESQUISSE D'UN PARCOURS URBAIN des rivières et des canaux

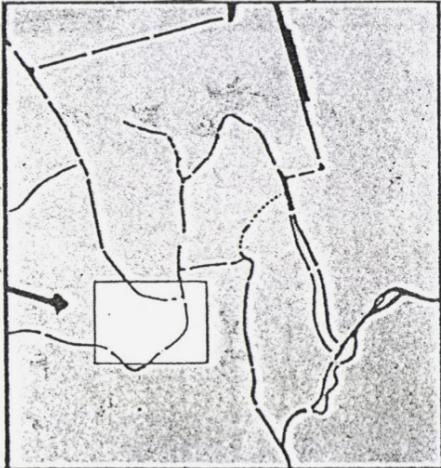
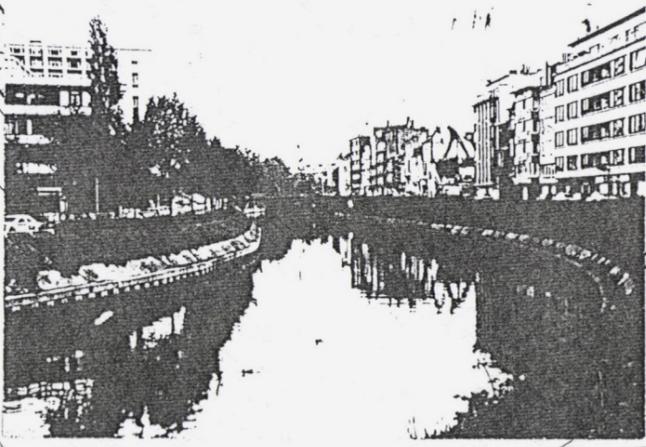
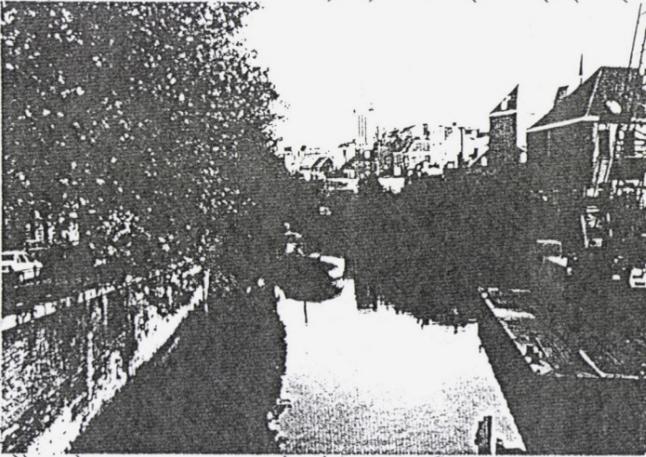
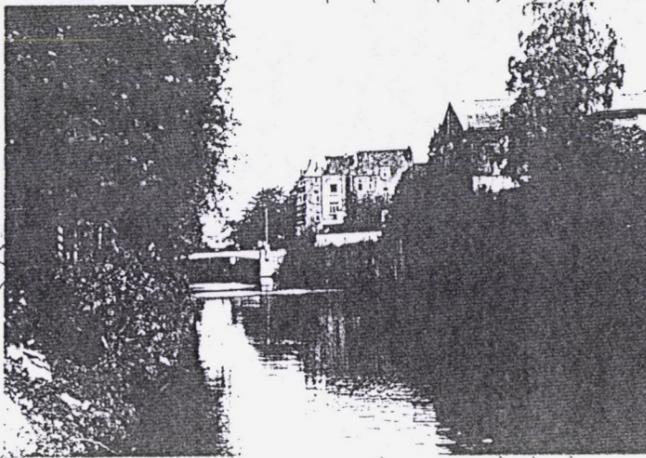
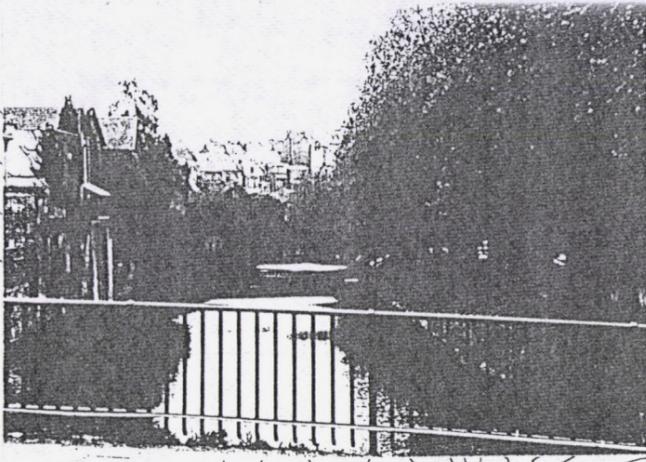
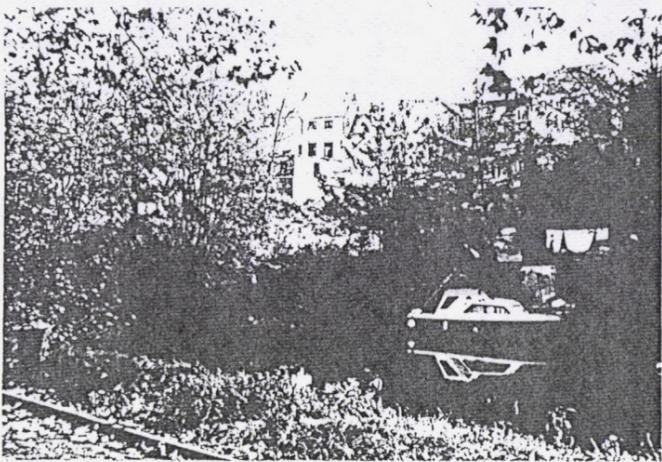
Dans les pages qui suivent, nous souhaitons donner au lecteur, les moyens d'une approche de la réalité physique de la présence des voies d'eau dans le tissu gantois, de prendre connaissance des rapports étroits qu'entretiennent la trame hydrographique et la trame viaire, appréhender de visu les confrontations, faire l'inventaire - non exhaustif - des ouvrages d'art.

Dans la "cuve de Gand" (de kuip van Gent) les voies sont clairement générées par les voies d'eau - existantes ou disparues - , elles leur sont parallèles ou perpendiculaires, qu'elles les bordent ou non.

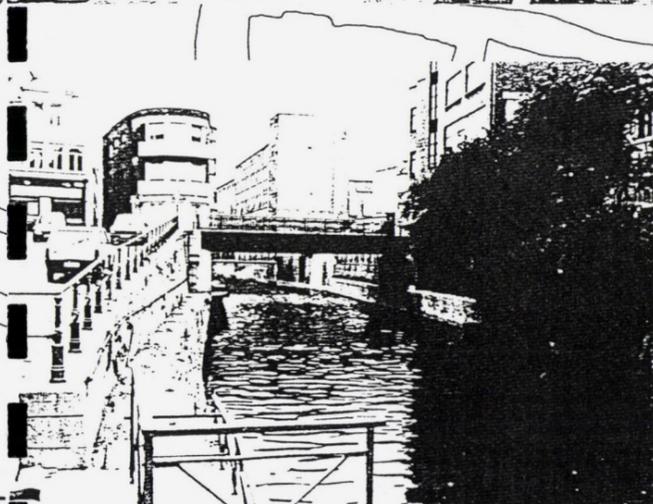
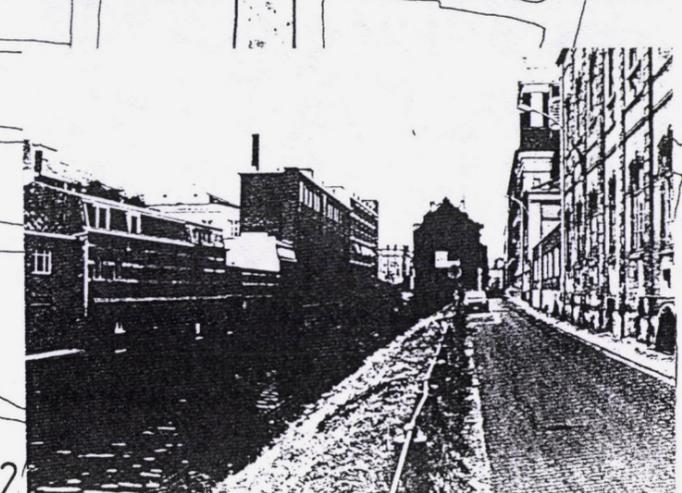
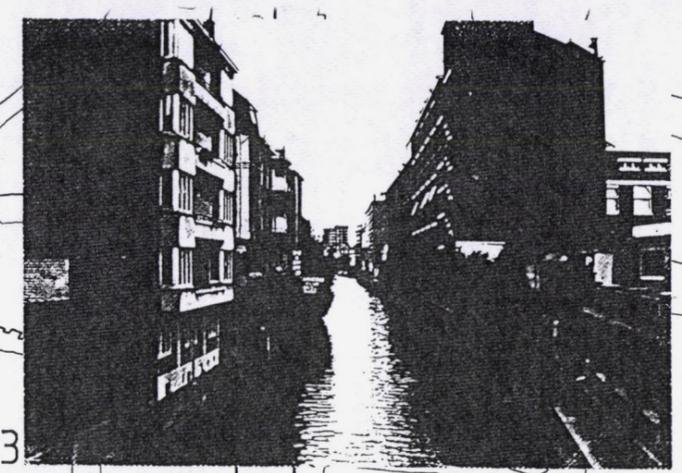
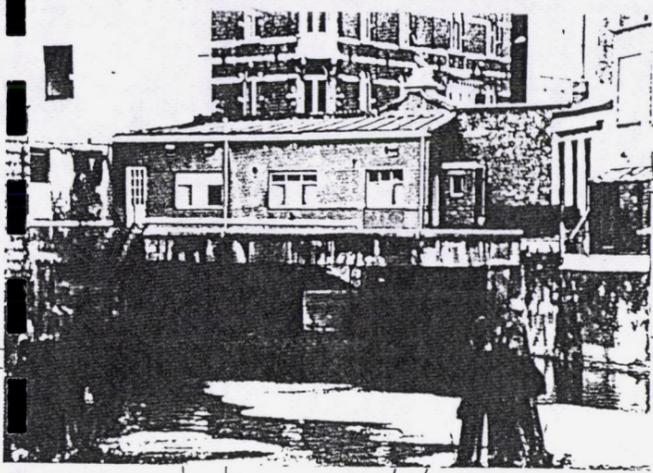
Les points de franchissement, les ponts, ont pour la Lys, leur tablier ras de l'eau, au niveau du terrain voisin , et sont donc mobiles (généralement tournants). Cette règle ne souffre d'exception que pour les ouvrages d'art récents: c'est le cas du pont St Michel qui franchit la Lys en une arche splendide au coeur de la ville . D'autres solutions sont par contre mises en oeuvre sur les autres voies d'eau : ponts en dos d'ane sur la Lèle par exemple.

Mais plutôt que de chercher à décrire par des mots, faisons place aux illustrations...

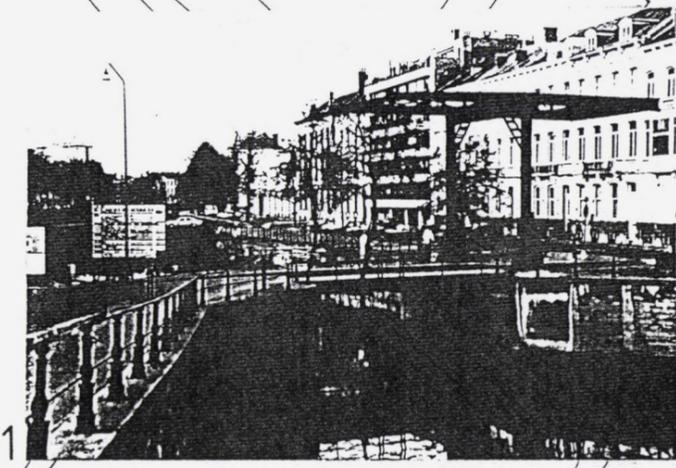
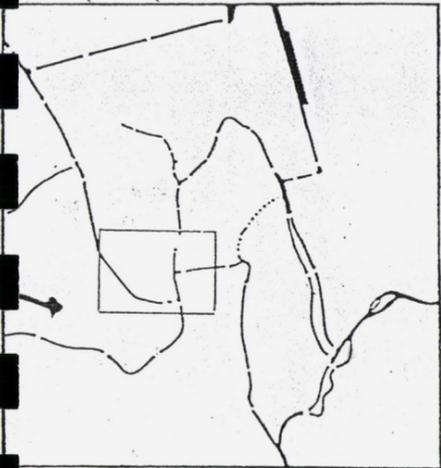
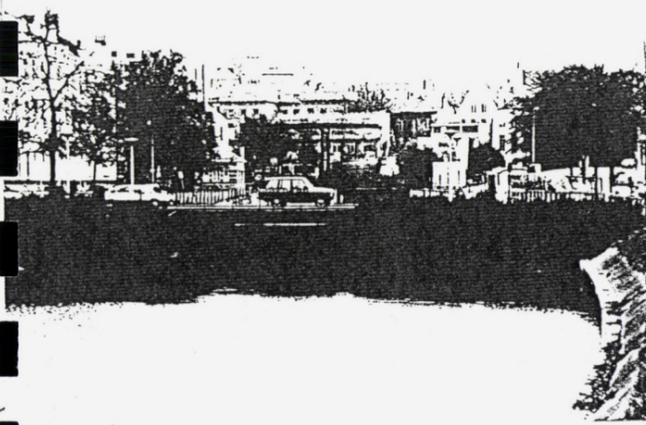
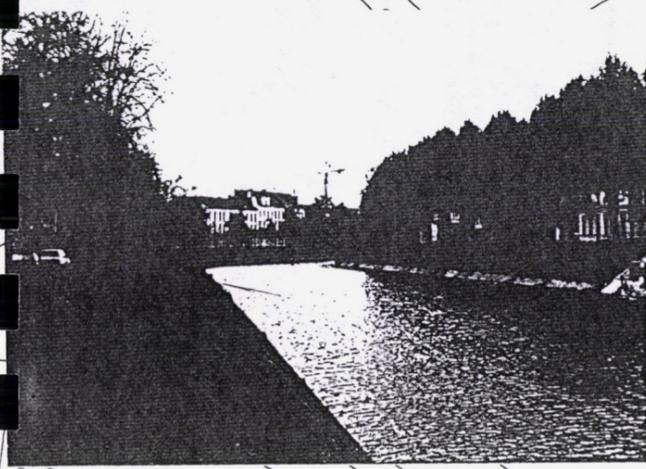
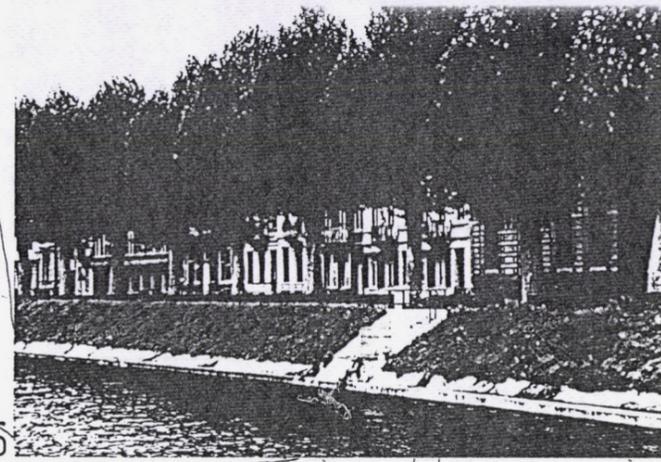
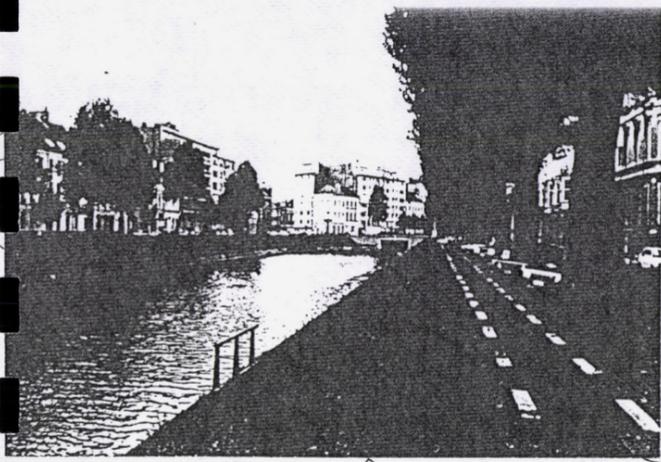




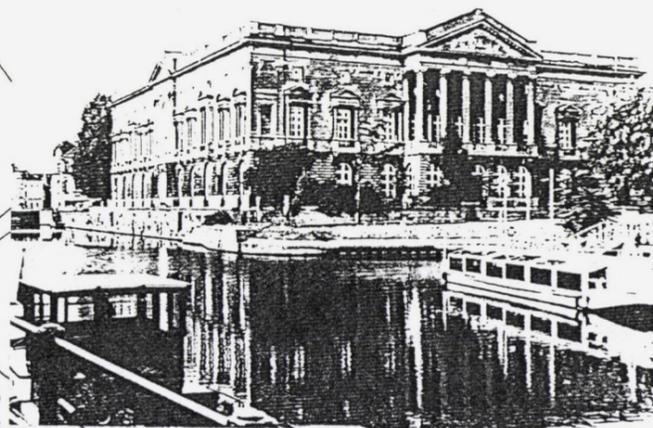
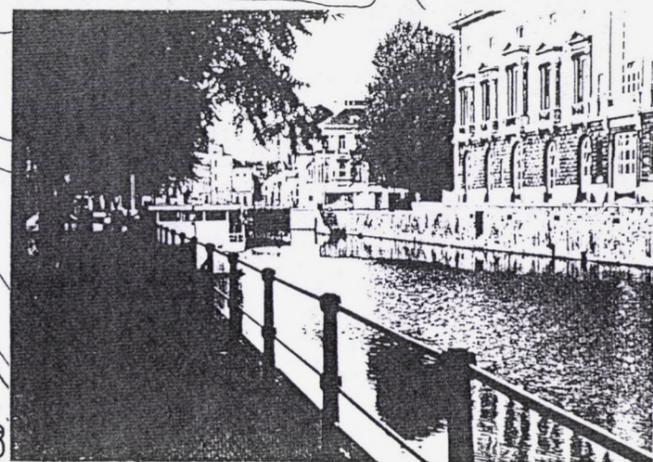
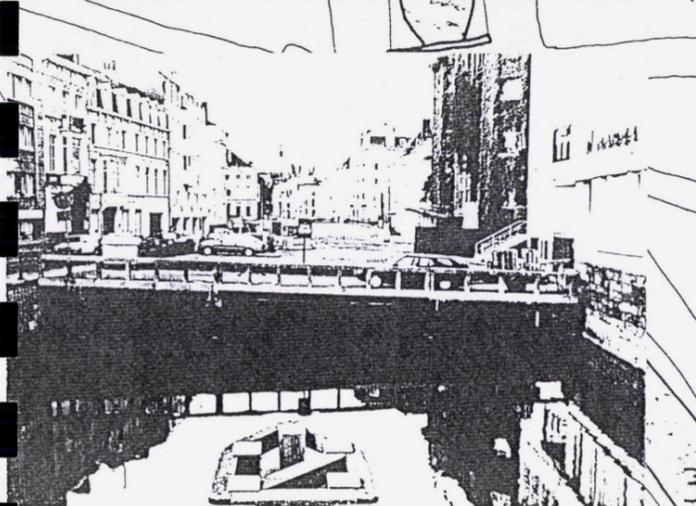
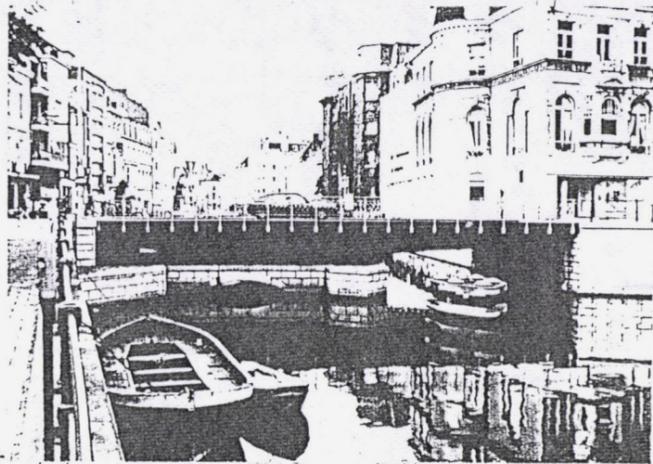
LA LYS AVANT L'ENTREE EN VILLE



