

Bruges, ville européenne millénaire

André Vandewalle

Docteur en histoire, ancien archiviste en chef aux Archives de la ville de Bruges

La ville de Bruges est certainement, après Bruxelles, la ville belge la plus connue au monde. Située non loin de la côte de la mer du Nord, cette petite ville attire chaque année des millions de touristes qui sont toujours impressionnés par sa beauté, ses monuments et ses œuvres d'art mais aussi par son histoire. Bruges est en effet par excellence une ville d'art et d'histoire, mais elle est loin d'être une ville morte comme on l'a parfois prétendu. Son charme réside dans le savant équilibre entre une histoire qui connut de grandes heures de gloire et la capacité de vivre aujourd'hui en harmonie avec son patrimoine. L'histoire de Bruges commence il y a plus de deux mille ans mais il faudra attendre le début du second millénaire pour voir son rôle s'affirmer à l'échelle de l'Europe. Après quelques siècles de développement rapide, elle atteint son apogée du XIIIe au XVe siècle pour devenir une des plus grandes cités d'Europe, plaque tournante du commerce européen occidental et éminent centre d'art et de culture. À partir du XVIe siècle son importance diminue mais la ville survécut même aux périodes les plus sombres avant de renouer au XXe siècle avec la prospérité née de l'essor économique de l'Europe contemporaine.

Un peu de toponymie

Le nom de « Bruges » témoigne à lui seul de son orientation commerciale et internationale. En effet, s'il semble que le site de la ville a été occupé dès le début de notre ère, c'est au milieu du IXe siècle qu'apparaît pour la première fois dans les textes le nom de Bruges. On le retrouve également sur des monnaies carolingiennes frappées vers 870. Il est vraisemblablement issu d'une contamination du mot flamand *rugja*, qui est le nom du cours d'eau qui y coulait, et du mot norvégien *bryggia*, qui signifie ponton ou embarcadère, ce qui résulte du fait qu'à cette époque Bruges avait des contacts commerciaux maritimes avec le monde viking de la Scandinavie. N'oublions pas qu'à cette époque, et pour quelques siècles encore, la ville naissante était un port donnant directement sur la mer.

Un essor impétueux

Le IXe siècle fut marqué par la multiplication des expéditions de pillage menées par les Vikings. Toutes les villes côtières tant soit peu prospères étaient pour eux des proies tentantes et Bruges dut se prémunir contre ces attaques en érigeant une forteresse à l'emplacement toujours connu sous le nom de Bourg de Bruges. Tout ceci se passait certainement à l'époque où Baudouin « Bras de Fer » enleva, avec semble-t-il son consentement, Judith, fille du roi de France Charles le Chauve et veuve d'Aethewulf, roi des Saxons, puis de son fils Aethebald... L'intervention du pape Nicolas Ier lui permit d'obtenir non seulement la clémence du roi mais aussi plusieurs *pagi*, riches domaines agricoles, qui firent de lui le premier comte de Flandres. Il fut certainement à l'origine de l'érection de la motte féodale de Gand et, peut-être vers 864, d'un château fort à Bruges. Jusqu'à sa mort, il repoussa les attaques normandes.

Comme le laissent supposer les fouilles effectuées dans le bourg de Bruges, ce fut au cours de la seconde moitié du Xe siècle que l'un de ses successeurs fonda le chapitre de Saint-Donatien dont l'église, aujourd'hui disparue, était bâtie sur le modèle de la chapelle carolingienne d'Aix-la-Chapelle. Avant l'an Mil, la population de la ville avait déjà commencé à croître rapidement comme l'atteste le développement de deux nouvelles paroisses, Saint-Sauveur et Notre-Dame, dont les églises monumentales font aujourd'hui partie de l'important patrimoine architectural de la ville.

