Anvers-Malines

Pour bien apprécier le charme spécifique d'Anvers, il faut y aborder par eau ou, tout au moins, dès l'arrivée, faire l'ascension de la tour de l'église Notre-Dame et contempler la ville étalée sur la rive de l'Escaut.

C'est ainsi — quand on voit à la fois le fleuve et la ville, le fleuve aux horizons infinis, la ville au port merveilleusement animé et aux monuments cossus et éloquents — c'est ainsi, dis-je, que l'on dégage le plus exactement l'impression dominante que doit laisser dans la mémoire la vue de cette ville, dont l'histoire est régie par le fleuve et qui est toute dans ce symbole : le Commerce menant la Richesse après soi et celle-ci donnant l'essor aux Arts.

Il y a dans la légende de Lohengrin, — cette légende qui a provoqué le chef-d'œuvre musical le moins contesté du XIXe siècle, cette légende qui a pour théâtre précisément notre Escaut baignant le Brabant, dont Anvers a fait partie durant tout l'ancien régime, — il y a, dans cette légende, deux choses à remarquer et qui me viennent à l'esprit chaque fois que je débarque à Anvers et que le fleuve se montre dans toute sa majesté. L'une de ces choses est que l'auteur de la légende, qui nous reporte au Xe siècle de notre ère, a, incontestablement, subi le charme de notre fleuve brabançon et belge, quand il en a fait, de préférence à tous autres, le chemin par lequel un dieu ou tout au moins un envoyé des dieux s'est présenté au roi de la Germanie; l'autre est que cette légende elle-même est aussi comme une allégorie prophétique; que Lohengrin représente le commerce maritime, venant par l'aval, des régions éloignées et mystérieuses de la terre, — *in fernem Land*, — offrant son assistance au Brabant, représenté par Elsa-Anvers, et l'emportant, dans cette mission, sur le commerce continental amené de l'amont et représenté par le comte de Termonde, de bien moindre envergure, évidemment, qu'un messager des dieux.

Voilà la prophétie que le barde inconnu qui chanta la légende du chevalier du Saint-Graal, semble avoir pressentie à l'adresse d'Anvers. Et voici la réalité qui, une première fois, au XVIe siècle, et, une deuxième et bonne fois, dans notre siècle, s'est dressée devant le monde : Anvers puissante par le commerce et transitant par son port une grande partie de la production de l'Allemagne.

Anvers et son port, son fleuve, pour mieux dire, sont inséparables dans mon esprit, comme ils l'ont été dans l'histoire depuis qu'il y a des documents attestant son existence; et qui datent du VIIe siècle.

Or, évocation incompressible, c'est précisément à l'époque où l'on place la légende de Lohengrin que des perturbations géologiques ont donné au bas Escaut la configuration que nous lui connaissons et qui seule a permis à Anvers de devenir un port de

commerce mondial, au détriment de ceux qui, dans notre pays, étaient plus près de la mer : Gand et Bruges.

Ce n'est pas, toutefois, que Lohengrin, pardon! le dieu du commerce, ait pu, dès l'origine, conduire ses voiles et jeter l'ancre devant le *burg* ou *steen* des marquis d'Anvers!

Non! car les bateaux devaient passer par la Flandre et la Hollande avant d'arriver au Brabant, et il y avait cent entraves et cent taxes prohibitives à franchir et à payer.

Ce n'est donc qu'à partir du XVe siècle, à partir du moment où les ducs de Bourgogne eurent réuni la Flandre, la Hollande et le Brabant, qu'on laissa agir, plus librement, le cours des intérêts économiques.

Anvers devint, dès lors, le plus grand port de l'Europe occidentale. Les richards et la richesse y affluèrent dès le commencement du XVIe siècle. Et ce serait incontestablement devenu et resté la plus grande ville non seulement de notre pays, mais peut-être même du monde, si les événements politiques ne l'avaient pas arrêtée dans son essor, pendant la seconde moitié du siècle de la Réforme.