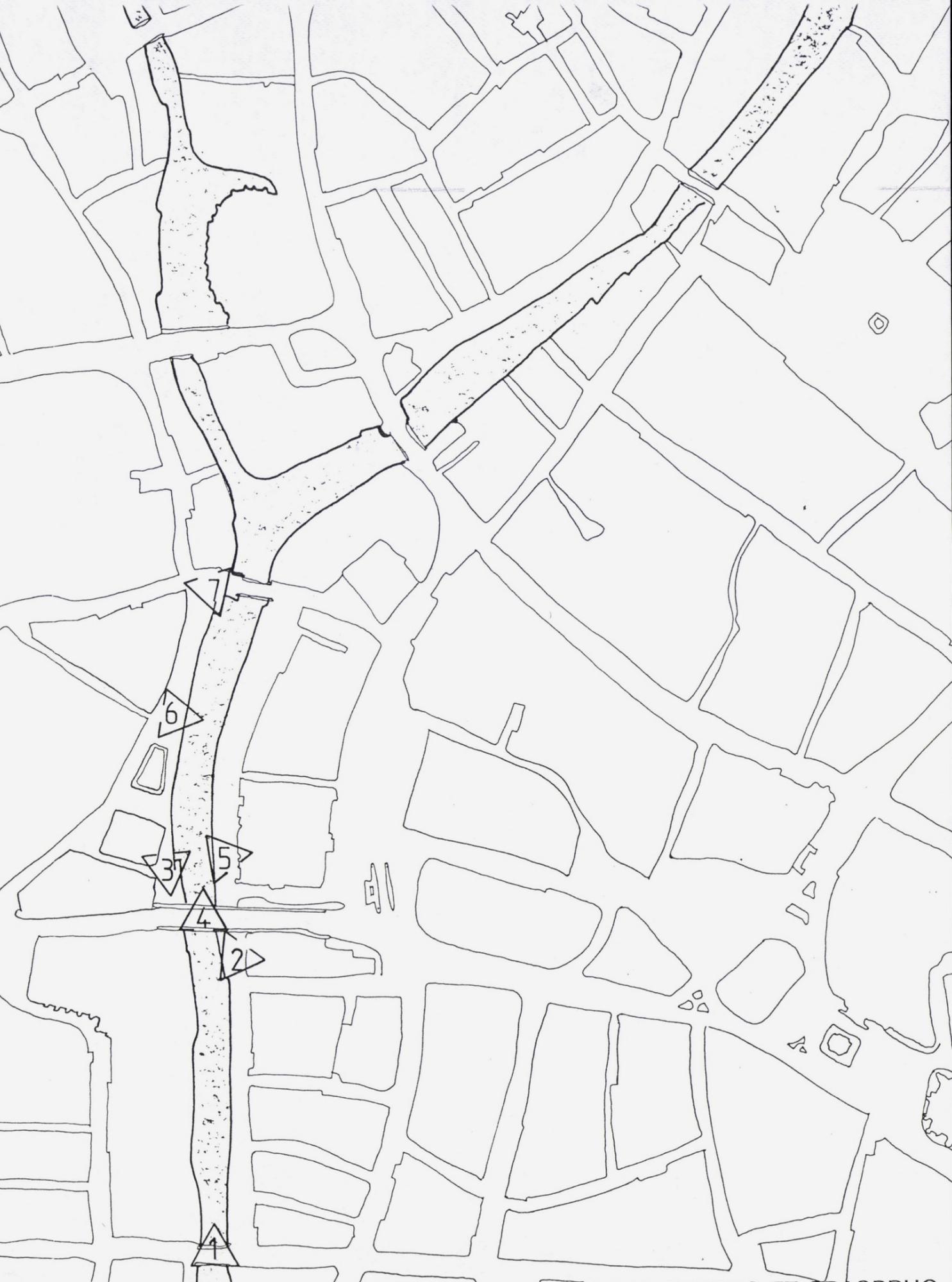
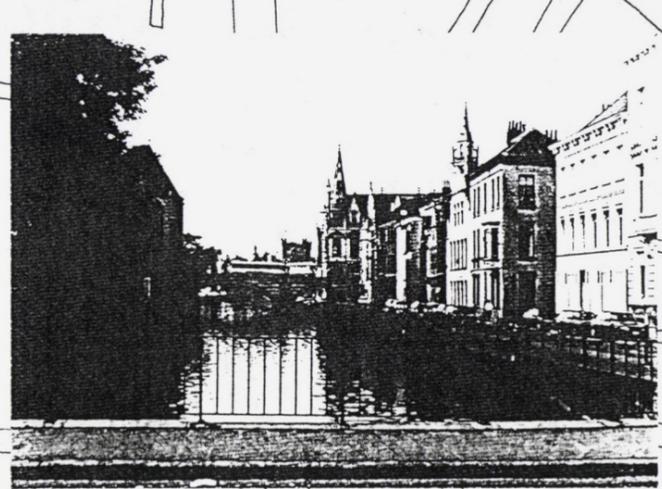
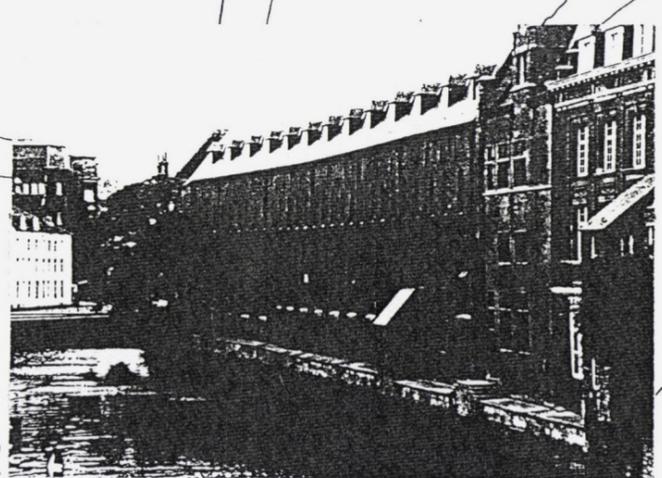
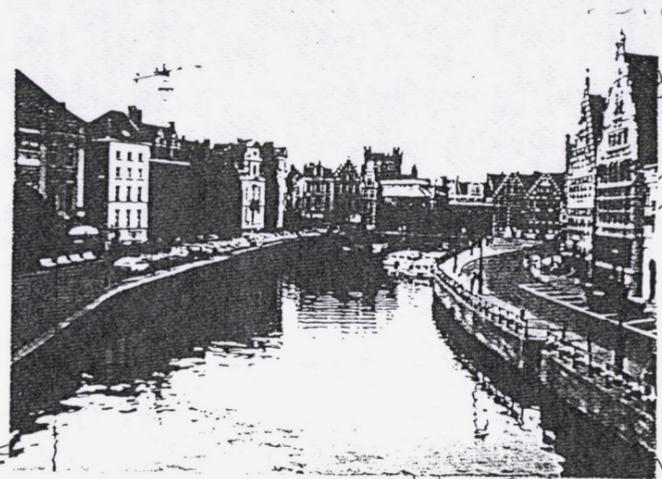
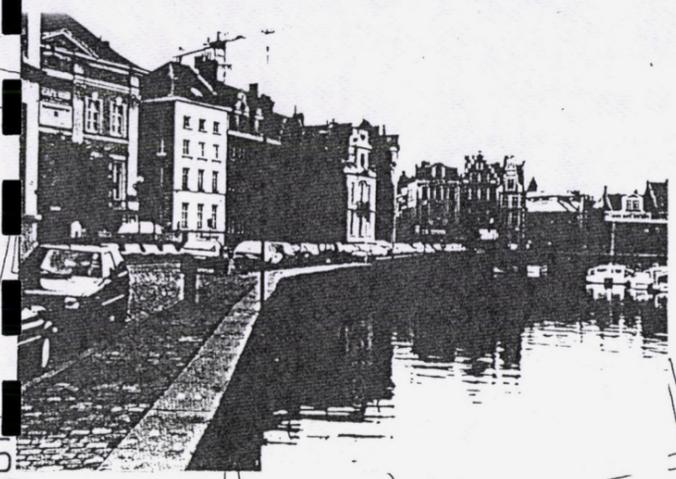
LE KETELVEST ET LA BOUCLE DE L'ESCAUT



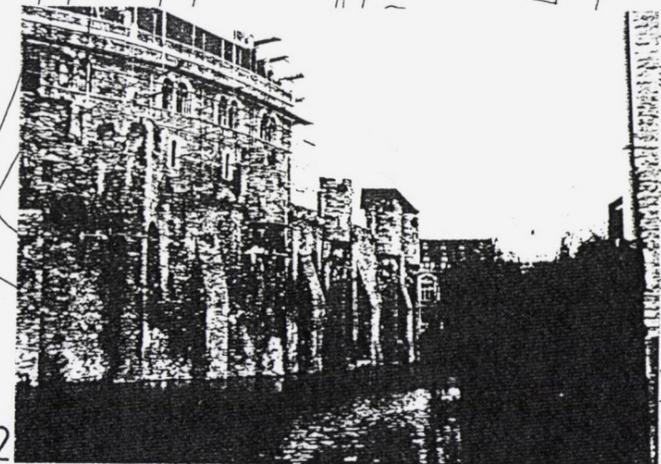
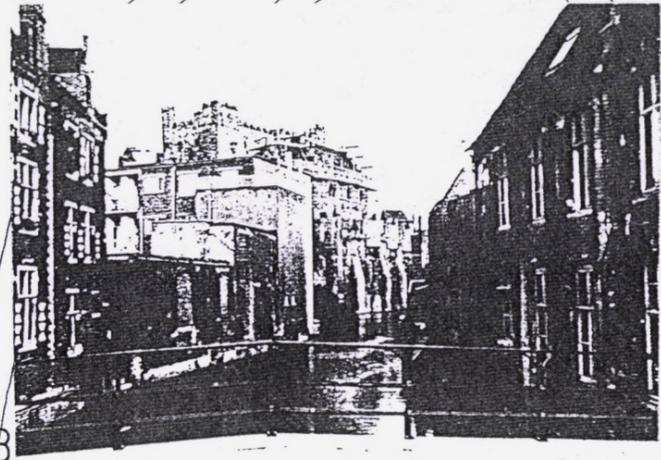
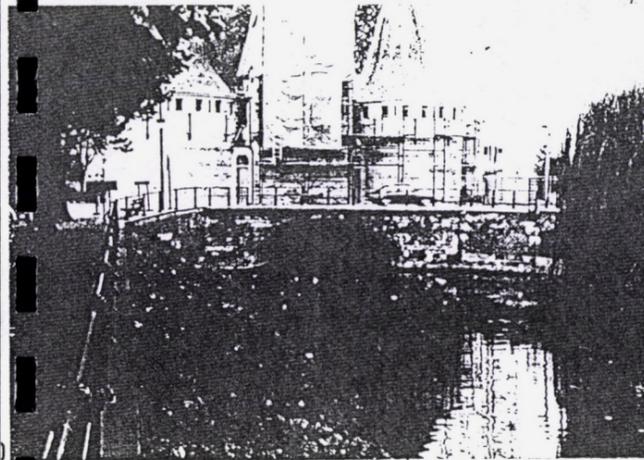
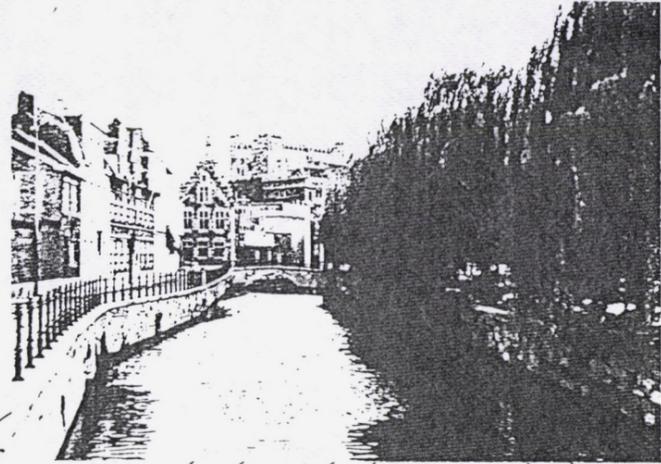
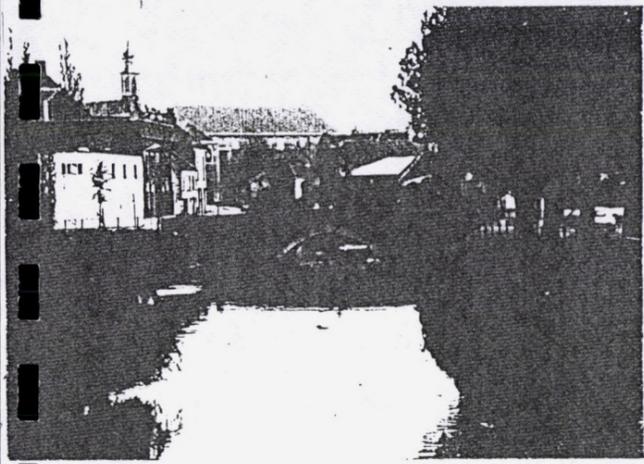
COUPURE

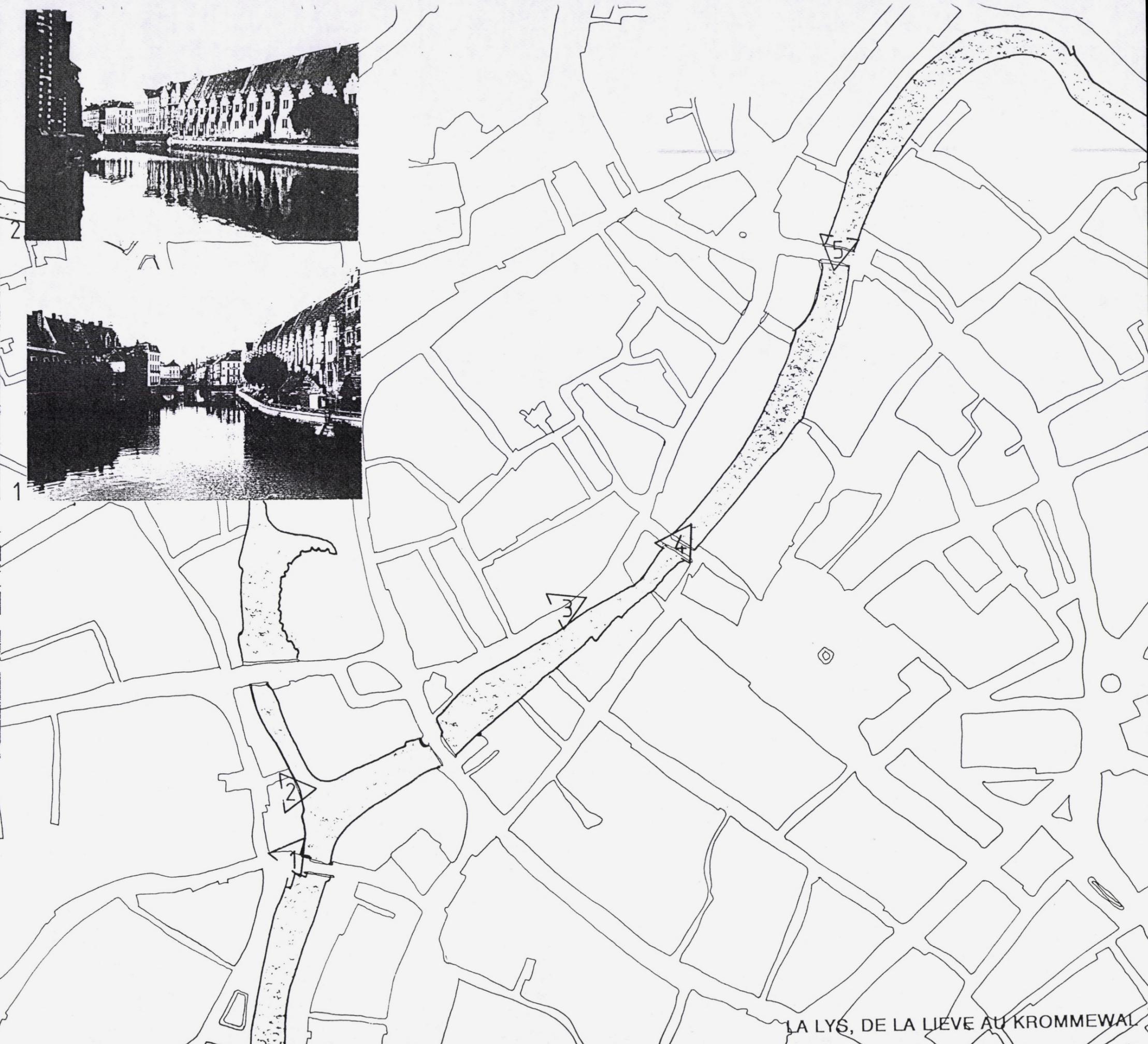
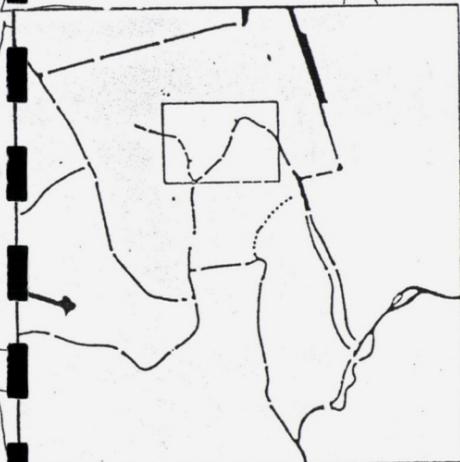
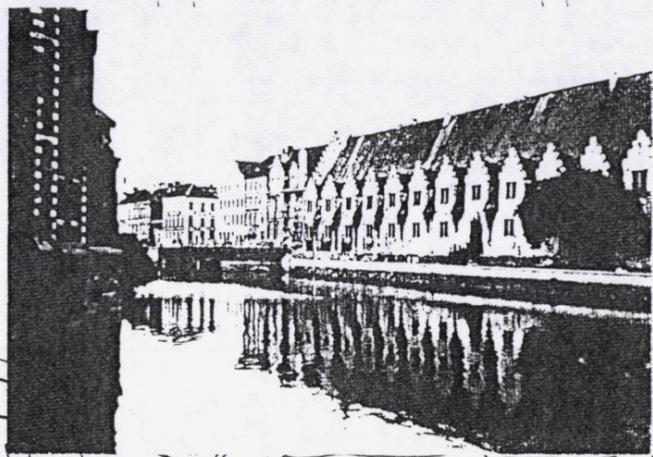
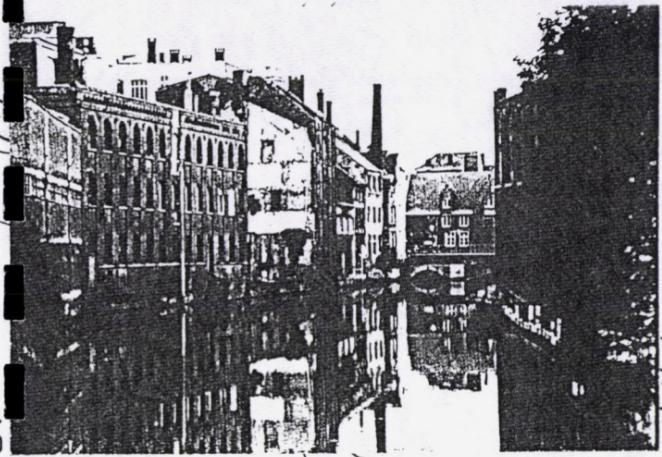


LA LYS ENTRE COUPURE ET PREDIKHERENBRUG

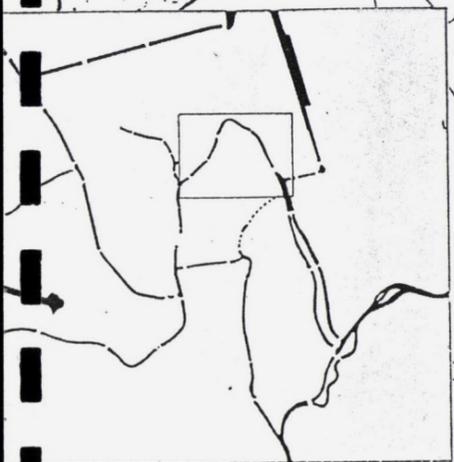
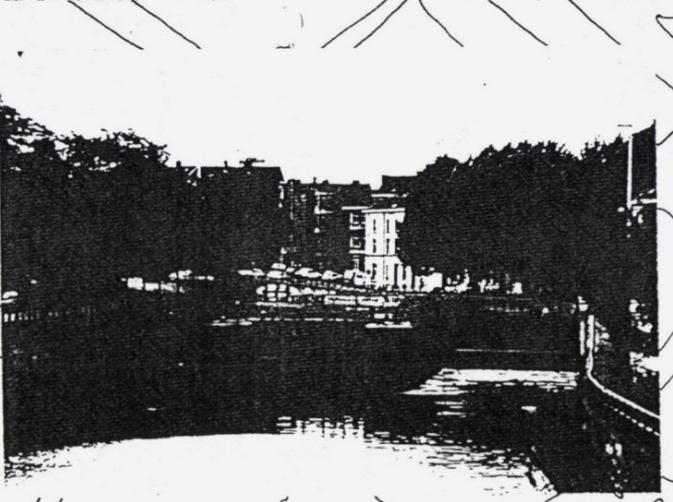
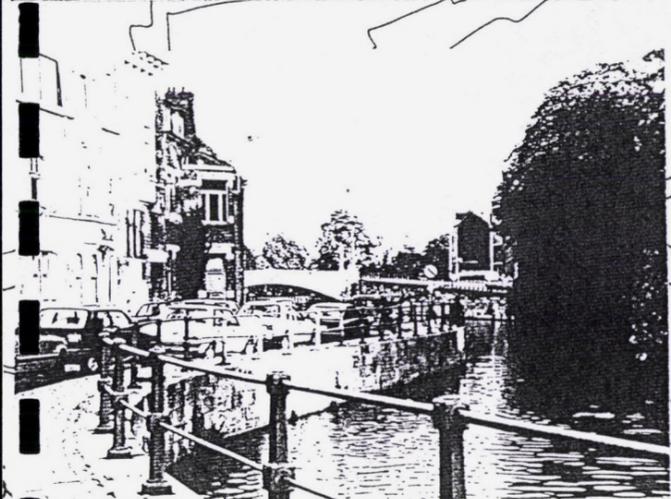


LA LYS ENTRE PREDIKHERENBRUG ET GRASBRUG

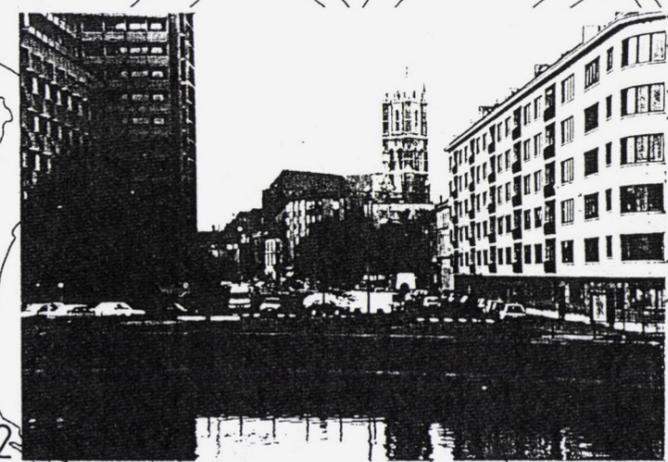
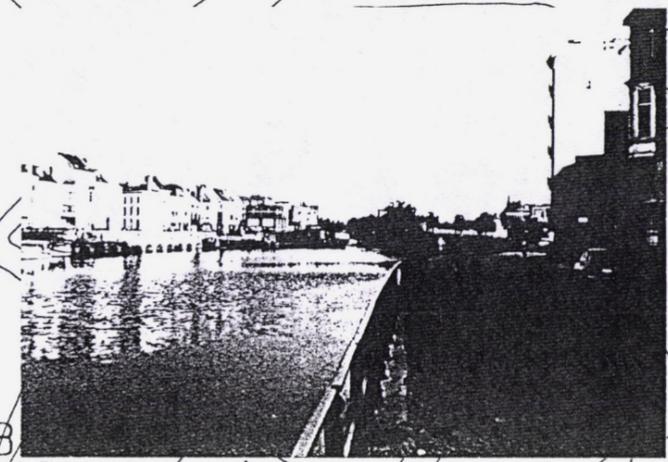
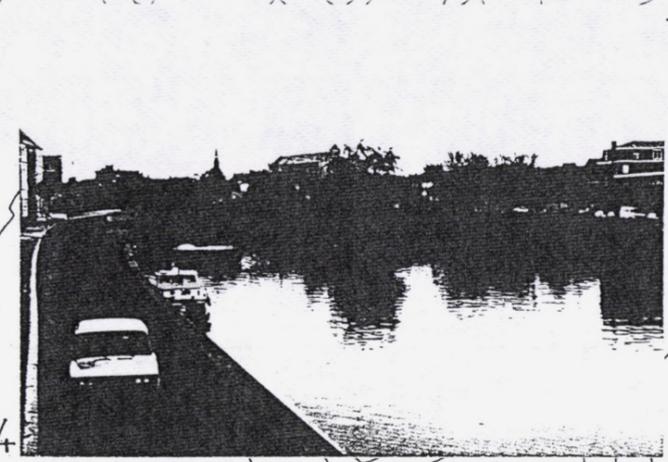
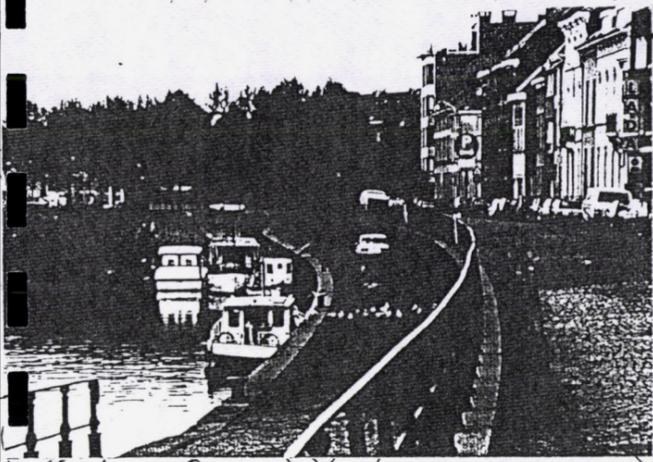