À partir de la première moitié du XIe siècle, la renommée internationale de la ville marchande de Bruges est incontestable. À cette époque, son activité commerciale se concentre vers l'Angleterre : lorsqu'en 1127 le comte flamand Charles le Bon fut assassiné dans l'église Saint-Donatien, la nouvelle mit à peine deux jours pour être connue à Londres ! Cet événement eut de graves conséquences politiques et sa succession fut l'objet d'une lutte entre les intérêts de la France et ceux de l'Angleterre, qui dégénéra rapidement en révolte et guerre civile. C'est à la suite de ces événements que Bruges construisit sa première enceinte fortifiée et que les institutions de la ville furent organisées : les droits des habitants furent stipulés dans une charte et la ville fut dorénavant gouvernée par des échevins.

Le port drapier

Peu de temps après, en 1134, un violent raz-de-marée provoqua la formation d'un profond bras de mer, le Zwin, reliant Damme à la mer du Nord, ouvrant ainsi à Bruges la voie vers le grand commerce maritime. De Damme, ainsi devenu l'avant-port de Bruges, un nouveau canal fut creusé vers la cité. Cette nouvelle liaison maritime devint un facteur essentiel pour le développement de Bruges en tant que port de mer. Certes les navires devaient – à cause du manque de profondeur et de l'ensablement de la voie navigable – transborder leurs cargaisons à Damme et plus tard à Sluis dans des bateaux plus petits mais les marchandises étaient tout de même acheminées au cœur de la ville où se trouvaient débarcadères et entrepôts. L'ensemble constitué par Bruges, la « ville-mère » et ses avant-ports était englobé dans le même système économique et juridique préservant le contrôle complet de Bruges sur ses activités maritimes.

Grâce à sa situation, Bruges était le port d'exportation naturel de la Flandre et des régions avoisinantes. Le produit d'exportation par excellence était ce drap des Flandres, renommé pour son exceptionnelle qualité. Mais il faut garder en mémoire que, si la manufacture du drap était bien flamande, la matière première était essentiellement importée des îles Britanniques, surtout d'Angleterre ; les tisserands de la région souffraient d'une pénurie chronique de laine indigène dont la qualité n'était d'ailleurs pas toujours satisfaisante.

Du fait de leur situation géographique privilégiée par rapport au marché anglais, les marchands brugeois étaient les principaux protagonistes de ce commerce. De Bruges, la laine était redistribuée vers les grands centres textiles flamands de Gand, Ypres, Lille et Douai. Les étoffes luxueuses qu'on y fabriquait étaient très prisées dans tous les pays d'Europe. Jusqu'au XIIIe siècle, ce furent les marchands flamands qui en assuraient la commercialisation dans toute l'Europe ; puis les négociants étrangers affluèrent à leur tour dans la région productrice pour les acheter, apportant par la même occasion leurs propres matières premières et produits agricoles au marché de Bruges. La population connut alors une croissance extrêmement rapide : à la fin du XIIIe siècle elle atteignit son apogée et comptait entre quarante-deux et quarante-six mille habitants. Bruges était alors l'une des plus grandes villes d'Europe, en concurrence directe avec Londres et Barcelone et à peine moins peuplée que Paris, Gand et quelques villes de l'Italie du Nord. En conséquence, Bruges fut obligée, en 1297, d'édifier une nouvelle enceinte, plus grande, dont le périmètre atteignait quelque six mille huit cents mètres et qui comptait neuf portes de pierre, dont quatre ont résisté aux affres du temps et marquent aujourd'hui les bornes de la ville ancienne.

Un centre commercial de dimension européenne

Aujourd'hui, pour les brugeois comme pour les touristes, le point nodal de la ville est le beffroi qui s'élève sur la Grand'Place. Imposante tour qui domine l'ensemble des halles où l'activité

commerciale quotidienne était la plus intense, il fut bâti au XIII^e siècle pour abriter les chartes de privilèges et la trésorerie de la ville ; il était de ce fait le symbole du pouvoir communal. Une autre halle, disparue depuis plus de deux siècles, la Nouvelle Halle, fut érigée à la même époque sur le côté est de la Grand'Place. Elle était également appelée Waterhalle – Halle de l'eau – car elle était traversée par le canal « Reie » ; les bateaux pouvaient y décharger à l'abri. Un peu plus au nord se trouvait la grue de la ville, construite en bois, qui servait essentiellement à décharger les marchandises transportées en tonneaux. Un autre élément essentiel de l'infrastructure portuaire était le Tonlieu, centre de péage, qui était équipé d'une balance.