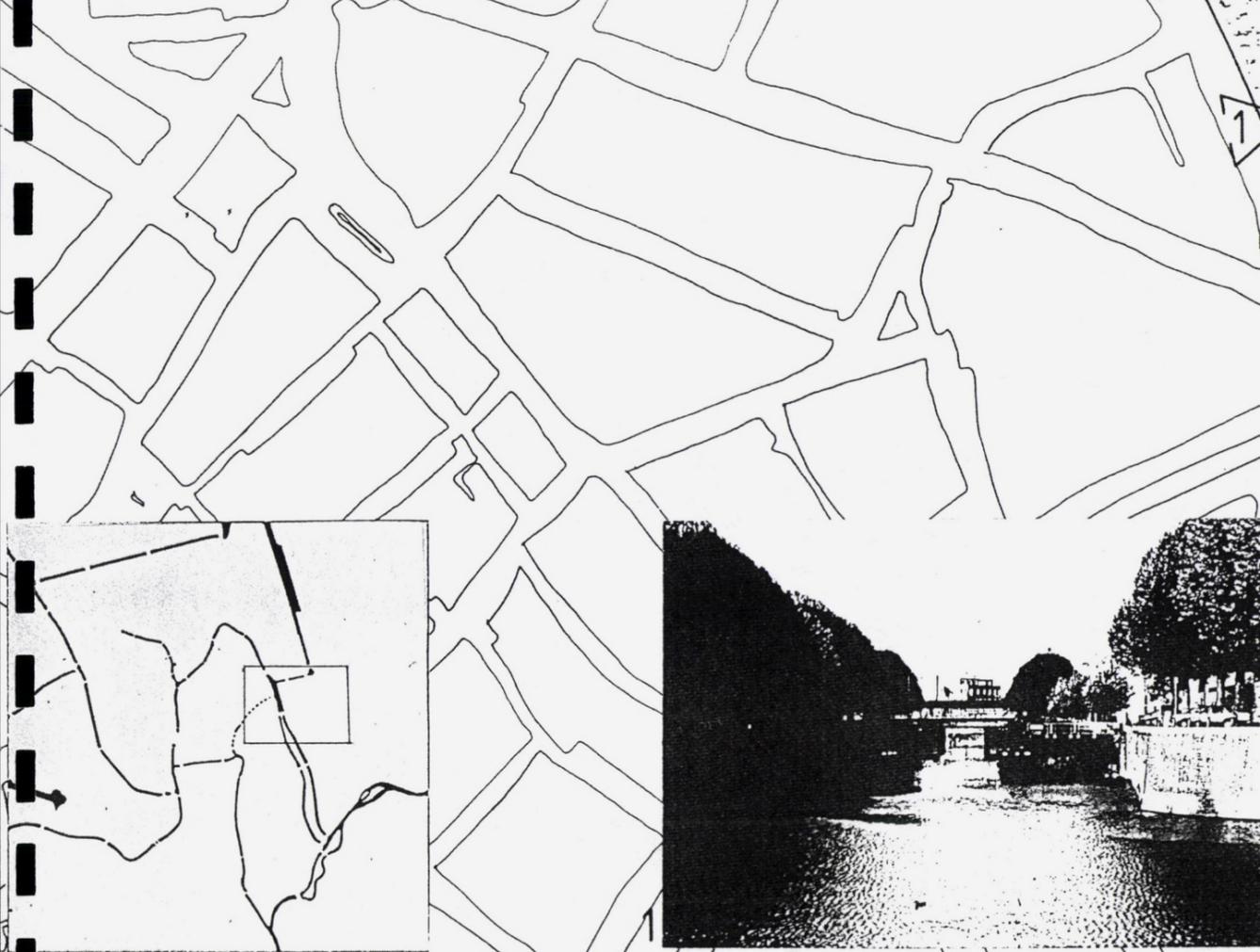
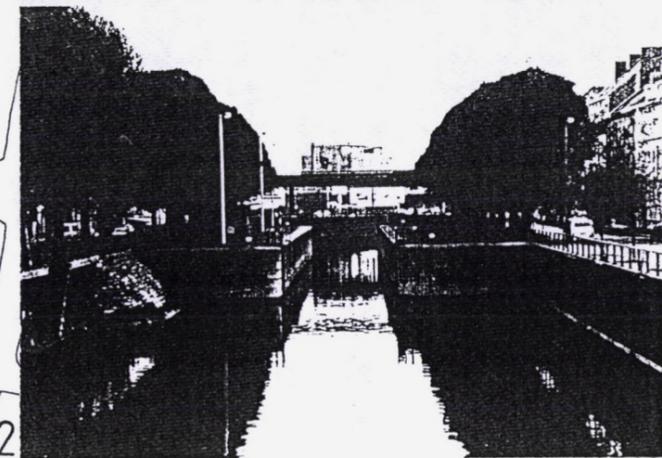
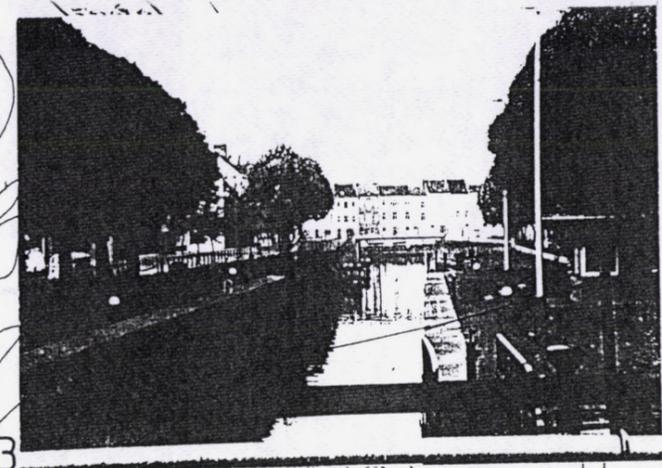
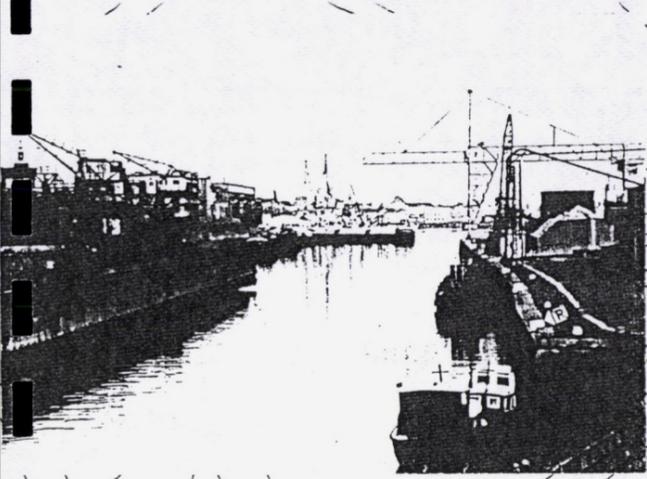
LA LYS, DE LA LIEVE AU KROMMEWAL



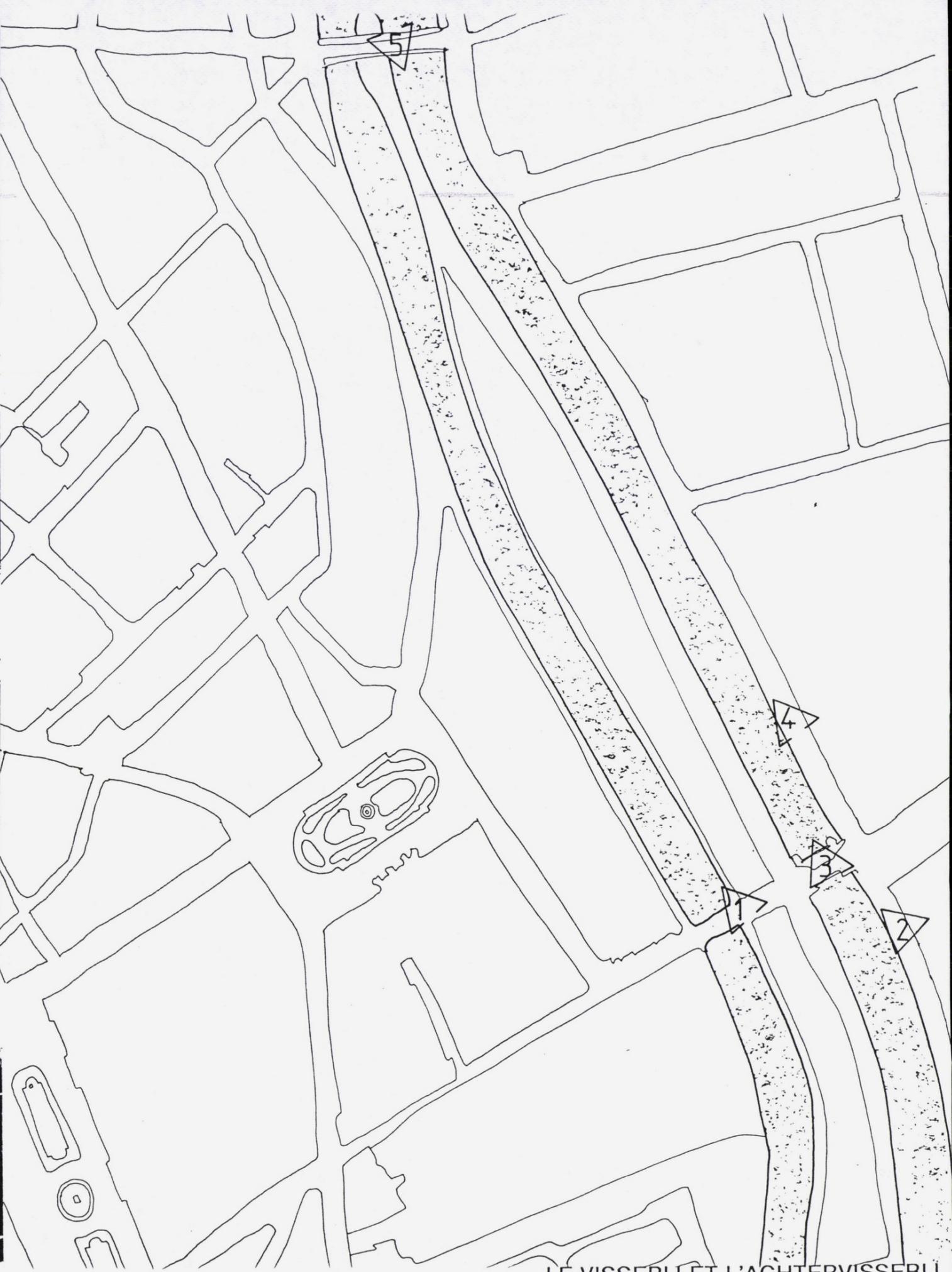
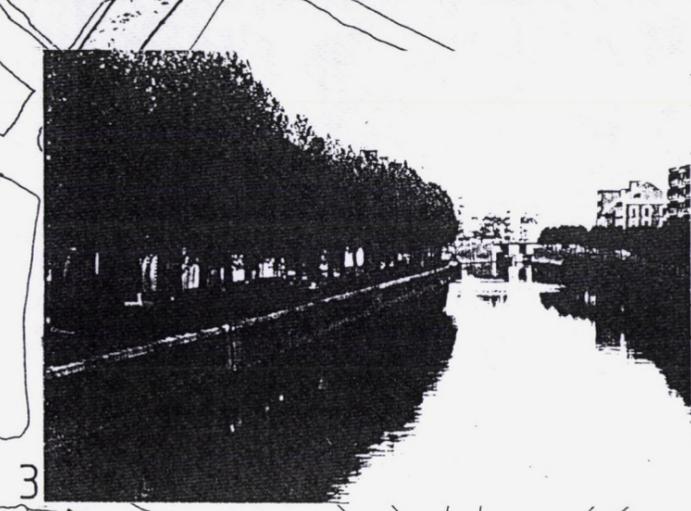
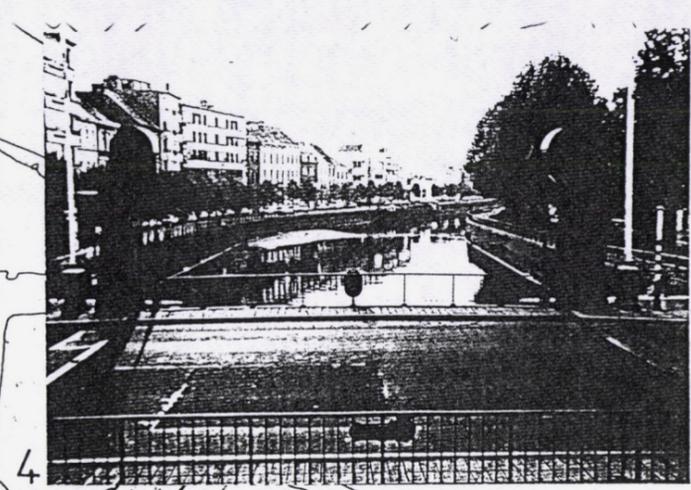
LA BOUCLE DE LA LYS - ENTRE KROMMEWAL ET ST JORISBRUG

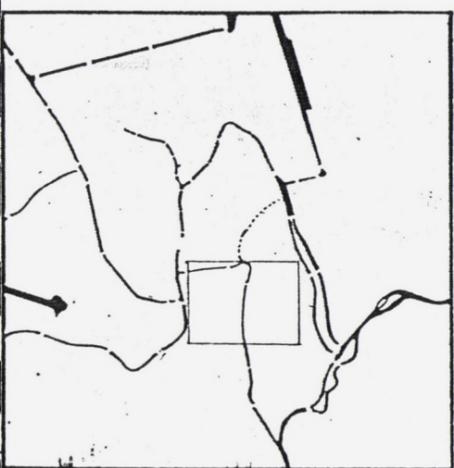
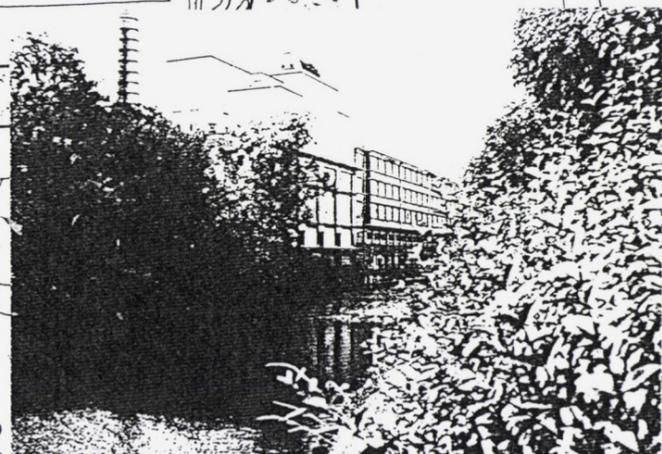
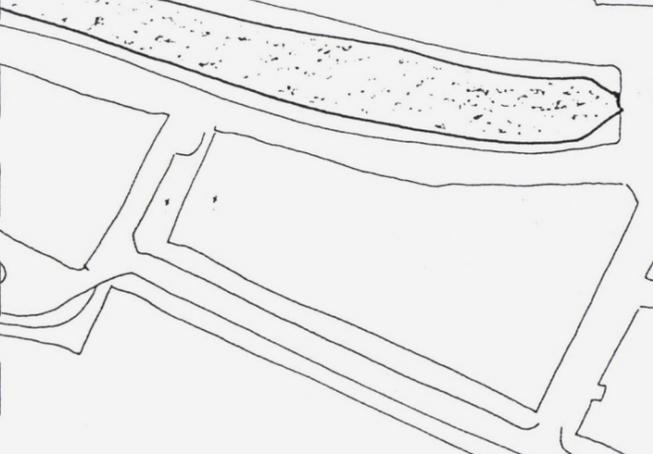
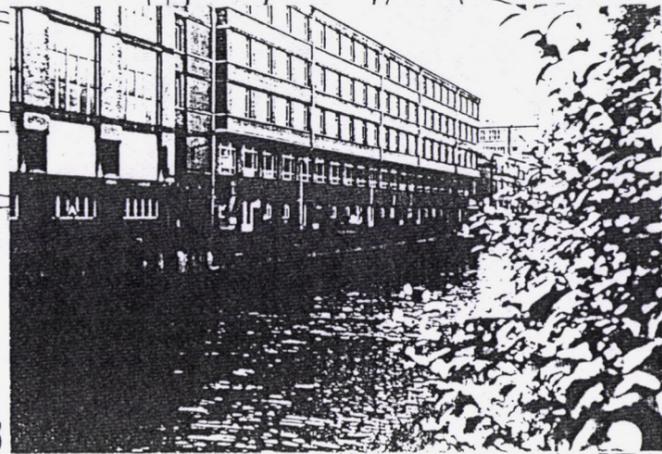
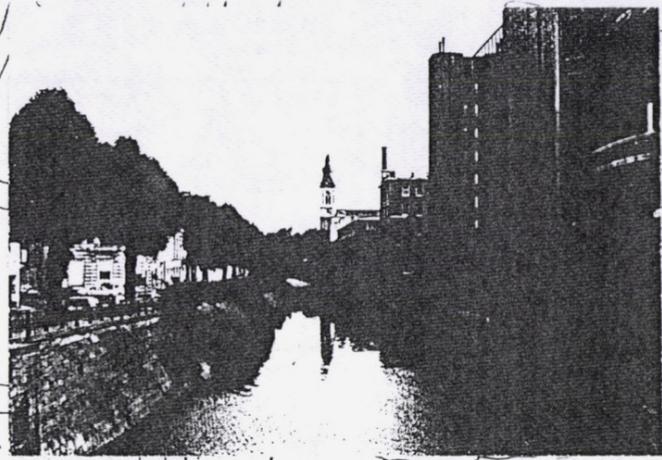
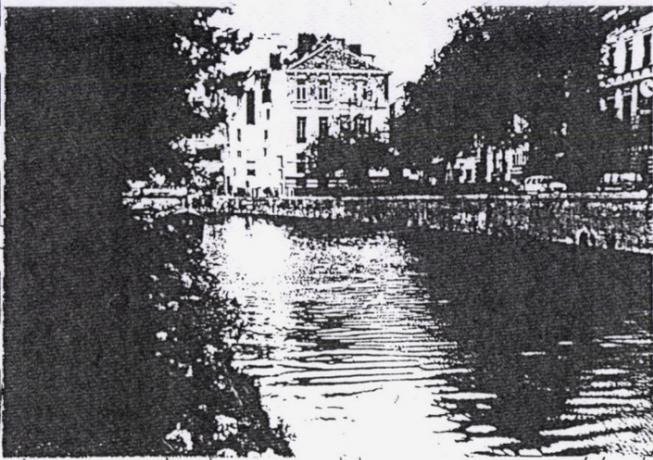


LA LYS ET LE REEP A L'ANCIEN CONFLUENT



LA JONCTION DU CANAL MARITIME ET LE HANDELSDOK





L'ESCAUT AVANT L'ENTREE EN VILLE

## Paysages de berges

Le traitement des berges rend compte de la convivialité intime que la ville de Gand entretient avec son canal. L'analyse du rapport de l'eau et de la ville à cette échelle fait apparaître une finesse des transitions et une richesse des relations qui témoignent indéniablement d'une complète symbiose entre le canal et l'espace urbain, public ou privé.

La force de cette relation tient bien sûr à la légitimité historique du canal, au fait que chaque évolution de la ville s'est accompagnée d'une redéfinition de son attitude par rapport à l'eau, puisque celle-ci en constitue la trame essentielle. Et il s'agit bien de trame, et non d'une simple ligne. C'est ce qui explique que l'eau n'est pas perçue comme étrangère à la ville, comme cela se sent dans la plupart des villes "traversées" par un canal.

L'eau intra-muros est constituante de la ville à part entière, encore aujourd'hui. C'est un élément statique, qui génère un paysage intérieur. Prendre le bateau ne signifie pas quitter la ville. Les bateaux mouche du centre ville en témoignent de manière tout à fait contemporaine. Gand est une ville qui se regarde depuis l'eau et par dessus l'eau.

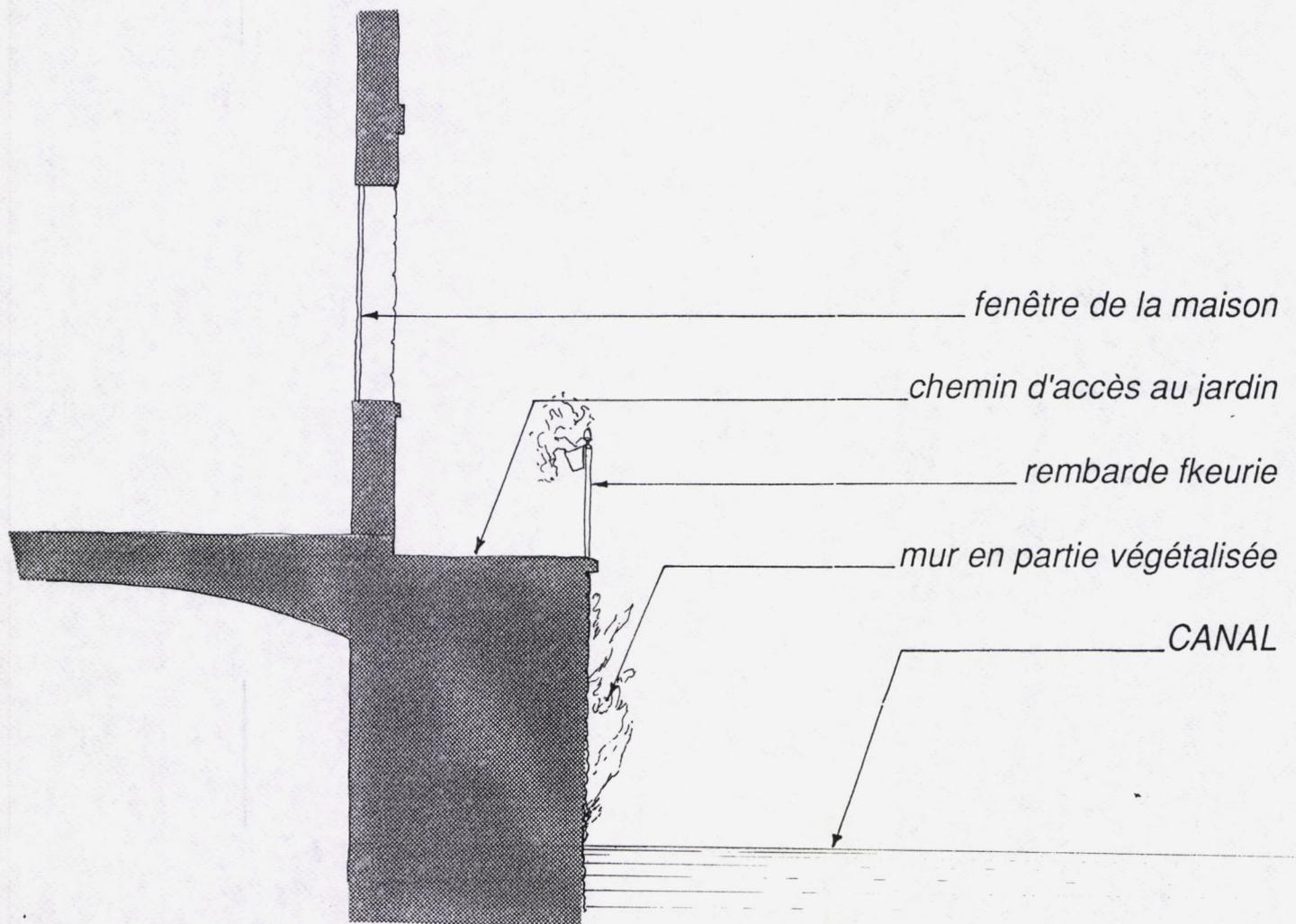


Les images qui suivent décomposent quelques-unes des berges les plus caractéristiques, en distinguant deux familles de relations distinctes.