Ce quartier voué au transport et à l'activité portuaire était aussi celui où les marchands étrangers vivaient et se livraient à leurs activités. Ils séjournaient dans des auberges, telle celle de la famille Van der Beurse. Cet immeuble et la petite place qui la précède devinrent un lieu de rencontre très important, où se négociaient les lettres de change et les lettres de crédit, tandis que dans les rues avoisinantes se développait l'activité des prêteurs et des « marchands d'argent » : le lieu fut dès lors familièrement dénommé *beurs* du nom de la famille fondatrice de l'une de ces principales auberges ; on trouve là l'origine du mot français bourse... Plus prestigieuse, la cour Bladelin était au milieu du XV^e siècle le siège d'un comptoir de la banque florentine des Médicis, dirigé pendant un certain temps par le fameux Tommaso Portinari. Dans le même quartier s'élevèrent également les maisons consulaires représentant les nations étrangères qui commerçaient à Bruges. Les consuls y tenaient leurs réunions et y gouvernaient leurs ressortissants. L'exemple le mieux conservé en est la loge génoise, bâtie à la fin du XIV^e siècle à côté de l'hôtel Van der Beurse.

La maison des Orientaux – les marchands allemands de la Hanse – était le siège du groupe le plus ancien et le plus fort des nations étrangères à Bruges. Elle assurait le négoce des produits nord-européens, tels que le cuivre du centre de l'Allemagne, du poisson salé de Scandinavie, du blé et de l'ambre de Prusse et de la fourrure et du bois de Russie.

Les Italiens n'agissaient pas en bloc comme les hommes de la Hanse mais étaient divisés en « nations » en fonction de leur appartenance à telle ville ou à tel État. Ensemble, ils représentaient toutefois un contingent de marchands aussi important que celui des Allemands. Vénitiens, Génois, Florentins et Lucquois apportaient des produits agricoles mais aussi des étoffes fines et des épices de l'Orient. Les Florentins et les Lucquois introduisirent aussi les techniques financières les plus avancées à Bruges. La péninsule Ibérique était également représentée par plusieurs groupes de marchands, essentiellement Catalans, Castillans et Basques. Ces derniers étaient surtout navigateurs, tandis que les Castillans exportaient de la laine et du minerai de fer. Les Portugais fournissaient des produits agricoles comme les figues, les olives et l'huile. Au XV^e siècle vinrent s'ajouter les produits en provenance des terres nouvellement découvertes comme le sucre et l'ivoire. Les Anglais et les Écossais enfin restaient essentiellement pourvoyeurs de laine brute.

Le commerce international procurait du travail à environ un quart des habitants de la ville. Parmi tant d'autres, des hôteliers comme les Van der Beurse, de nombreux changeurs qui procuraient de la monnaie et surtout des courtiers dont le rôle était indispensable pour les transactions entre étrangers. Un autre quart de la population brugeoise travaillait dans la production des textiles tandis que d'autres métiers spécialisés assuraient l'approvisionnement et l'industrie du luxe comme la mégisserie, la maroquinerie, l'orfèvrerie et la tapisserie.

Le siècle d'or bourguignon

Au début du XIV^e siècle, après la victoire militaire remportée par les milices communales de Flandre sur le roi de France à la bataille de l'Éperon d'or, Bruges réorganisa son gouvernement local dans une optique plus démocratique en introduisant la participation des gens de métier à côté des patriciens. À l'avènement de la dynastie bourguignonne en Flandre à la fin du XIV^e siècle, Bruges était au faite de sa puissance économique et politique. Sur l'échiquier politique du comté de Flandre, la ville de Bruges était une pièce capitale, l'une des trois grandes villes qui participaient au gouvernement du comté. En 1376 débuta la construction du splendide hôtel de ville en style gothique tardif qui est toujours le monument majeur du Bourg. À la même époque, les ducs de Bourgogne firent édifier un magnifique palais, la Cour des Princes, mais celui-ci n'a

malheureusement pas été conservé jusqu'à nos jours.

Le train de vie fastueux de la cour de Bourgogne rejaillissait sur le peuple brugeois. On connaît les festivités éclatantes des ducs, qui culminèrent en 1430 à Bruges lors du mariage de Philippe le Bon avec Isabelle de Portugal. À cette occasion le duc fonda l'ordre de la Toison d'or. En 1468, c'est lors du mariage de Charles le Téméraire avec Marguerite d'York que fut organisé le premier tournoi de l'Arbre d'or, d'inspiration romanesque, qui, autour d'un arbre d'or, faisait référence à l'antiquité grecque. Cet événement est de nos jours commémoré tous les cinq ans par le cortège de l'Arbre d'or. Un autre cortège brugeois très célèbre est la procession du Saint-Sang. Il s'agit ici d'une fête annuelle de caractère religieux qui rappelle l'arrivée à Bruges de la relique du Saint-Sang à l'époque des croisades. Elle se fête toujours, depuis le dernier quart du XIIIe siècle...

Durant la période bourguignonne, la présence de tant d'éminentes personnalités du monde politique et diplomatique et des milieux financiers et ecclésiastiques détermina un mode de vie urbain qui permit l'épanouissement de l'industrie de luxe et multiplia les commandes passées aux artistes. Attirés par ce climat extraordinaire, des peintres aussi célèbres que Jan van Eyck et Hans Memling vinrent y livrer leurs productions artistiques tandis que florissaient l'art de la miniature et celui du manuscrit, prolongé plus tard par l'édition de livres.

Bruges dans un nouveau monde

Vers la fin du XVe siècle, au moment où les Portugais et les Espagnols, pionniers des Grandes Découvertes, partaient à la conquête du monde, Bruges connut un renversement de son histoire. Au moment où le déclin de l'industrie drapière flamande affaiblissait sa capacité exportatrice, le port de Bruges fut menacé par la progression de l'ensablement du Zwin, alors que le port voisin d'Anvers, plus adapté aux nouveaux flux du commerce mondial, entra en concurrence immédiate avec Bruges. De plus, au même moment, la situation politique se dégradait : après la mort accidentelle de la comtesse Marie de Bourgogne, qui tomba de cheval lors d'une partie de chasse en 1482, le gouvernement de Flandre revint à la dynastie des Habsbourg mais le prince Maximilien d'Autriche eut beaucoup de difficultés à imposer son pouvoir sur les villes flamandes toujours jalouses de leurs prérogatives. En 1487, il fit occuper la ville rebelle mais fut fait prisonnier et subit une humiliante captivité de trois mois avant de céder aux exigences du pouvoir communal et de renoncer à la régence sur les villes de Flandre. Il répliqua d'une manière insidieuse en ordonnant aux membres des nations étrangères de quitter la ville et de s'établir à Anvers. Par la suite les Brugeois eurent grand peine à les faire revenir vers une ville qui avait perdu beaucoup de ses atouts économiques... Ainsi commença le déclin de Bruges.

Le déclin

Entre 1510 et 1520, tous les ressortissants des nations étrangères avaient transféré leurs sièges à Anvers. Seuls les marchands espagnols restèrent à Bruges et y poursuivirent un commerce international de grande envergure, en approvisionnant les Pays-Bas en laine espagnole presque exclusivement à partir du port de Bruges, conservant ainsi un certain dynamisme à cette ville en régression.

L'avènement de Charles Quint, qui réunissait en sa personne le gouvernement des Pays-Bas, le Saint Empire romain germanique, l'Espagne et ses vastes colonies du Nouveau Monde, avait donné aux Brugeois un grand espoir de retrouver leur ancienne prospérité. Le règne de l'empereur Charles, lui-même né en Flandre, n'était d'ailleurs vraisemblablement pas sans rapport avec la présence durable des marchands espagnols à Bruges. La ville réussit aussi à obtenir les brevets nécessaires pour améliorer son port. Au milieu du siècle, Bruges entreprit des travaux de grande ampleur pour approfondir le chenal qui donnait accès à la mer. On creusa même un nouveau canal, dont l'achèvement fut annoncé à grand renfort de publicité, et dont on retrouve le tracé sur un remarquable plan de la ville gravé en 1562 par l'artiste Marc Gerards.