- La relation à l'espace privé, strictement transversale au canal.
- La participation à l'espace public, qui fait intervenir des relations parallèles et perpendiculaires entre berges et plan d'eau.

Le canal et l'espace privé en centre-ville

L'ALLEE D'ACCES AU JARDIN, EN SURPLOMB DU CANAL



Le canal et l'espace privé en centre-ville

LA COUR

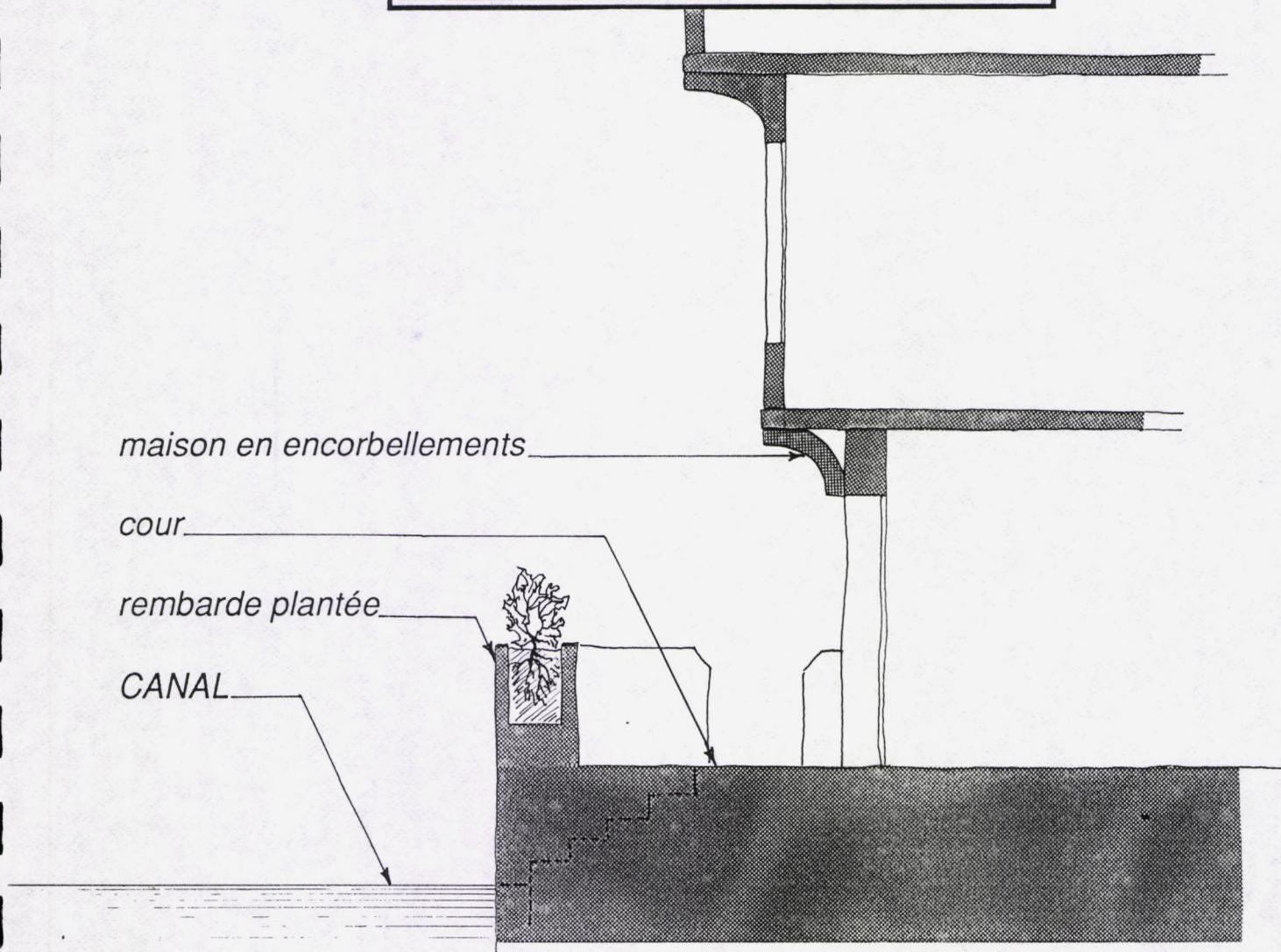


*maison en encorbellements*

*cour*

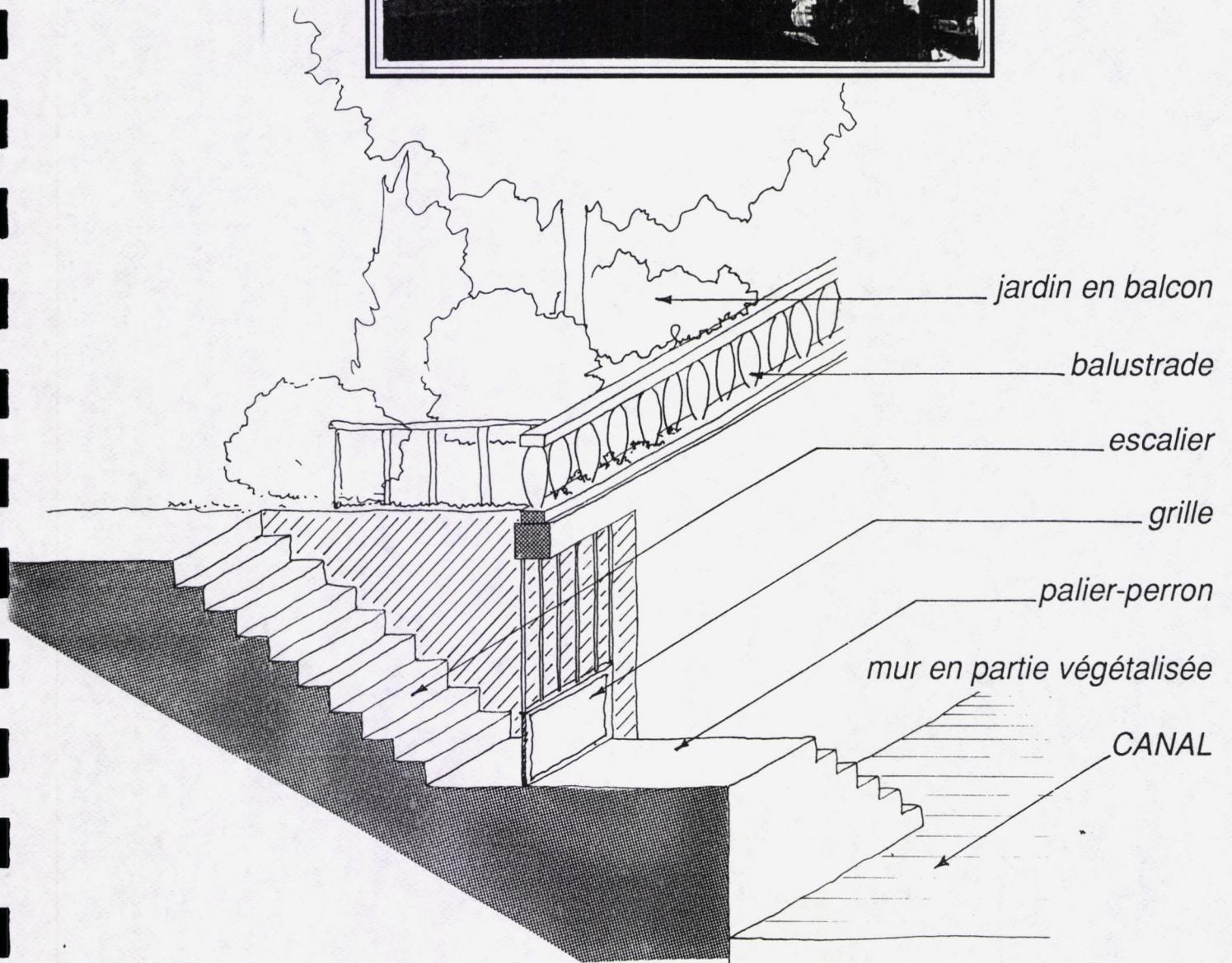
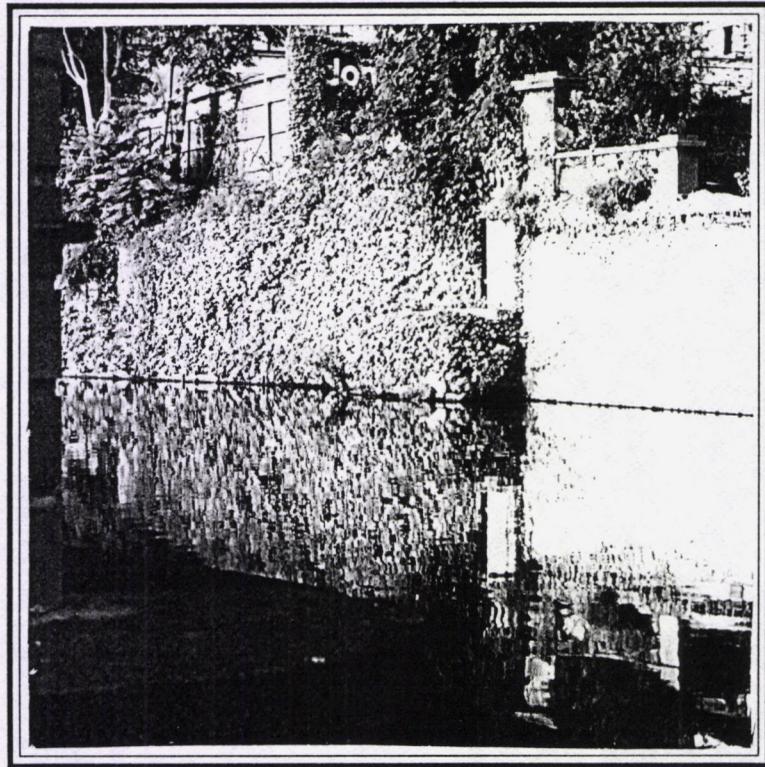
*rembarde plantée*

CANAL



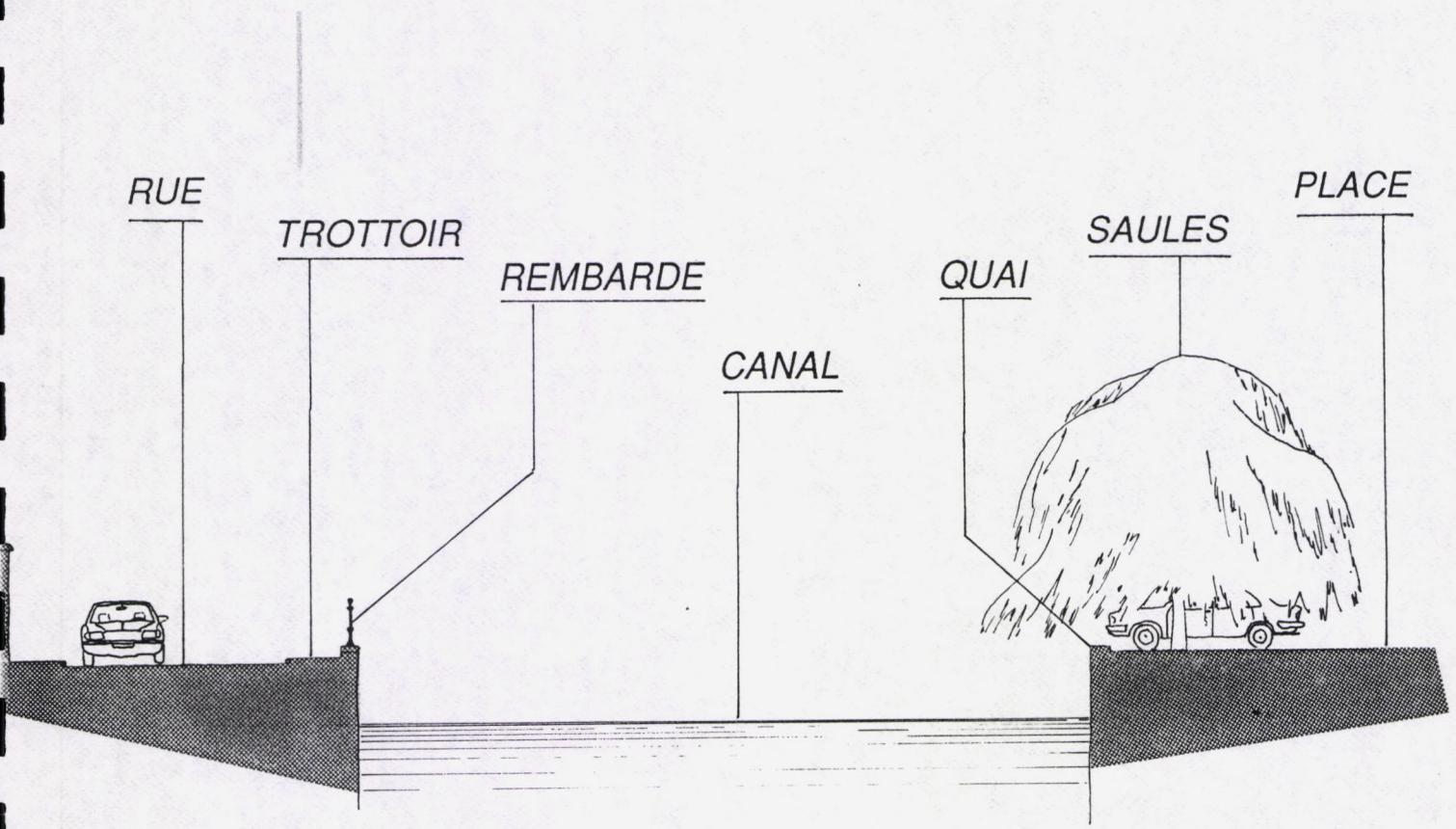
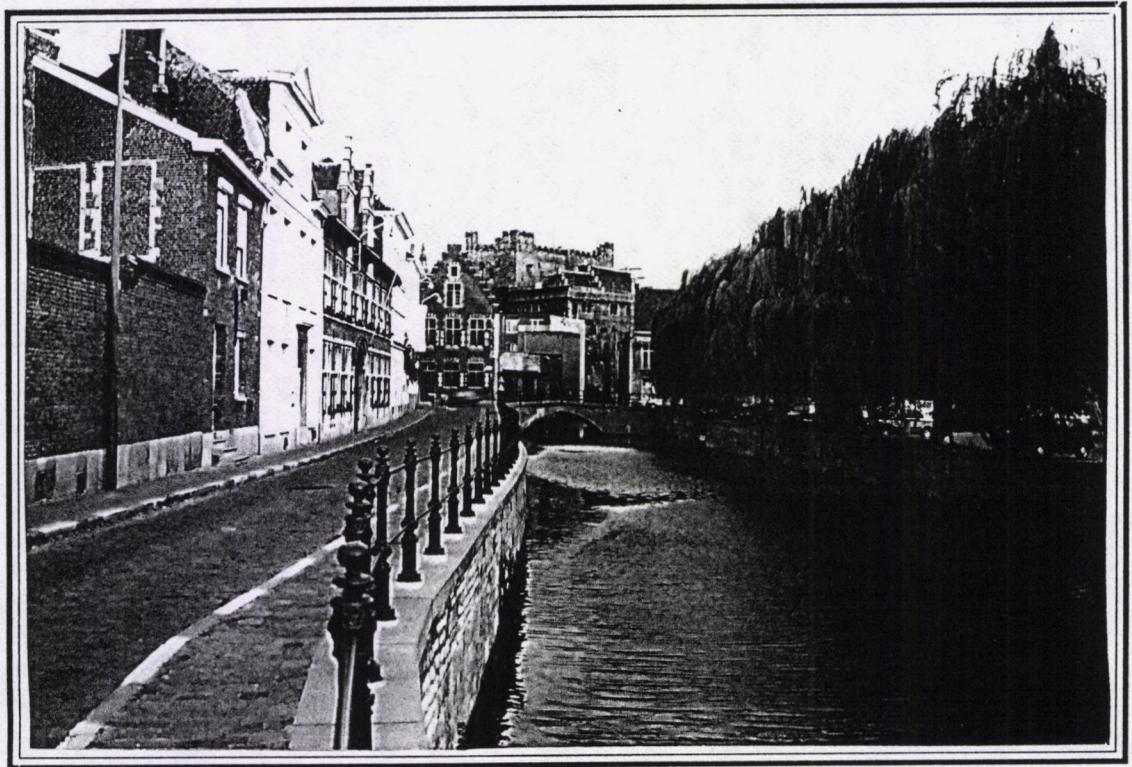
Le canal et l'espace privé en centre-ville

LES FONDS DE JARDIN



Le canal et l'espace public

CANAL ENTRE RUE ET PLACE



Le canal et l'espace public

CANAL -ESPACE VERT



*édifice public*

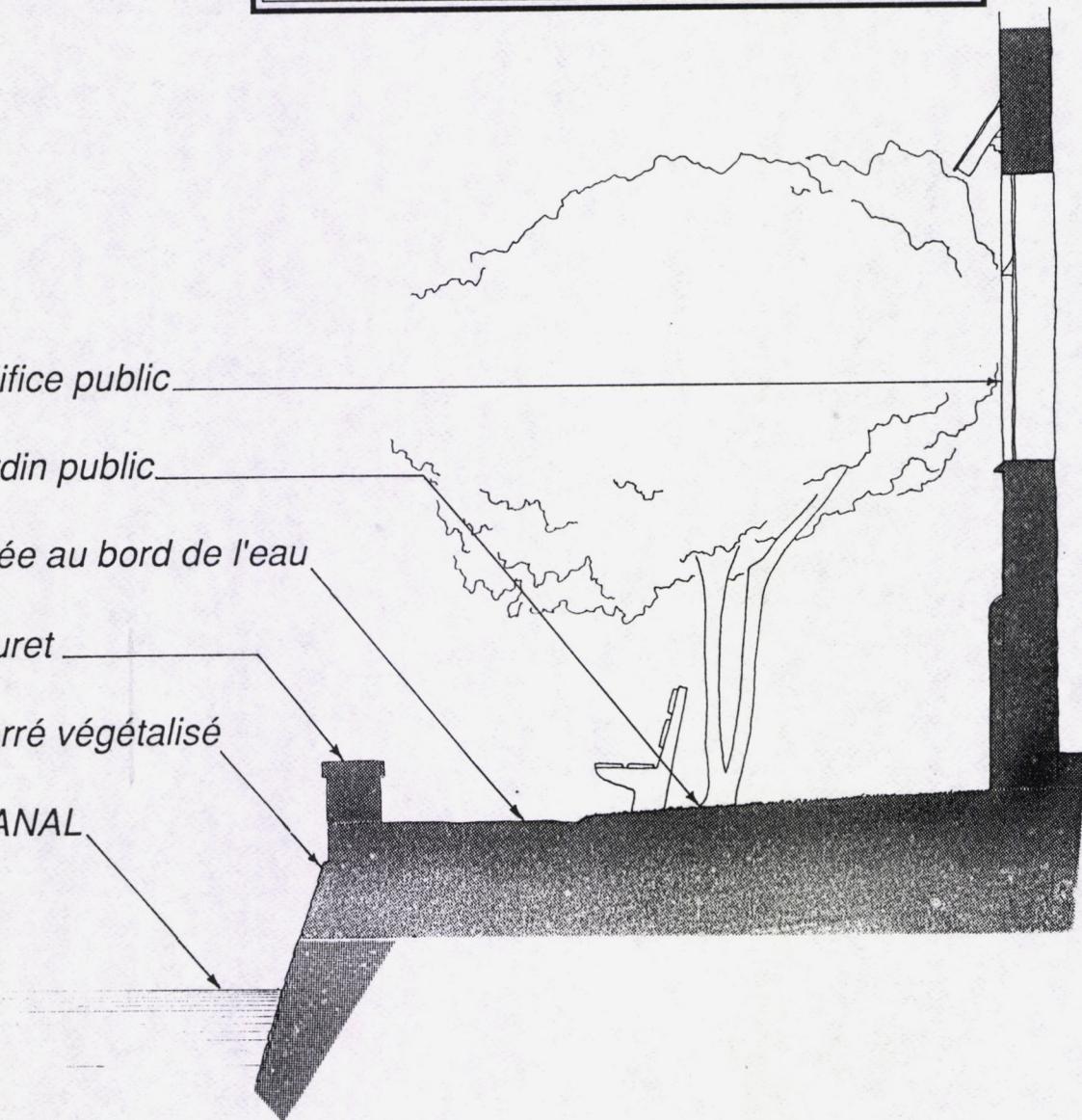
*jardin public*

*allée au bord de l'eau*

*muret*

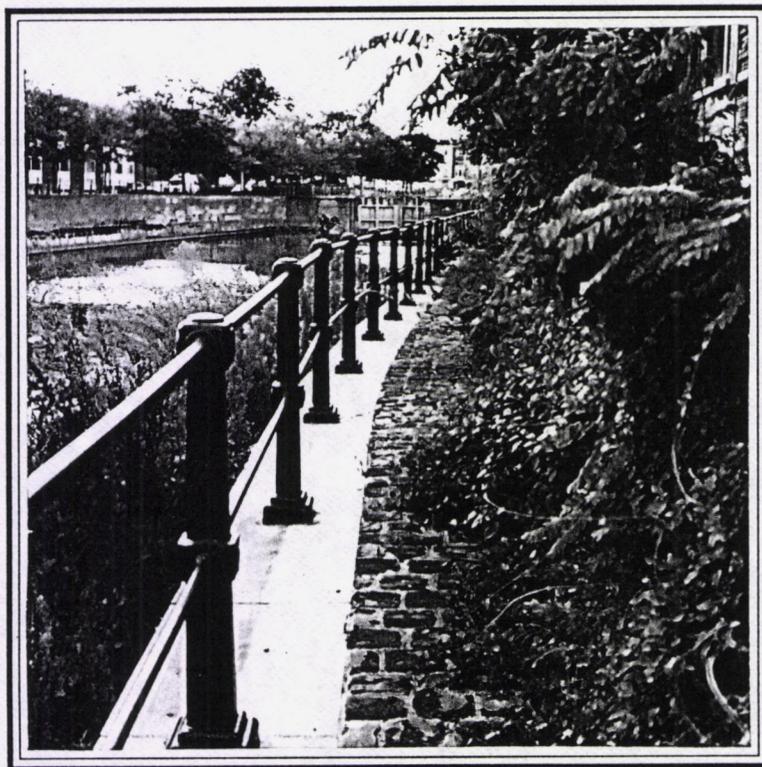
*perré végétalisé*

*CANAL*



Le canal et l'espace public

CANAL - PROMENADE



*bâtiment industriel*

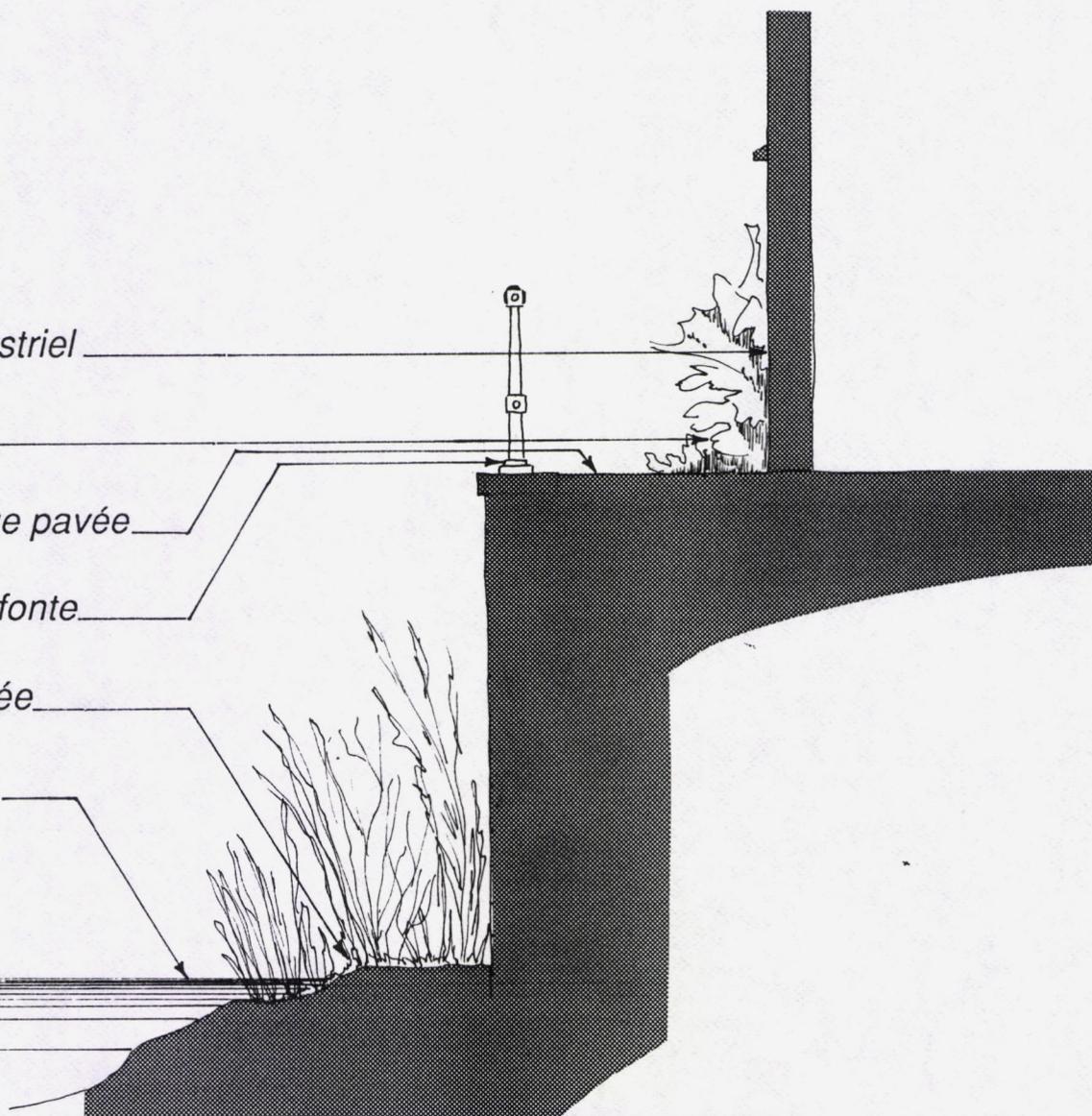
*plantations*

*allée sur berge pavée*

*rebarde en fonte*

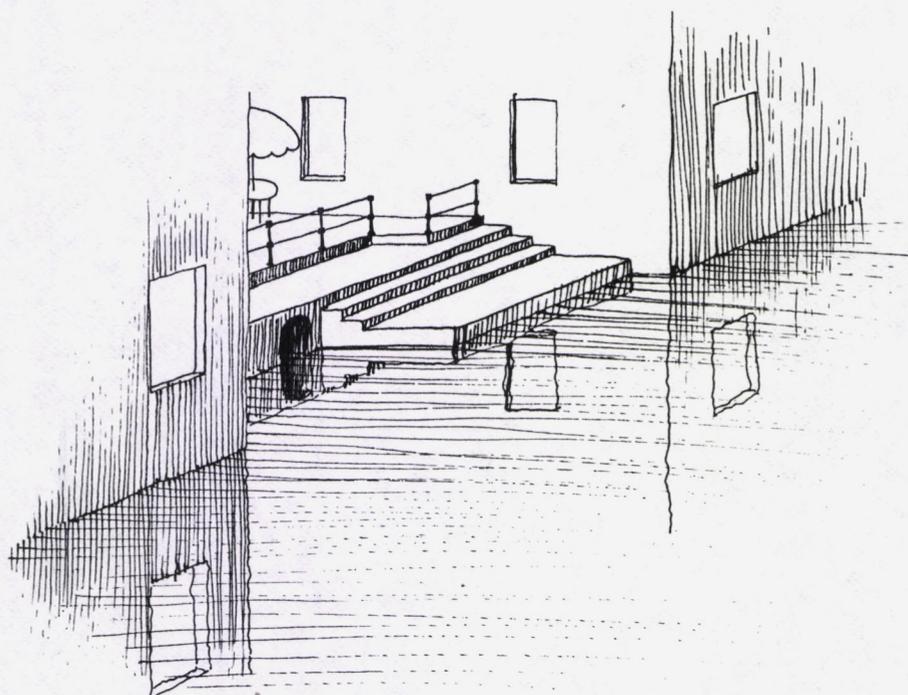
*rive végétalisée*

CANAL



Le canal et l'espace public

CANAL - TERRASSE



Le canal et l'espace public

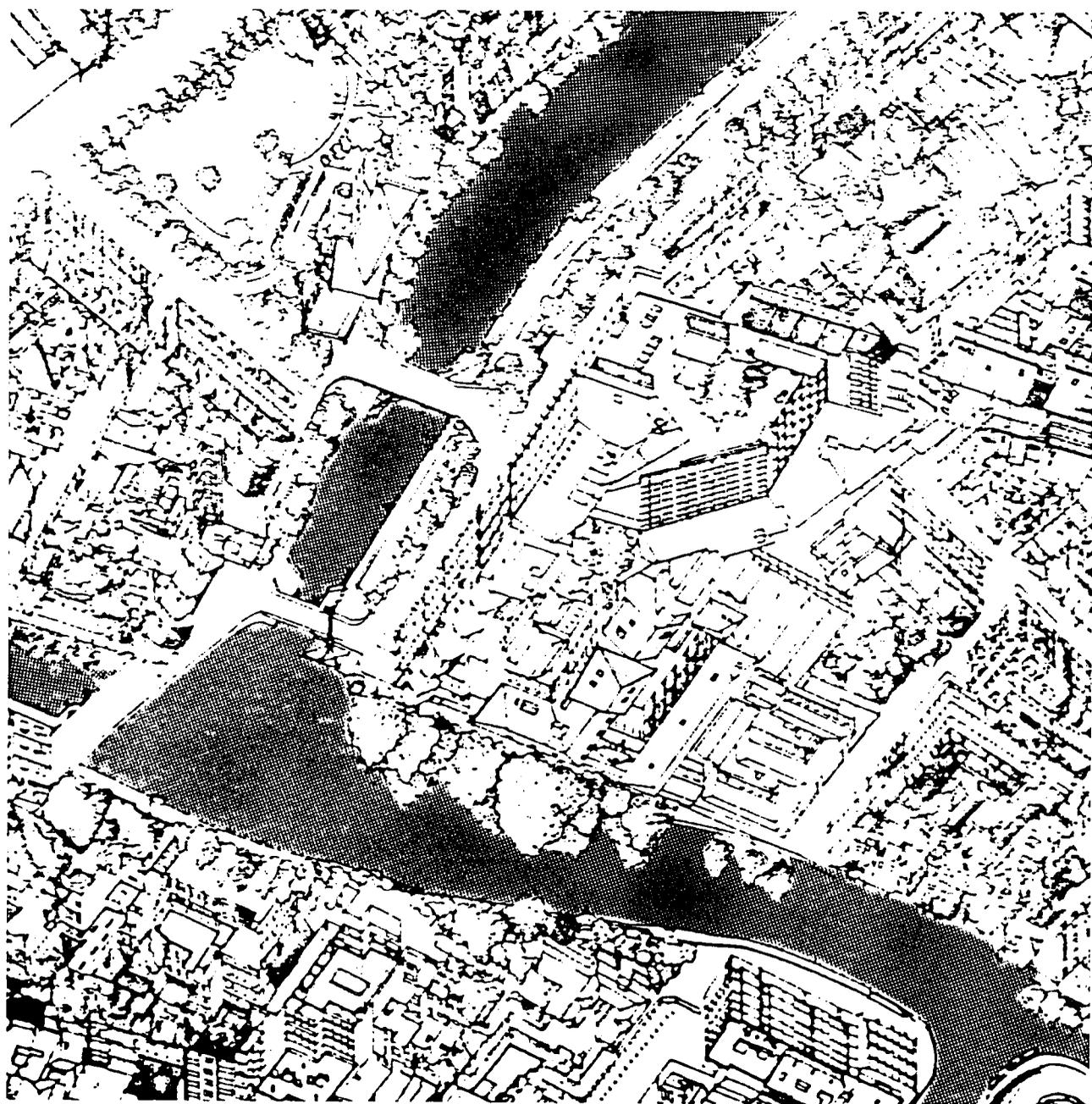
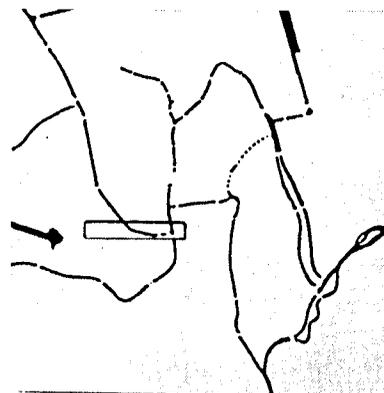
CANAL - BALCON

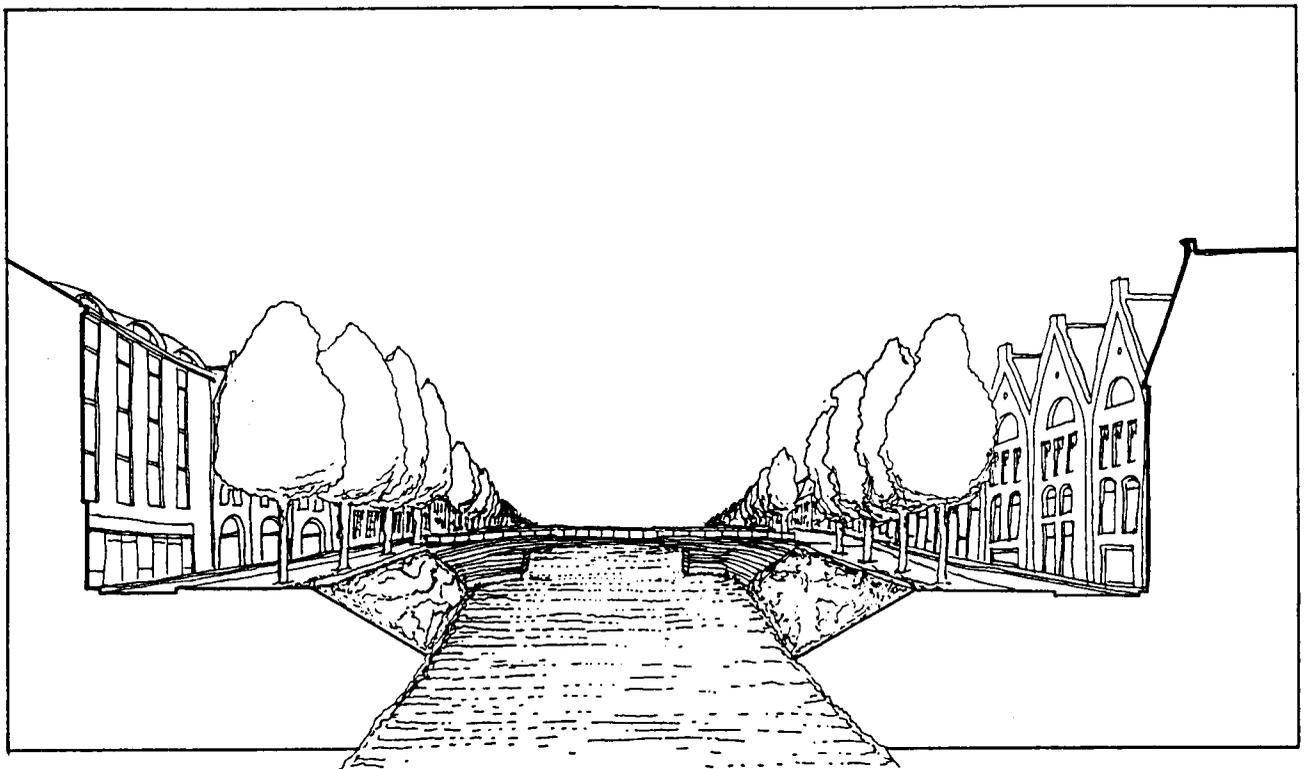
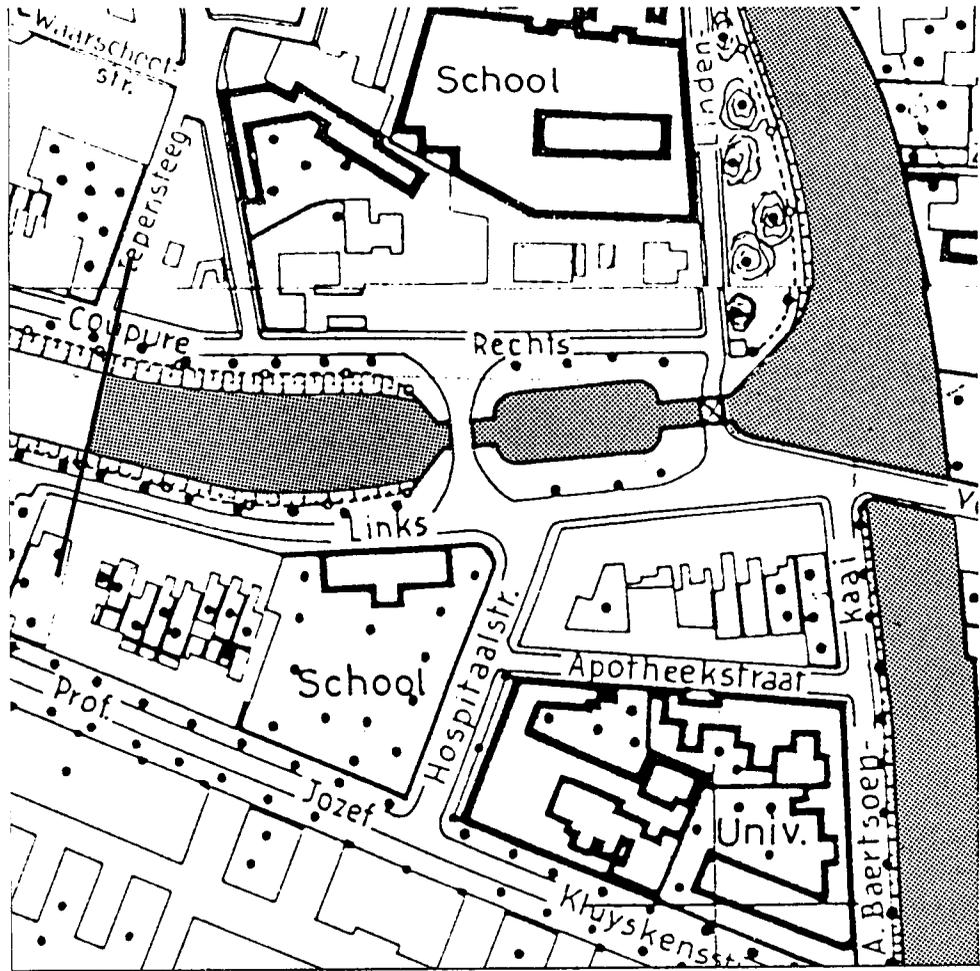


VOIES D'EAU ET TISSU URBAIN  
ANALYSE ET PROPOSITION DE TYPOLOGIE FORMELLE

## COUPURE

un canal entre deux voies  
talutage et plantations

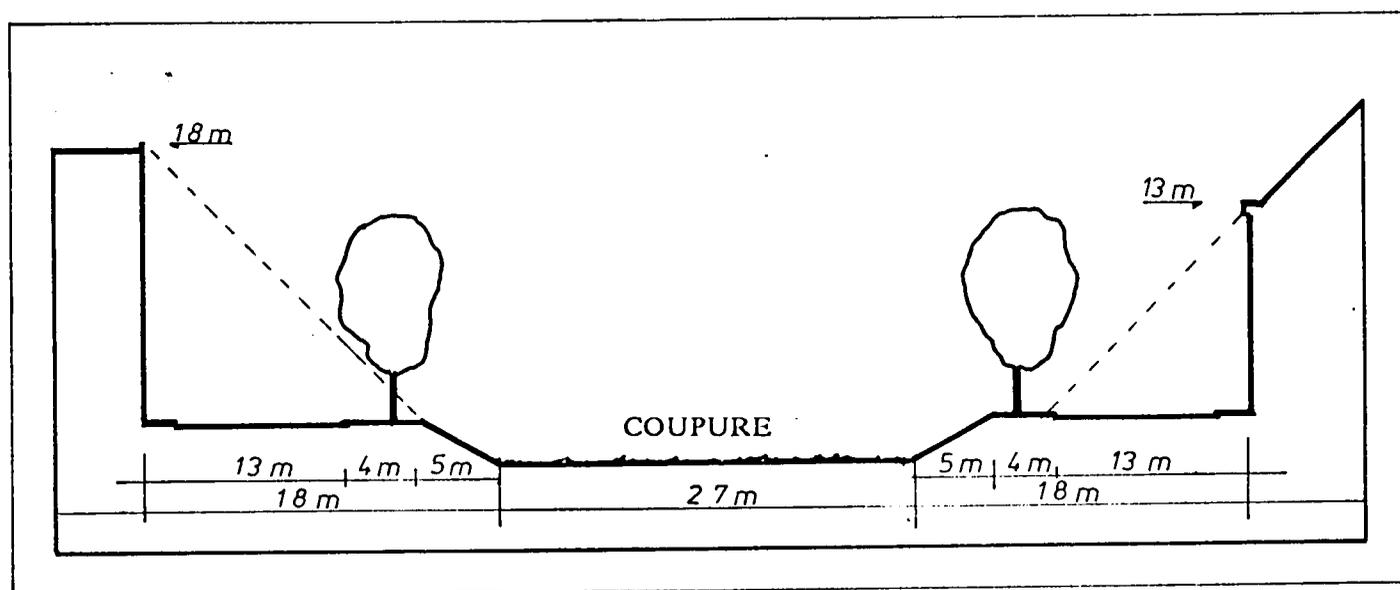




Coupure fut créé - on l'a vu - au XVIII<sup>e</sup> siècle comme un canal à grand gabarit (pour l'époque) reliant le canal de Bruges à la Lys ; pour éviter les démolitions en centre ville on préféra cette création à l'élargissement de la Liève. La solution retenue consiste donc à rejoindre la rivière en amont du centre par une large courbe. De voie d'eau utilitaire, elle devint vite un lieu de promenade pittoresque, très "à la mode" aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle, et par suite, une artère élégante où la bourgeoisie gantoise se plut à faire construire ses résidences.

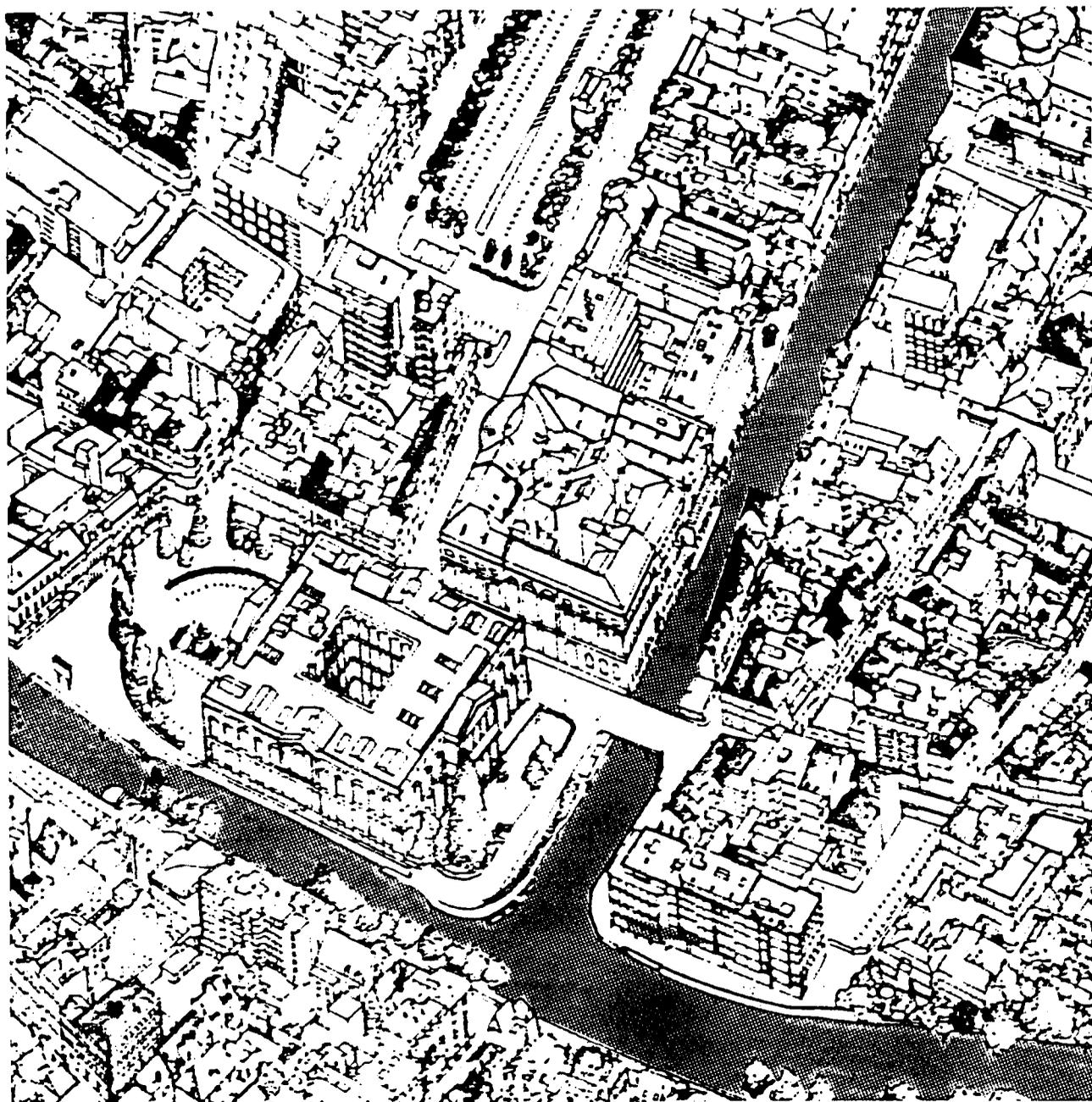
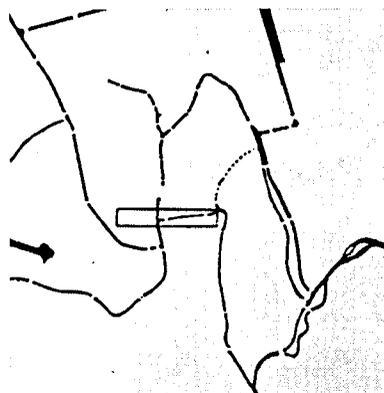
De son origine, Coupure garde la clarté et la rationalité du tracé, la largeur d'emprise, avec symétries, un chemin de hâlage de part et d'autre, et bien sûr, l'élégance des proportions qui caractérise les réalisations de cette époque.