Mais le déclin, pour inéluctable qu'il fût, était très progressif et la vie y conservait un éclat certain. Le niveau culturel et artistique de Bruges se maintint durant une grande partie du XVIe siècle.

Vers 1520, Bruges était le centre d'un réseau d'humanistes européens. Le célèbre Érasme de Rotterdam, qui aimait à y retrouver ses amis, en parlait comme de la « nouvelle Athènes ». Un de ses amis, le juif espagnol Jean-Louis Vivès, y résida longtemps et y publia des essais qui furent à l'origine de la politique brugeoise en matière d'enseignement et d'assistance publique. Le brugeois Simon Stevin jouissait d'une impressionnante renommée en mathématiques mais dut quitter sa ville natale pour les Pays-Bas en raison de sa sympathie envers la Réforme qui, bien qu'ayant des partisans à Bruges, n'y connut pas un grand succès. Vers la fin du XVI^e siècle, la ville s'accommoda de la domination espagnole catholique mais, entraînée dans le sillage de la révolte de Gand, elle prit aussi un temps le parti des opposants au roi d'Espagne. Lorsqu'Alexandre Farnèse reconquit les Pays-Bas pour le compte de la couronne espagnole, Bruges se réconcilia avec le roi mais le mal était fait : l'essentiel des opérations militaires avait eu lieu dans la zone du Zwin ; la plaine proche du Sluis – l'écluse qui permettait, par un effet de chasse, de garder ouvert le chenal – avait été occupée. Les navires ne pouvant plus guère y aborder, les marchands désertèrent la ville : le port de Bruges était ruiné.

De la ville morte en apparence à la ville prospère d'aujourd'hui

La crise qui survint à la fin du XVI^e siècle fut profonde et se poursuivit au siècle suivant car la ville ne sut trouver de nouvelles activités pour pallier la désaffection qui touchait le port du Zwin et le report des activités portuaires vers Ostende. Bien sûr Bruges pouvait encore tirer profit de sa position au point de jonction des canaux qui conduisaient vers l'arrière-pays ; c'est ainsi qu'elle ouvrit un nouveau bassin commercial en bordure de la ville en 1665 et créa une Chambre de commerce. Quelques familles brugeoises se tournèrent également vers le commerce avec les pays du sud, la péninsule Ibérique et ses colonies, mais rien n'y fit : la période de gloire de Bruges était passée.

Bruges participa activement au mouvement de la Contre-Réforme. En 1559 la ville était devenue le siège d'un évêché, les jésuites dominaient l'enseignement et les cloîtres prospéraient. De nombreuses maisons particulières dont les façades de bois étaient dangereusement inflammables édifièrent de remarquables façades en briques de style baroque et classique mais l'intérieur de nombre d'entre elles conserve aujourd'hui encore de nombreux éléments médiévaux.

Une reprise modeste mais soutenue

Le régime autrichien du XVIII^e siècle chercha à stimuler la relance économique ; de nouvelles chaussées furent tracées, de nouveaux canaux creusés, améliorant les relations avec l'intérieur du pays. Autour du bassin portuaire de Bruges, les grands entrepôts se multiplièrent. Dans les années 1770 et 1780 la vie commerciale y battait son plein tandis que prospéraient de petites manufactures, comme celle qui se consacrait à la fabrication de faïence.

À partir de la fin du XVIII^e siècle Bruges, comme toutes les villes et communes flamandes, vécut un temps de bouleversements politiques et de transformation économique rapide. Pendant la domination de la France napoléonienne, Bruges devint préfecture du département de la Lys, précurseur de l'actuelle province de la Flandre occidentale. La violence révolutionnaire eut cependant pour résultat déplorable la démolition de la cathédrale de Saint-Donatien au Bourg, dont la mémoire est aujourd'hui perpétuée par la présence d'une petite maquette sur la « place des Amoureux ».