Les immeubles riverains datent, dans leur état actuel, pour l'essentiel de la fin du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle. En dépit de leur hauteur relativement importante, leurs lignes dominantes sont horizontales: bandeaux et corniches pour les uns, balcons filants pour les autres, accentuent l'effet d'horizontalité affirmée du canal. L'échelle de ces constructions, celle des voies, leur image, les plantations d'alignement apparentent Coupure aux ceintures de boulevards datant de la même époque.



# KETELVEST

un canal entre deux fronts bâtis  
terrain encaissé

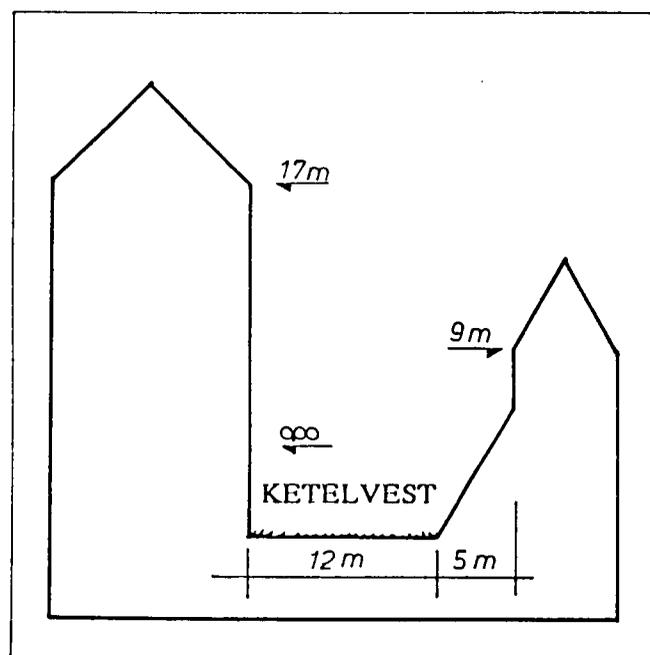




Le Ketelvest est la plus ancienne des interventions humaines sur le réseau gantois aujourd'hui conservée. Ce fossé - car c'est bien son origine - devenu canal garde de sa vocation première l'image de sa fonction : la fermeture. En effet, du côté de la "cuve" surtout, il est presque uniformément longé de construction s'appuyant sur les fondations des anciens remparts.

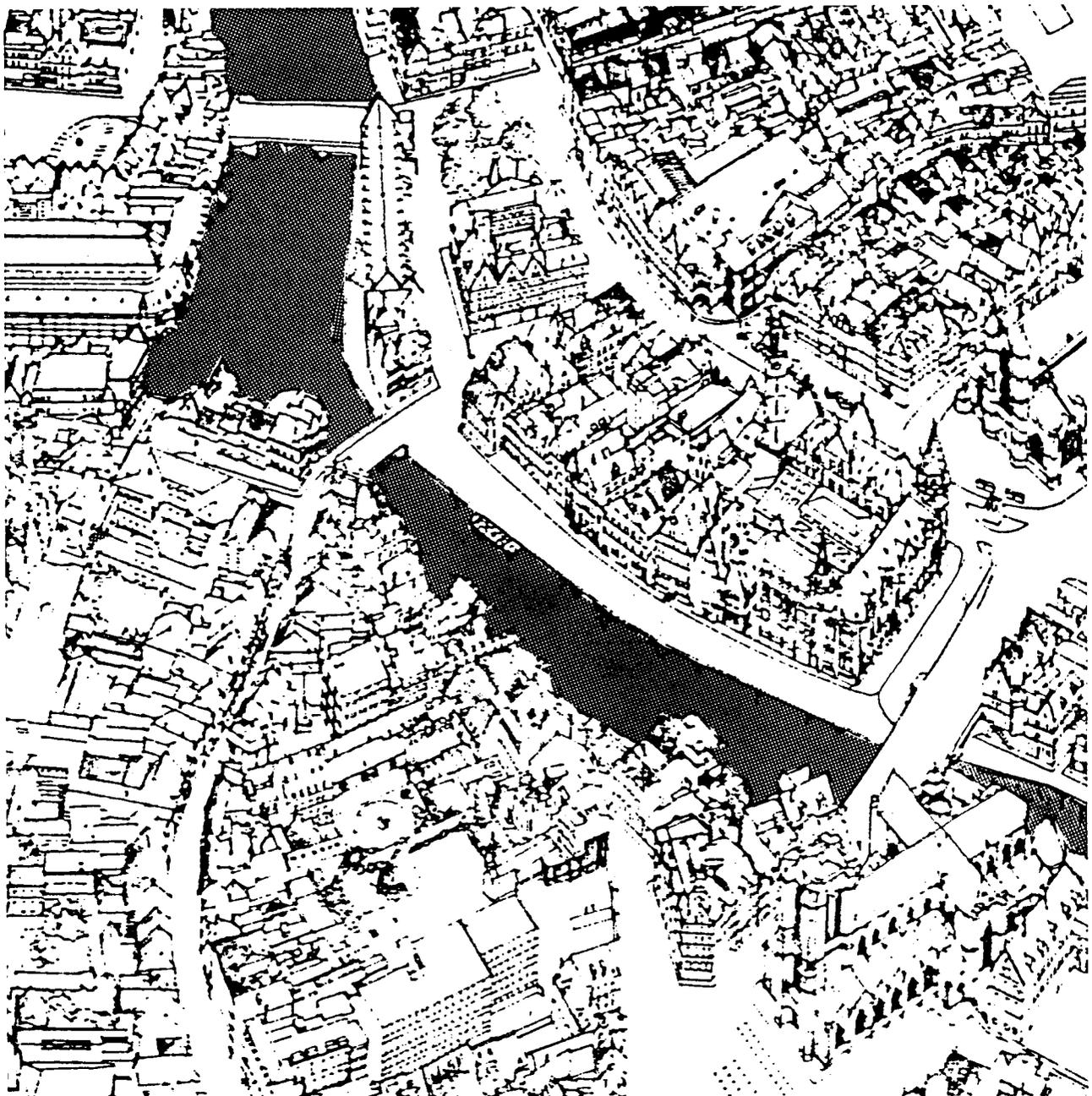
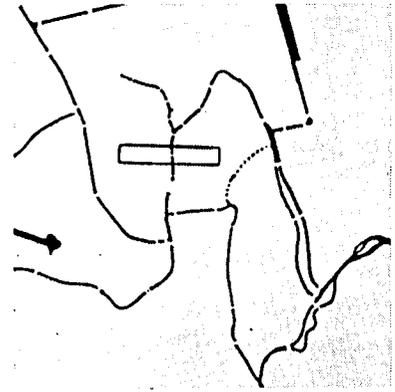
Sa situation géographique, au travers des dernières pentes du mont Blandain, explique aussi son caractère encaissé. C'est la voie d'eau sans doute la plus "secrète" de Gand, la plus austère aussi puisqu'elle n'est que partiellement et de façon récente (démolitions) bordée d'une voie publique.

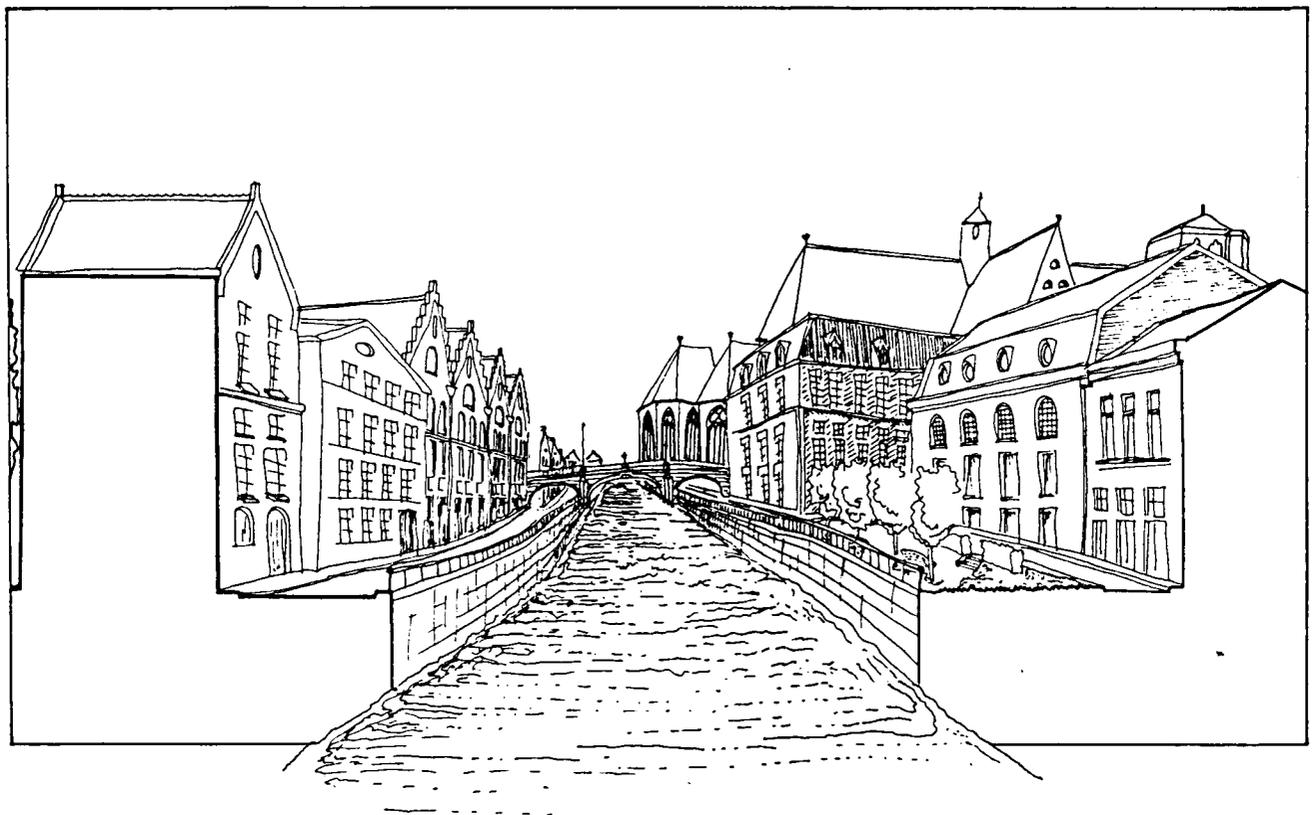
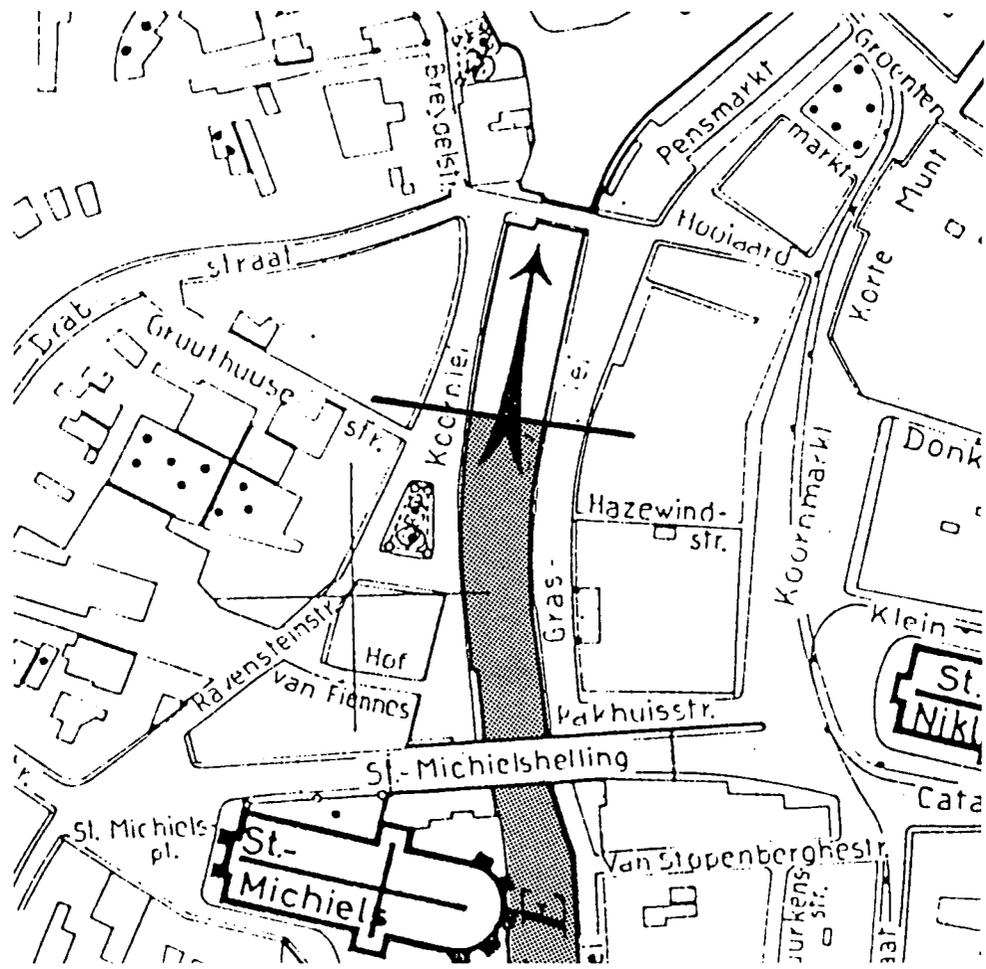
Sa largeur, celle d'un fossé d'enceinte, varie de 10 à 15 m environ. Ce fut cependant suffisant pour permettre la navigation, l'intérêt de son tracé résidant dans la possibilité d'éviter entre Lys et Escaut la traversée du centre ville. Autre raison de son maintien, il est bordé d'immeubles dont la façade principale s'élève sur le "Kouter" (place d'Armes), ainsi son éventuel comblement n'aurait pas permis un "embellissement de la ville, car il aurait été impossible de créer une artère de prestige en ce lieu.



# LYS AU GRASLEI

une rivière entre deux quais



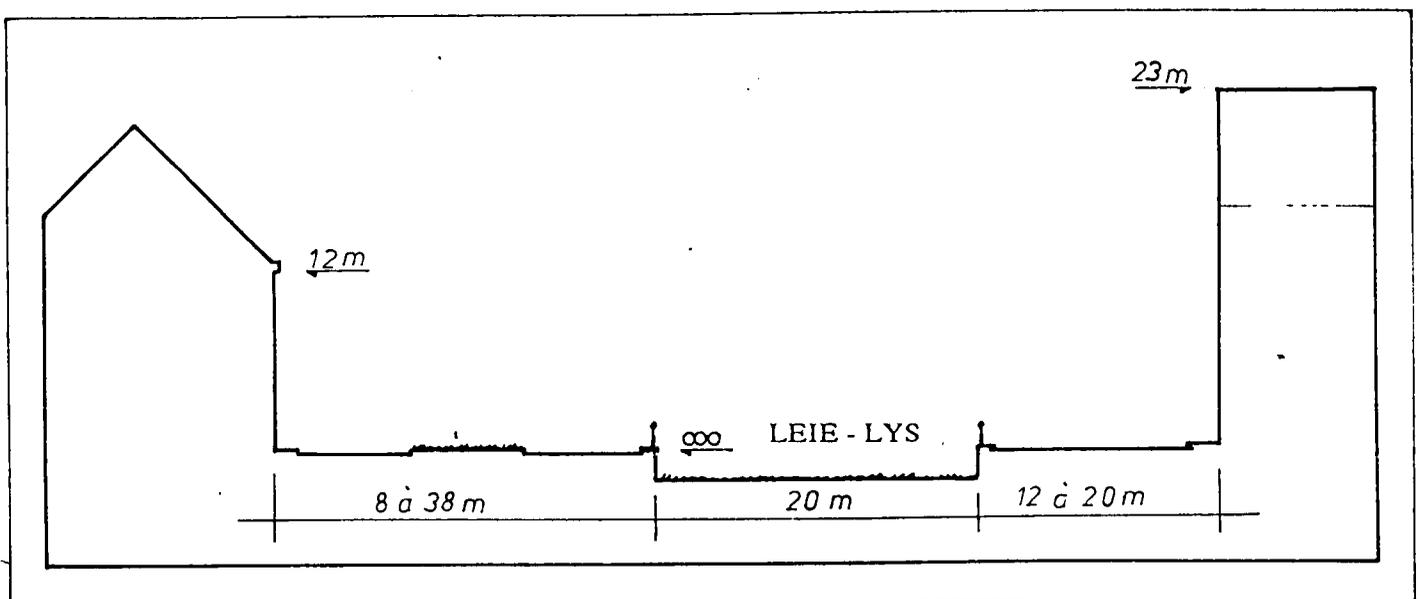


La Lys en ce point de son cours atteint le coeur même de la cité. Ici s'est développé le second port de Gand, celui de la Lys, à l'ombre du château des comtes. Ici s'est longtemps fixé l'"étape des grains" à la maison de l'étape (Stapelhuis) entrepôt du XIII<sup>e</sup> siècle. Le nom des deux quais qui la bordent, quai aux herbes (Graslei) et quai au grains (Koren ou Koornlei) témoignent encore des raisons qui les ont vu naître.

De cette origine portuaire, le site garde des quais larges, situés de part et d'autre de la rivière et l'absence partielle de garde-fous sur la rive. Plus que d'un parcours, il faut parler ici d'un lieu : juste au delà du grasbrug (en aval) les quais font place à un front bâti perpendiculaire qui ne s'interrompt que pour le cours de la rivière. De même, en amont, ferment l'espace le chevet de l'église St Michel et depuis le début du siècle le pont St Michel.

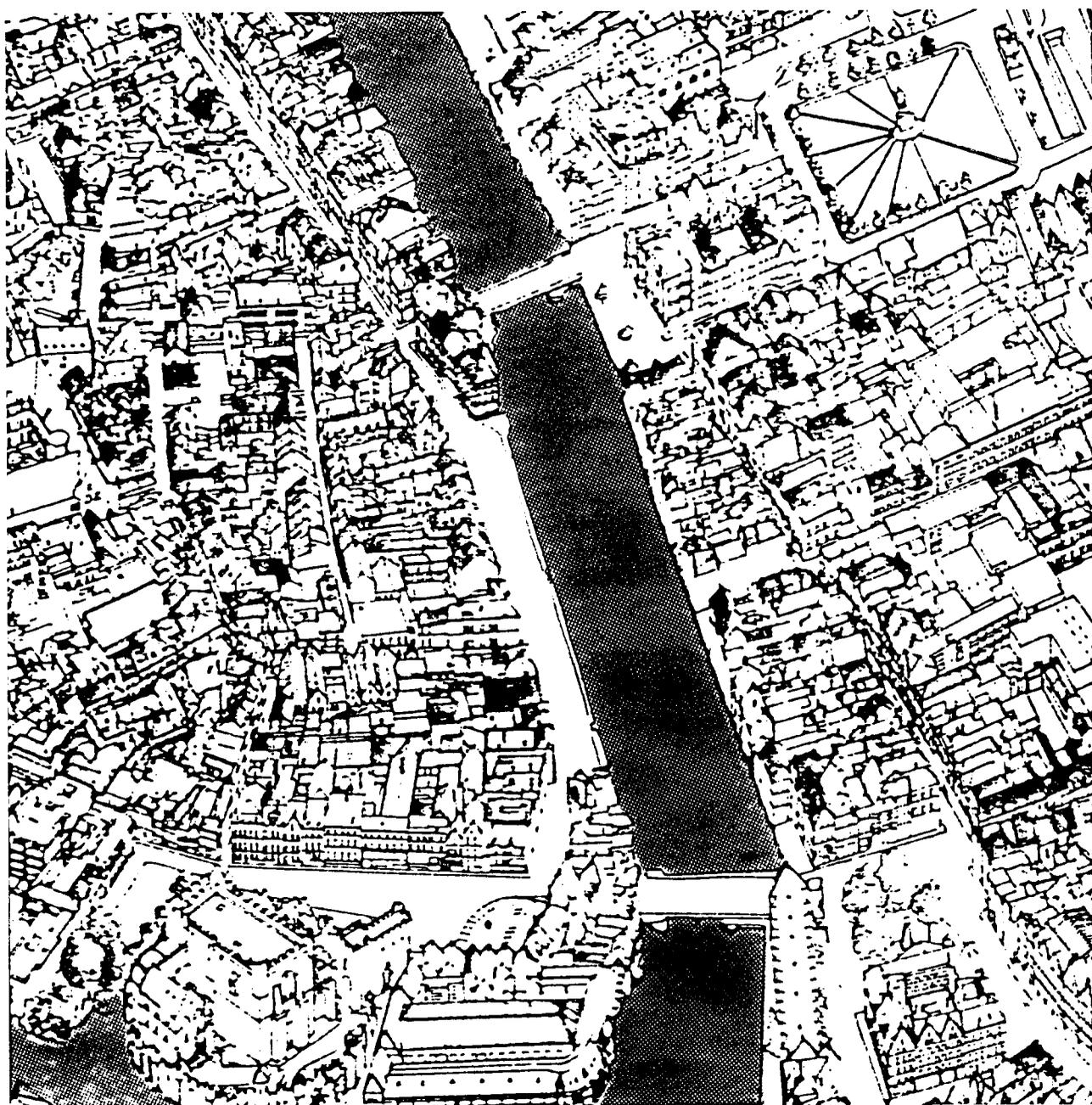
Ce pont, officiellement cette rampe ( St michielshelling), pour le différencier des autres ponts de la cuve, ne fut pas construit pour des raisons utilitaires ( pourquoi une arche en ce point alors qu'amont et aval sont bloqués par des ponts tourants ?) mais pour des raisons esthétiques. IL permet en effet de dominer dans un sens l'ensemble de l'ancien port et dans l'autre l'"enfilade des tours": St Nicolas, Beffroi, Cathédrale.

Ce lieu, cet espace urbain est ainsi reconnu comme porteur de l'identité de la ville par les édiles du XX<sup>e</sup> siècle; c'était déjà l'avis des doyens des corporations marchandes et navigantes qui avaient choisi de construire ici leurs sièges. Il est frappant à cet égard de constater que Gand ne possède pas à l'instar des autres villes de Flandre, une grand'place, point d'orgue de la "mise en scène" urbaine. Ces quais, en reprennent certaines caractéristiques : c'est ici le lieu de l'échange le plus important pour la ville médiévale.



LA LYS AU KRAANLEI

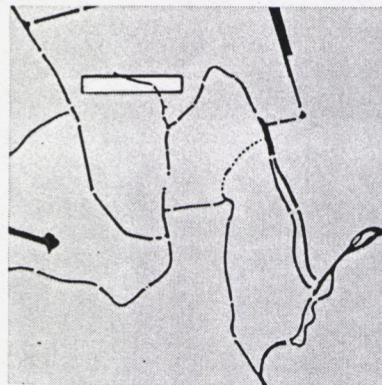
une rivière entre quai et front bâti

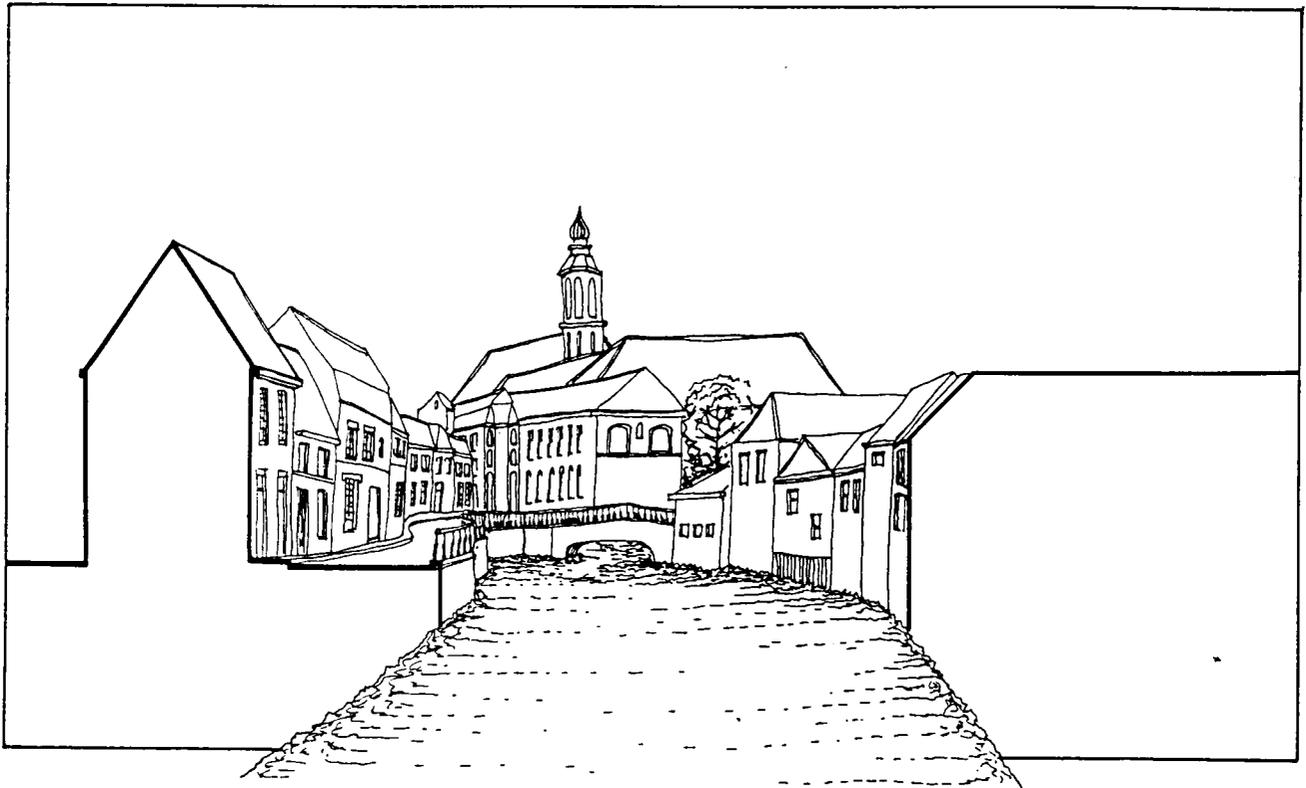
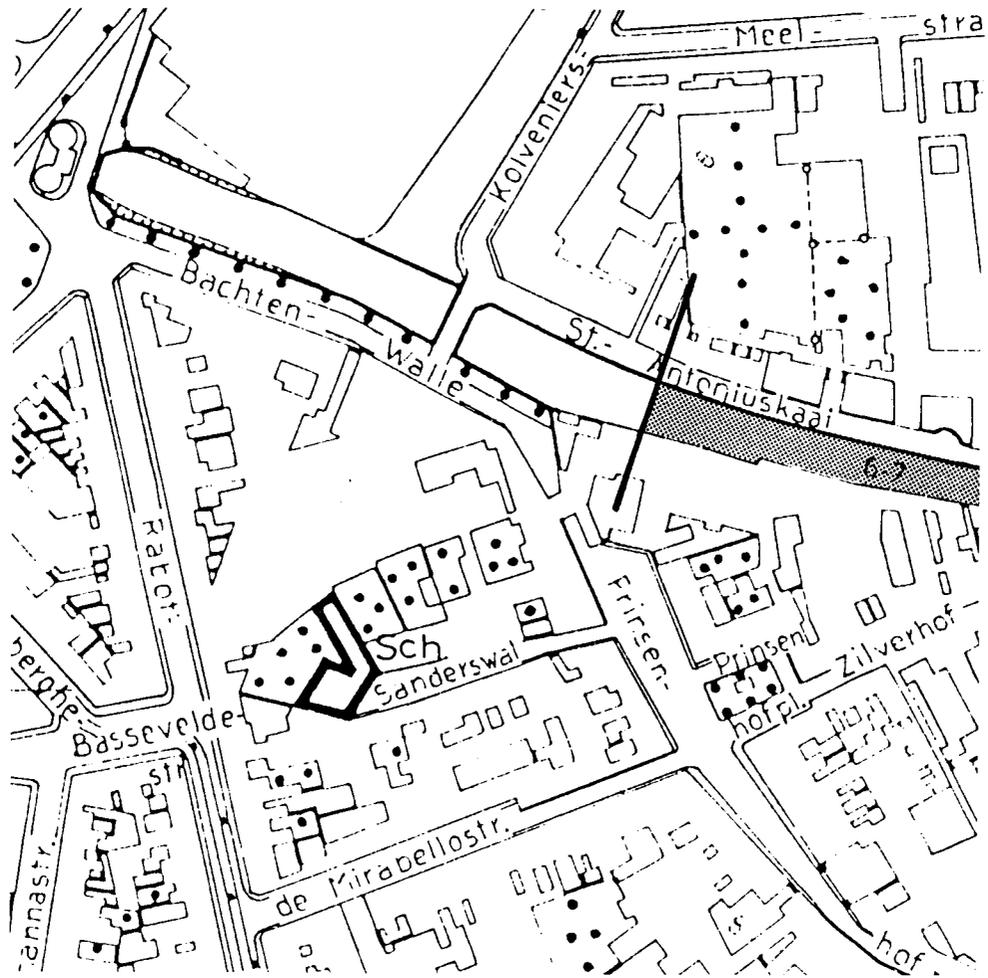




LA LIEVE

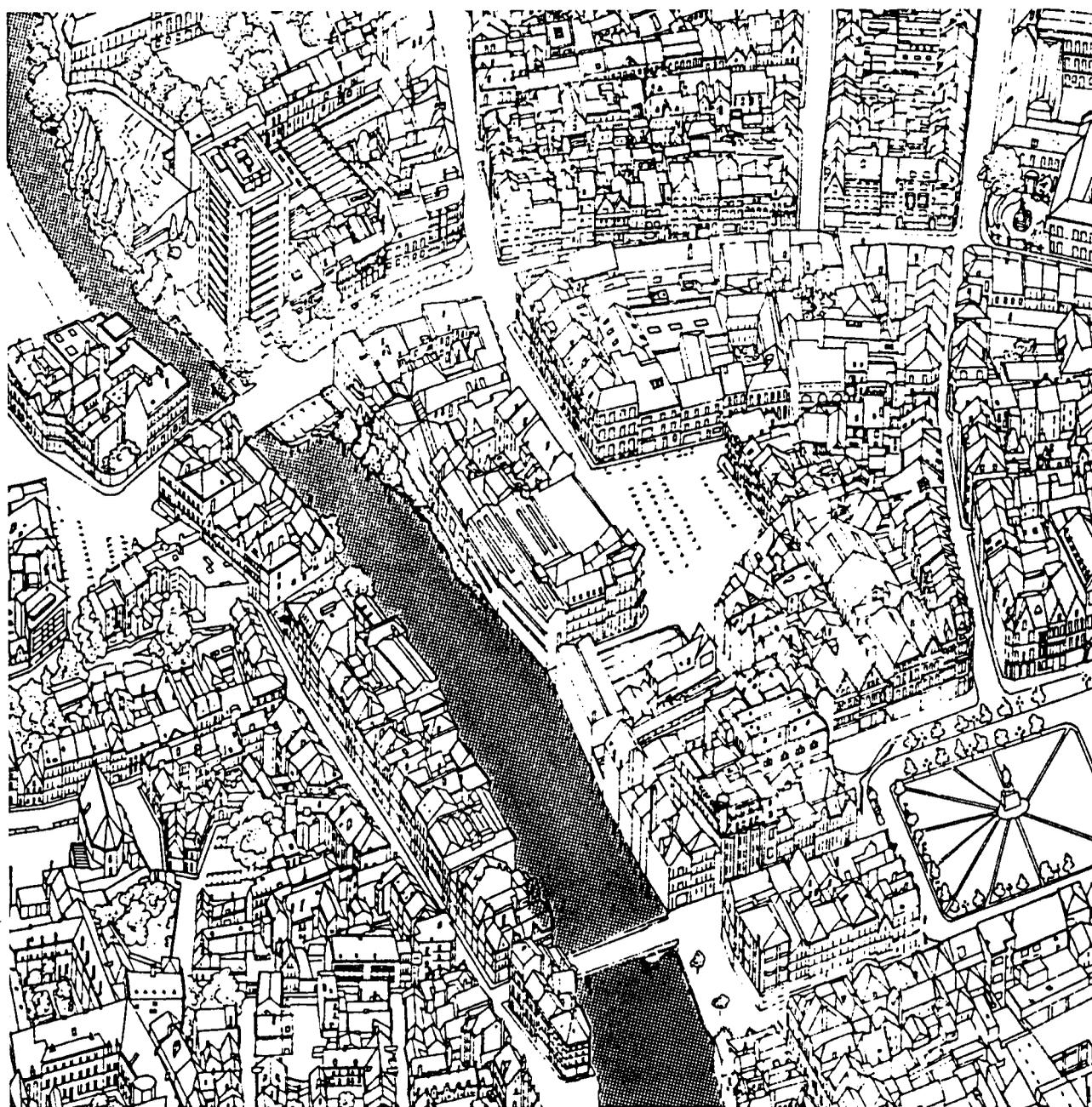
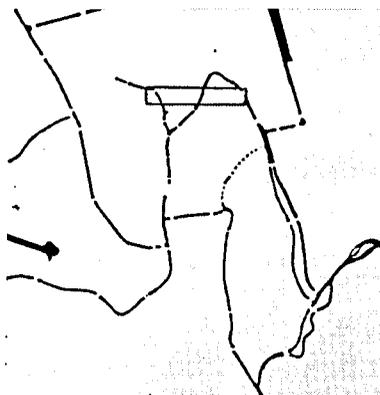
un canal entre quai et fond de parcelle

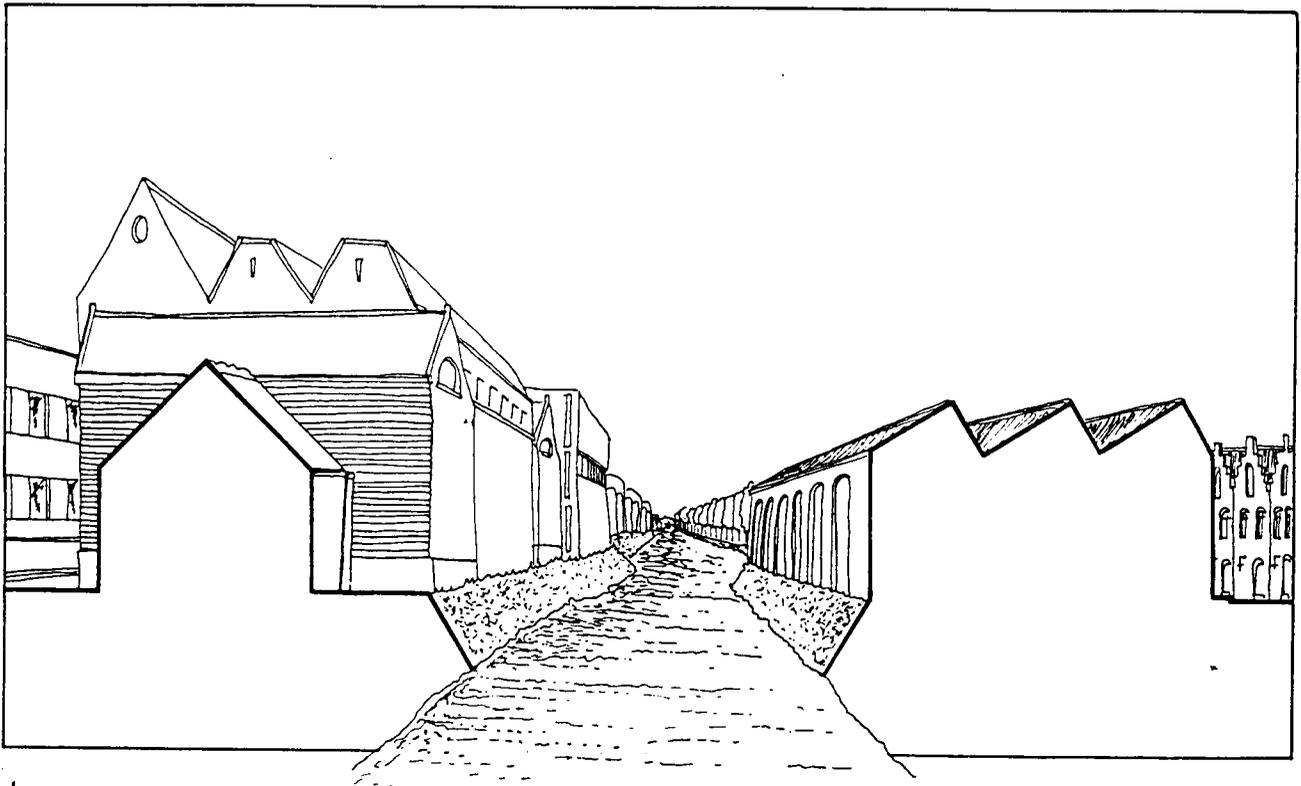
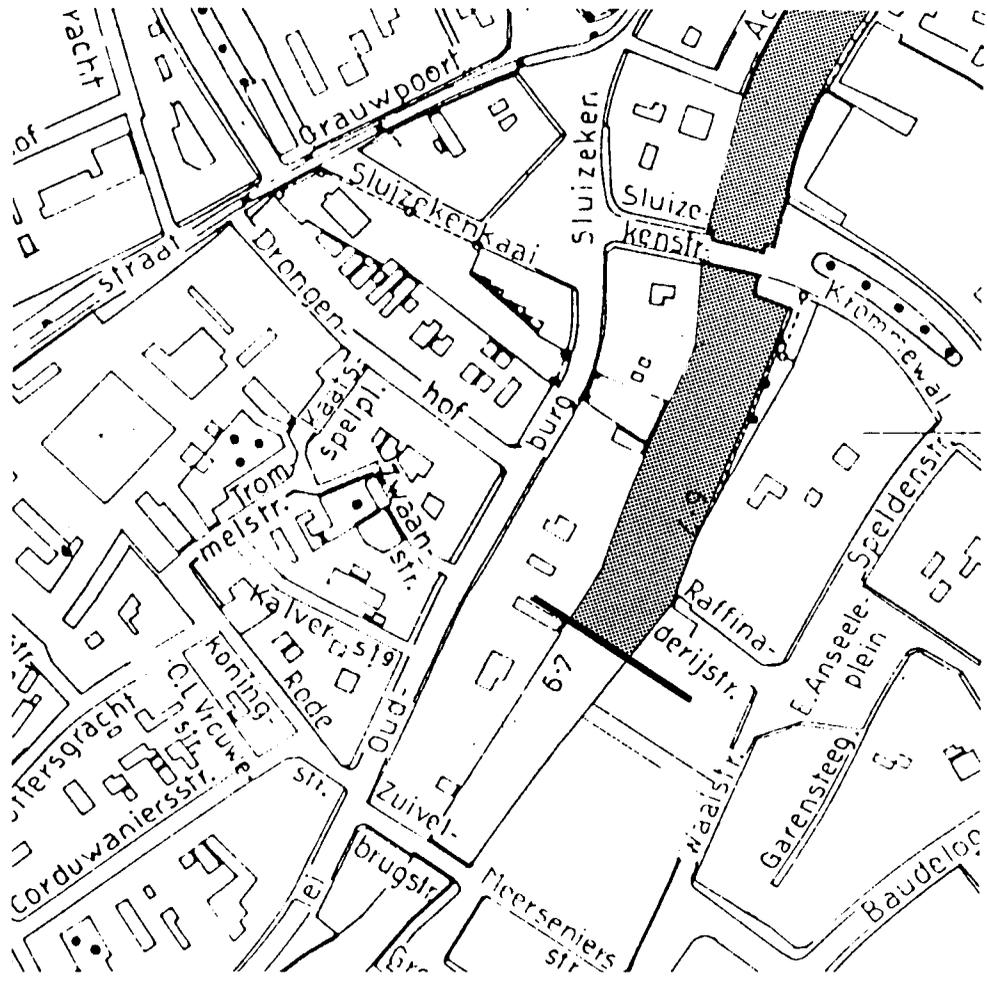




## LA LYS AU KROMMEWAL

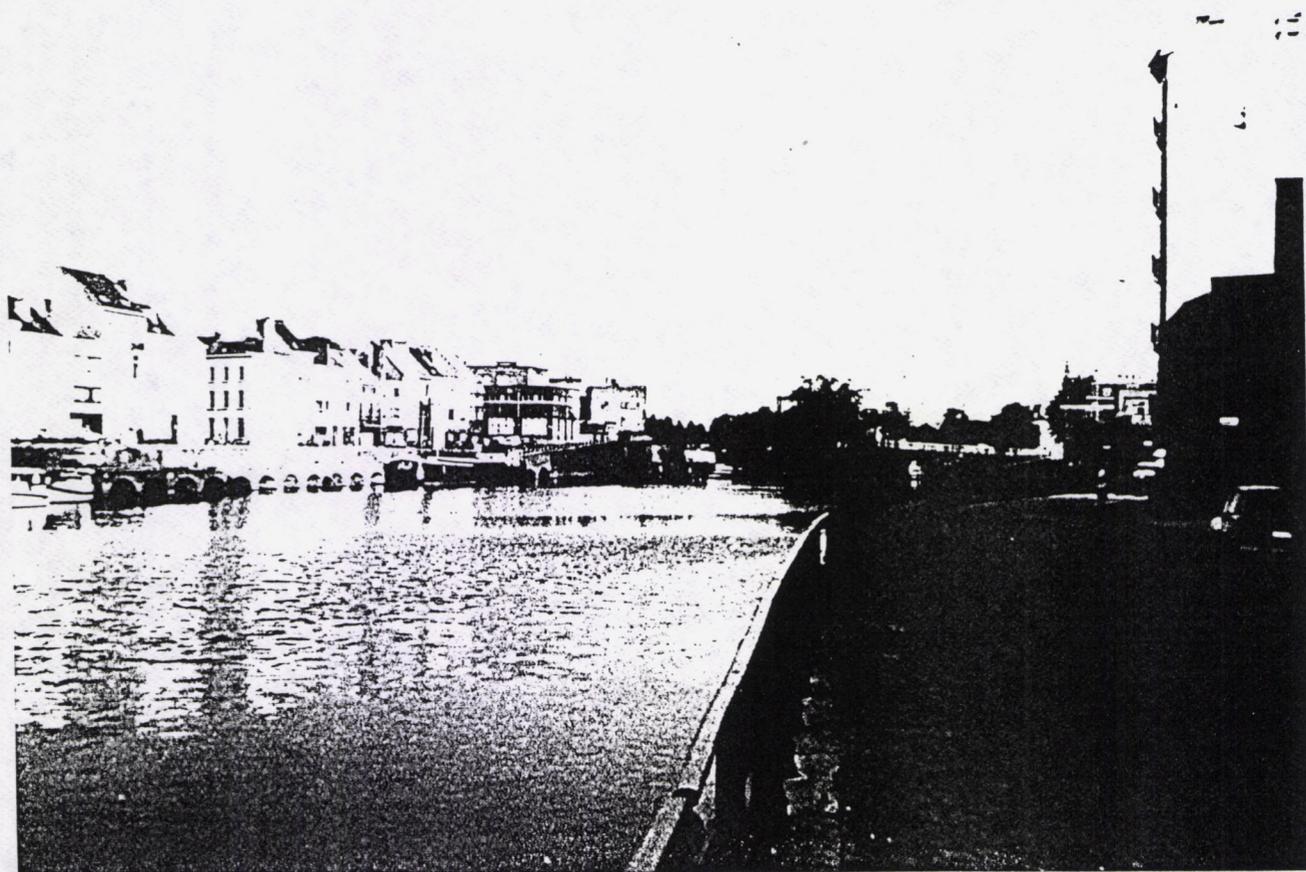
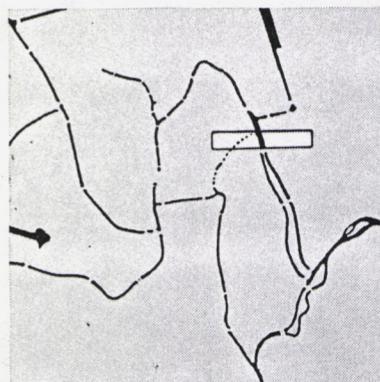
une rivière entre deux fronts bâtis  
ti ssu industriel