Le début du XIX^e siècle marquait aussi un pas vers le modernisme : Napoléon fit creuser le canal de Bruges à l'Écluse et, dès 1838, la liaison ferroviaire reliant la côte à Gand passait par Bruges. Après deux siècles de repli, Bruges voyait s'offrir à elle la possibilité de sortir de son statut régional pour reconquérir son rôle international. Profitant de cette opportunité, toute une colonie de Britanniques choisit la ville comme lieu de séjour, attirée par le charme médiéval si bien préservé de la ville et par une vie tranquille et bon marché. Mais la ville restait pauvre, faute d'avoir participé au premier grand mouvement d'industrialisation qui marqua l'Europe du XIX^e siècle. Au milieu du siècle, près de la moitié de la population devait faire appel à l'assistance publique. La plupart des familles actives vivaient de la confection artisanale de dentelle. La

mécanisation industrielle y fit une entrée tardive dans le dernier quart du siècle.

Une cité riche de son histoire, mais qui ne reste pas figée dans le souvenir de son passé...

L'intérêt et le goût pour les vestiges du passé, nés également au XIXe siècle, permirent de préserver le charme médiéval de la ville ; ils conduisirent aussi à l'épanouissement de l'art néo-gothique et à la construction et la restauration des immeubles dans un style médiéval. Le prêtre brugeois Guido Gezelle, qui peut être compté parmi les plus grands poètes flamands, fut un adepte de ce mouvement. Vers la fin du siècle, l'auteur Georges Rodenbach publia son fameux livre *Bruges-la-morte*. L'image romantique et mythique de la ville évoquée dans ce livre donna naissance à un cliché qui resta toujours attaché à l'histoire de Bruges et influa certainement sur la manière dont les artistes symbolistes de France et de Belgique ressentirent l'atmosphère de la ville ; ils en firent une halte de prédilection : nous ne citerons pour exemple que les peintures de Fernand Khnopff et d'Henri Le Sidaner...

Mais jamais la cité n'était morte. Certes, elle avait connu des périodes de déclin, celles-là même qui lui permirent de conserver presque intact son patrimoine ancien. Bruges avait toujours conservé son esprit cosmopolite, jamais elle n'avait oublié le rôle international que son port avait joué au Moyen-Âge. À la fin du XIXe siècle, une volonté politique fit naître un nouveau port, celui de Bruges-sur-la-mer, Zeebrugge, qui fut inauguré en 1907. Après un lent démarrage, il connut une évolution rapide vers 1960 avec le développement du trafic des conteneurs, pour devenir un des piliers de la nouvelle et florissante économie de Bruges.

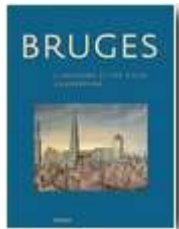
Pour conclure, nous mentionnerons tout particulièrement le tourisme, devenu l'une des activités les plus importantes de la ville. Des visiteurs venus de toute l'Europe avaient commencé à redécouvrir la ville de Bruges dès la fin du XIXe siècle. Leur affluence fut encore stimulée par l'organisation de cortèges historiques et de grandes expositions d'art. En 1902 Bruges organisait la première grande exposition consacrée aux peintres désormais appelés « Primitifs flamands ». En 1907 suivait une exposition autour du thème de la Toison d'or. C'était le début d'une série d'expositions artistiques de grande envergure. Aujourd'hui la renommée des musées et la conservation exemplaire des monuments anciens de la ville sont devenues des atouts précieux pour le développement d'une importante activité touristique.

André Vandewalle

Février 2004

Copyright Clio 2021 - Tous droits réservés

Bibliographie



Bruges, l'histoire d'une ville européenne
Sous la direction de Marc Ryckaert et André Vandewalle
Iannoo, Tielt, 1999



Bruges et l'Europe
Sous la direction de Valentin Vermeersch
Albin Michel, Paris, 1993



Les marchands de la Hanse et la banque des Médicis. Bruges, marché
d'échanges culturels en Europe
André Vandewalle
Exibitions International Editions, Bruges, 2002