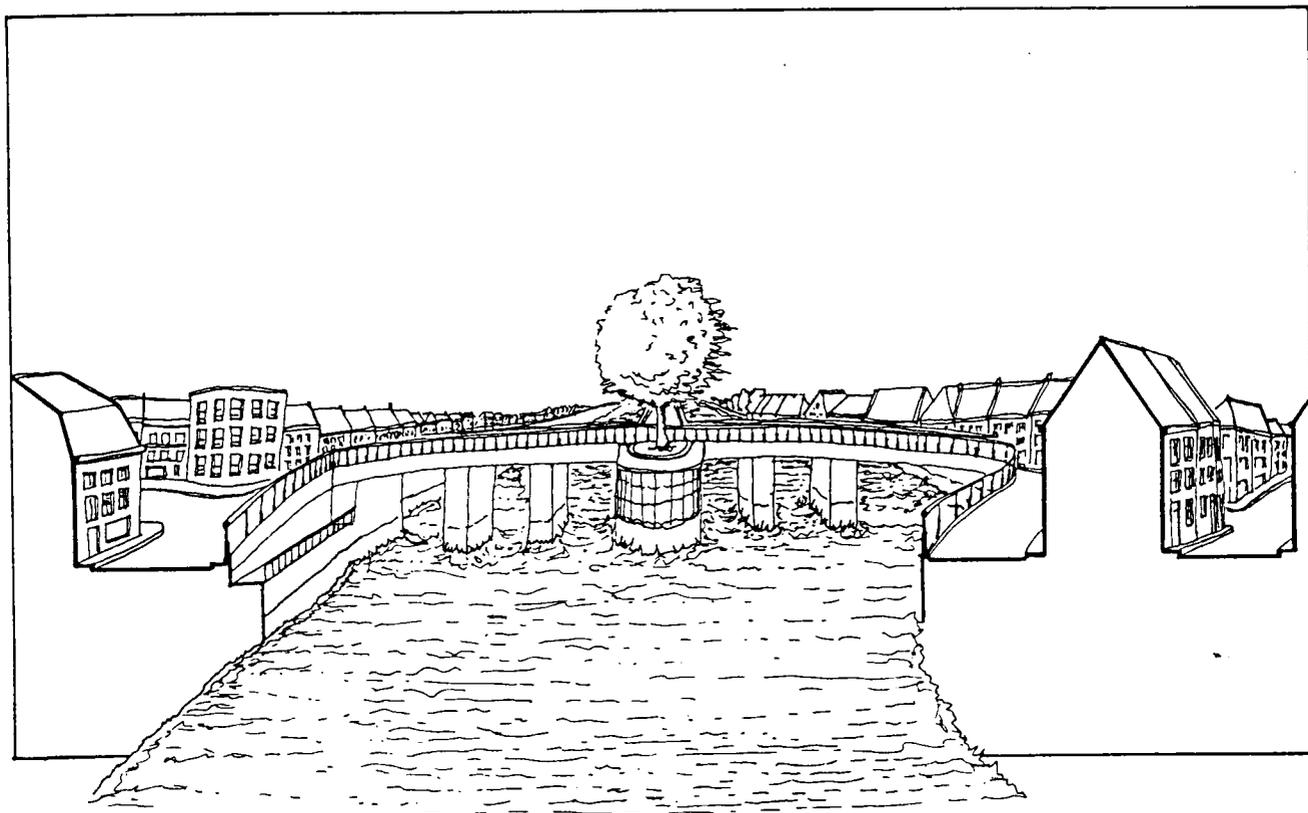
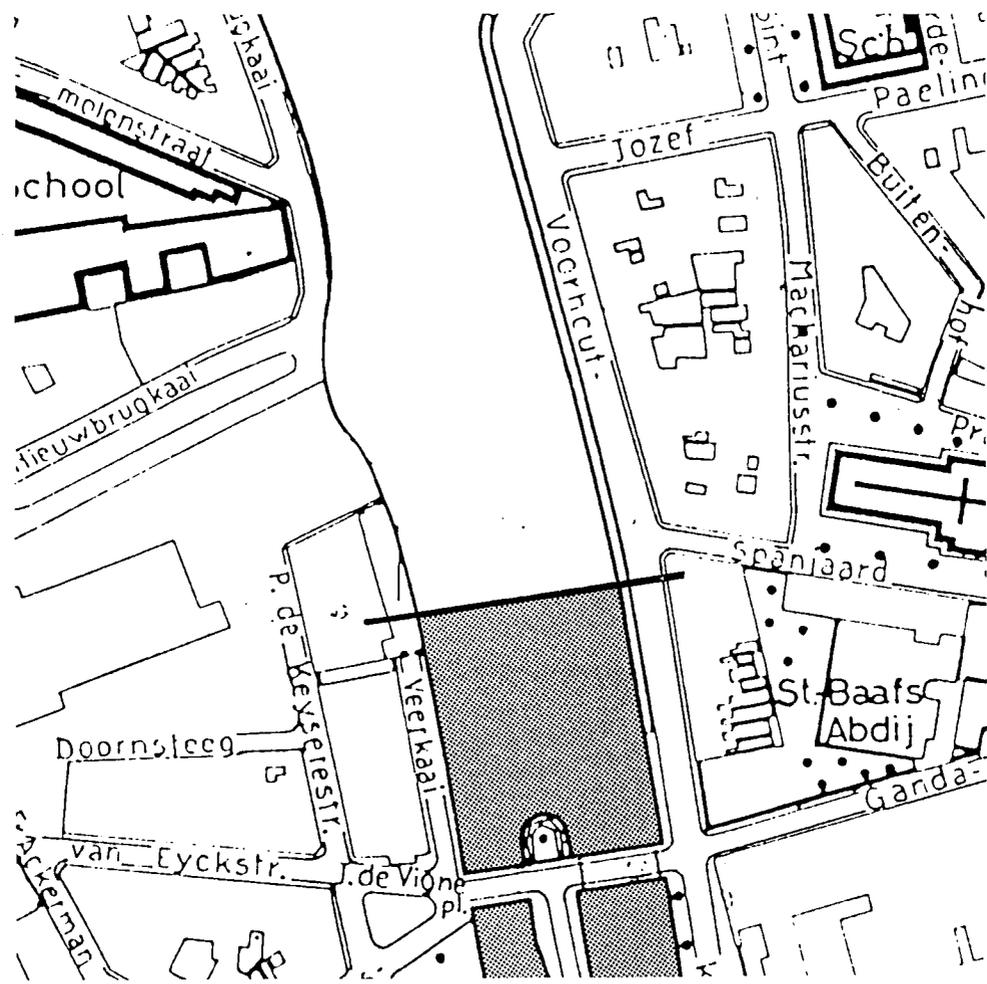




LA LYS A GANDA

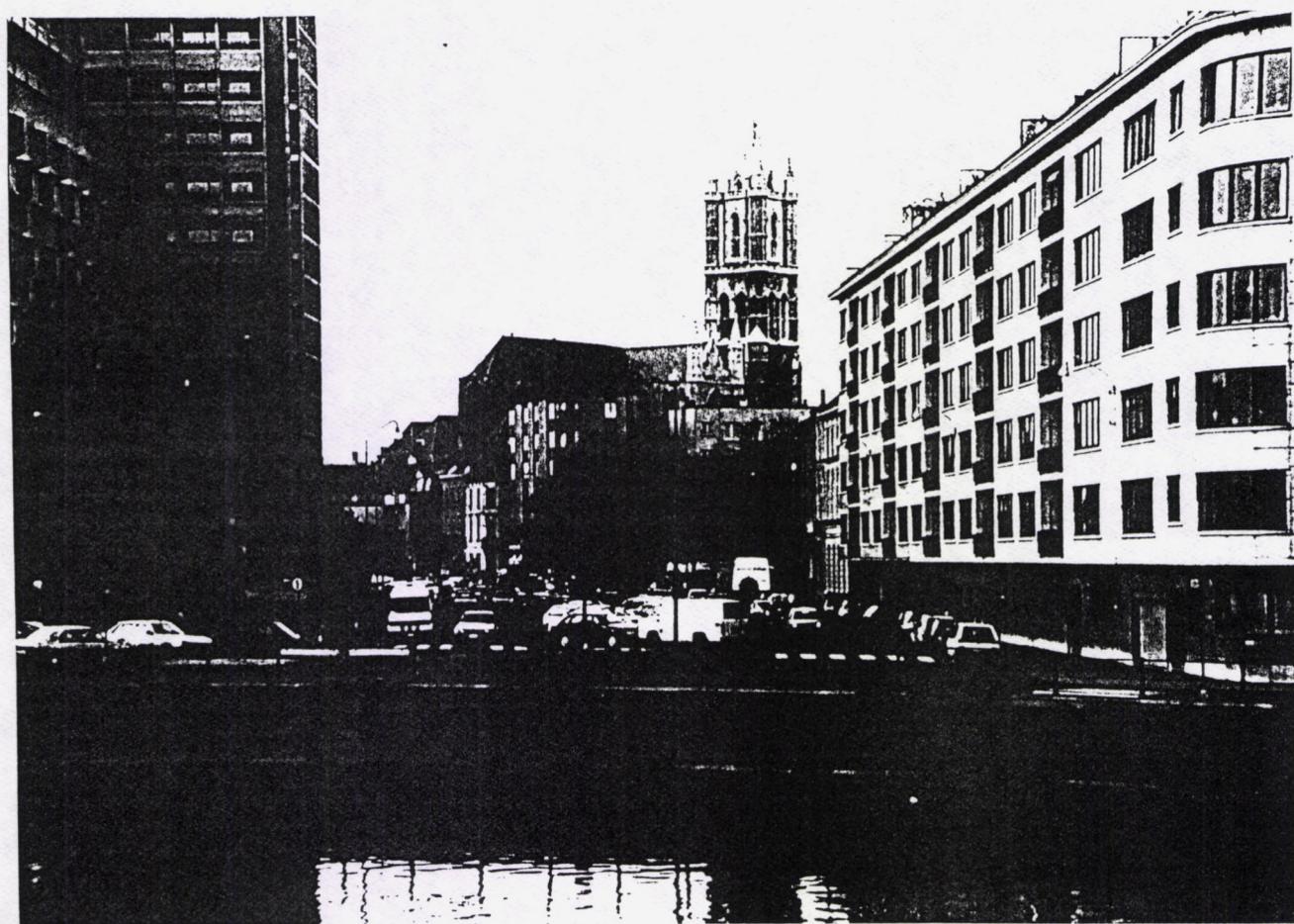
une rivière élargie entre quais

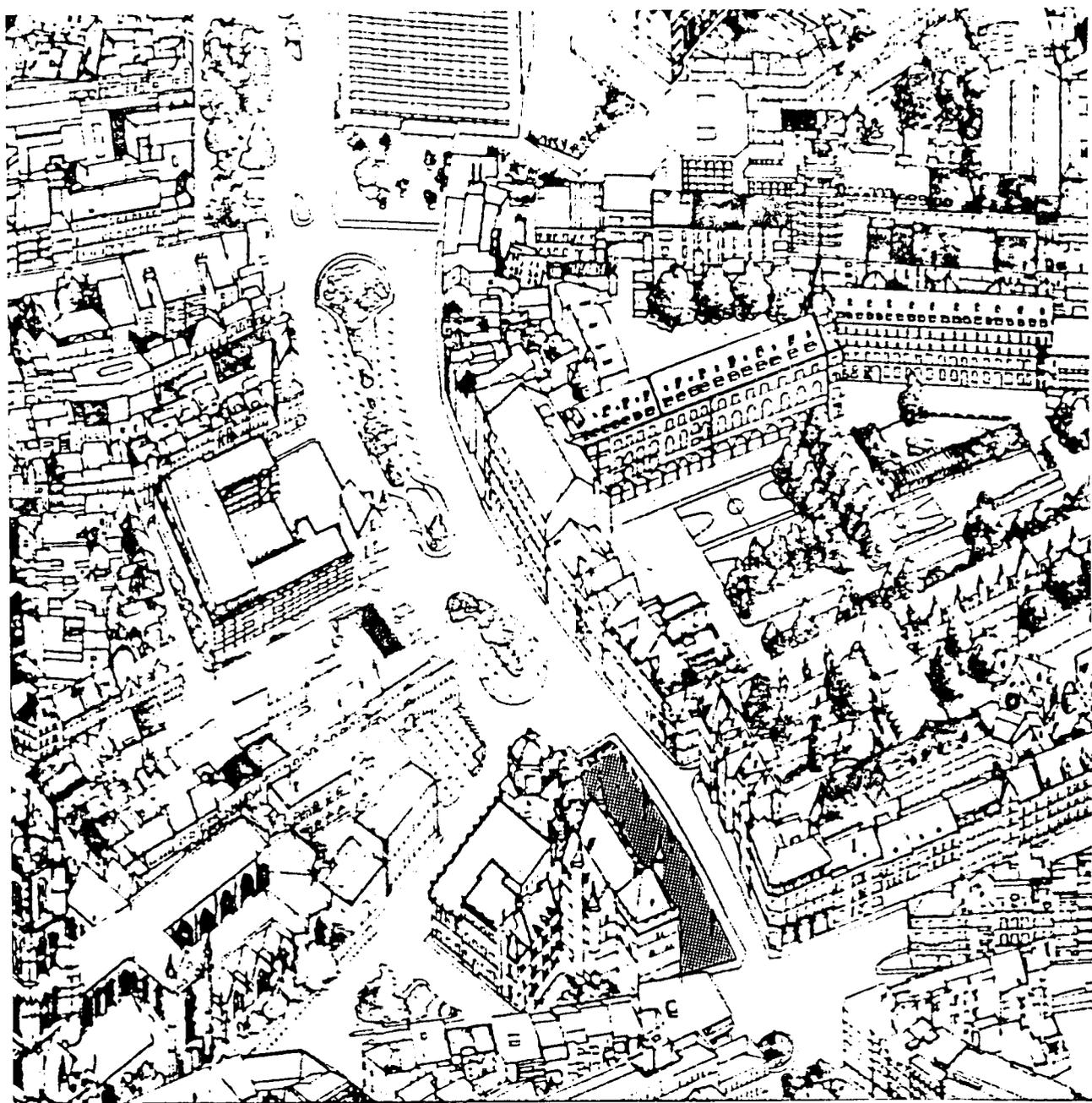




LE REEP

une rivière couverte

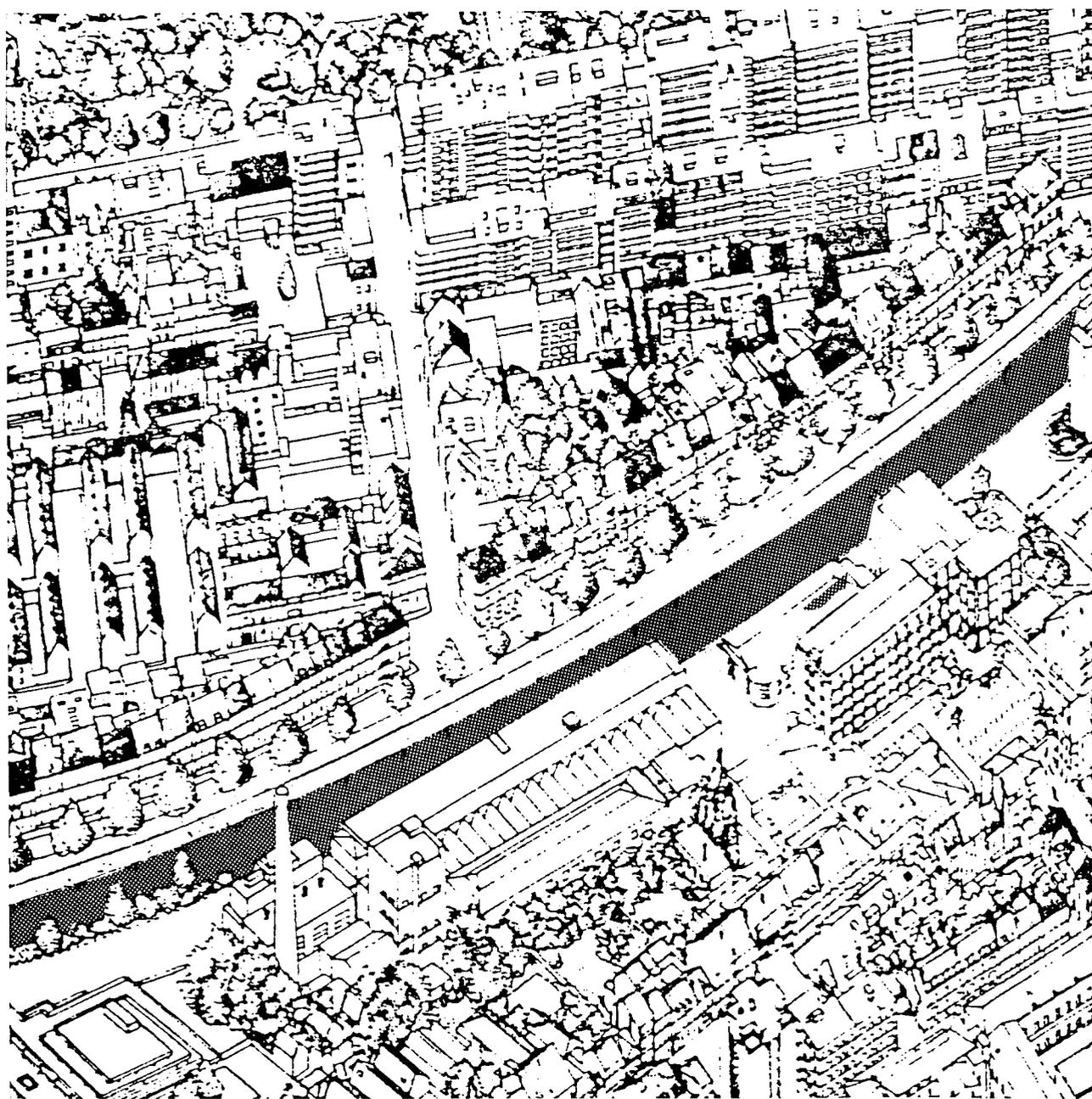
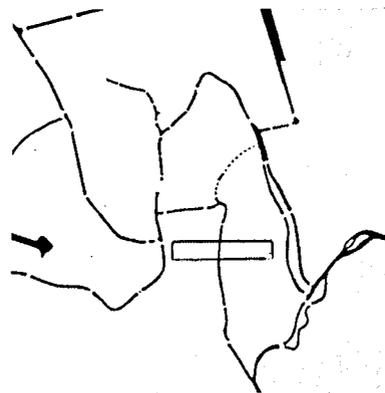


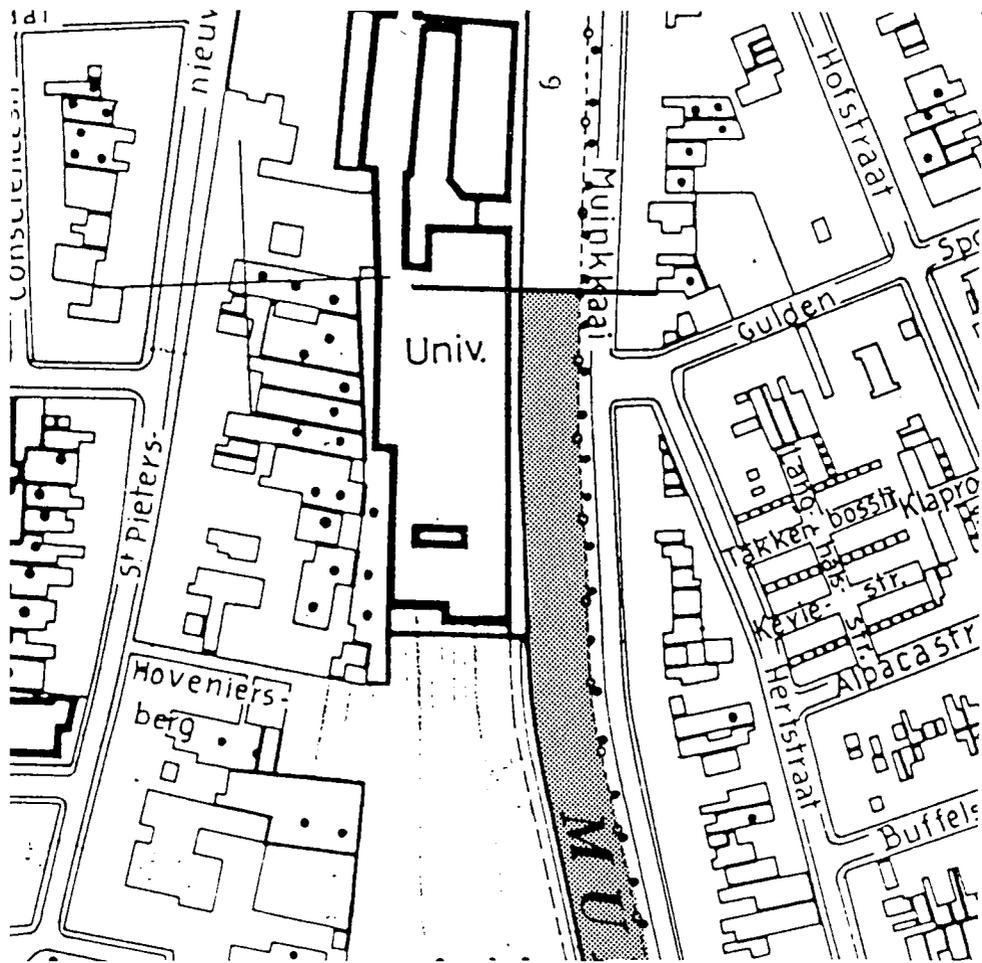




# L'ESCAUT AU PIED DU MONT BLANDAIN

une rivière entre berge et front bâti





EN GUISE DE CONCLUSION ...

Notre promenade gantoise s'achève, au fil de l'eau, au cours de l'histoire de la ville.

La complexité hydrographique du lieu, la permanente imbrication des eaux et de l'urbain, font de Gand une source sans cesse résurgente de questionnements sur les mises en scène urbaines et les possibles valorisations de l'élément liquide en milieu minéral dense.

Contrairement à l'affirmation selon laquelle, "la ville, c'est de l'histoire solidifiée", Gand apparaît par ses fleuve, rivières et canaux comme une histoire en mouvement, lente mais toujours remise en cause, selon l'usage même de ses eaux, selon l'instabilité de ses rives.

Nous avons vu comment à travers ses tracés urbains, sa trame parcellaire, les orientations et les formes du bâti, en constant rapport avec l'eau, c'était bien l'identité même de Gand qui était révélée par cet essai d'analyse. On peut errer dans Gand et percevoir son charme au détour de ses nombreuses rives. On ne peut lire et comprendre cette ville que par une approche fine de l'histoire de ses eaux. Son histoire accumulée et mouvante nous renvoie à une infinité de paysages qui sont autant d'apprentissages du regard pour une "leçon de choses", pour la mise au point d'un traité - oh combien complexe ! - de composition urbaine.

Contre toute recette paysagère, contre tout a priori esthétique, Gand par l'extrême variété de ses abords à l'eau, nous offre l'image d'une formidable cohésion interne, d'une réussite urbaine.

Une attention nouvelle pour l'élément liquide dans le solide urbain semble aujourd'hui se faire jour chez les architectes et les paysagistes. Puisse cette attention ne pas se figer en des modèles à la mode. Toute eau est mouvante, chaque ville est unique, tout milieu est sensible : un projet de valorisation esthétique, par un "travail sur berges" ne peut temporiser dix siècles de fluctuations et de divagations urbaines. Comme pour tout projet urbain, c'est par une adéquation à l'histoire et à l'histoire unique de chaque lieu que les nouveaux rapports de l'eau et de la ville suivront leur cours.

SOURCES :

GAND / APOLOGIE D'UNE VILLE REBELLE

dirigé par Johan DECAVELE  
Editions " FONDS MERCATOR "  
1989 ANVERS

HABITER GAND DEMAIN  
Revue éditée par l'Institut National du Logement  
Bruxelles 1970 N° 49/50

Illustrations axonométriques

Inline International NV  
Derbystraat 35 9820 GENT Belgique