La marchandise n'aime pas les marchés qui ne sont pas sûrs. Aussi les troubles religieux commencèrent-ils à effrayer et à éloigner les étrangers. La séparation politique des Pays-Bas du Nord acheva la décadence commerciale. La Hollande, maîtresse des bouches de l'Escaut, les ferma pendant deux siècles et il fallut attendre la conquête française pour voir rétablir la liberté de la navigation.

Napoléon Ier vit, avant tout, l'intérêt militaire qu'il avait à posséder un arsenal maritime dirigé vers l'Angleterre. Cependant, les travaux qu'il fit entamer eussent amené rapidement le retour de la suprématie commerciale du port d'Anvers sur tous ses rivaux, si les événements de 1815 et de 1830, encore une fois, n'eussent amené des entraves à la libre circulation des vaisseaux à l'entrée du bas Escaut.

Ce n'est donc qu'à partir de 1839 et à partir de l'abolition des péages sur le fleuve qu'Anvers a pu, pratiquement et définitivement, vivre en communion intime avec ce dernier; et de cette union féconde est née la prospérité la plus merveilleuse dont la Belgique indépendante ait offert le spectacle.

Le trafic d'Anvers, qui était de 439,179 tonnes (1,915 navires) en 1856, a passé au chiffre de 11,101,015 tonnes (6,162 navires) en 1908, et sa population, qui était de 102,761 habitants en 1856, est montée au chiffre de 325,000!

Aussi Anvers est-elle redevenue une ville riche, et cosmopolite, et belle.

Si son temps de splendeur du XVIe siècle lui a laissé la plus belle et la plus haute tour de cathédrale de nos contrées; si son hôtel de ville n'a qu'un défaut, c'est d'avoir voulu être trop riche, trop inspiré de la Renaissance grecque et romaine et trop dédaigneux de l'art ogival, qui venait de se montrer si puissant et si original chez nous; si elle a eu la chance de pouvoir conserver, quasi intacte, la plus célèbre officine d'imprimeur qui ait honoré notre pays à l'époque où l'art de l'imprimerie, dans toute sa jeunesse, réalisait cependant déjà des merveilles; si l'imprimerie plantinienne, transformée en musée, atteste, elle aussi, qu'Anvers était une ruche en pleine activité à l'époque où des penseurs comme les Erasme, les Juste-Lipse, ivres de classicisme, avaient comme la folie des livres, notre époque a également rempli cette ville de monuments grandioses. Et la disparition successive de ses enceintes militaires lui a donné et lui donnera de l'espace pour s'embellir et s'agrandir encore avec toute la fougue dont elle se montre capable.

Coïncidence remarquable: c'est précisément aux époques de progrès commercial que, chaque fois, les gouvernements ont éprouvé le besoin d'enserrer Anvers dans des citadelles et des enceintes fortifiées. Mais, chaque fois aussi, la ville, étouffant dans cette prison, en a forcé les limites, et les terrains, que les déplacements des besoins militaires rendaient disponibles, servirent à l'embellir.

Quelle est la ville qui, en Belgique, à cause de cela, a d'aussi beaux boulevards qu'Anvers? Quelle est celle qui a pu constituer un parc, une pépinière et surtout un jardin zoologique comme Anvers?

Ce dernier est un si suggestif musée d'histoire naturelle que

de le nommer seulement suffit pour évoquer, chez tous les Belges qui s'y sont rendus afin de se donner une leçon pratique, le souvenir d'un résultat complètement atteint...

J'ai dessiné, tout à l'heure, le symbole du commerce donnant l'essor aux arts. Il n'y a pas eu de théâtre plus expressif de ce symbole qu'Anvers au XVIe et au XVIIe siècles. Il débute par Quentin Metsys, le dernier des primitifs flamands; il hésite à adopter la Renaissance classique italienne avec Van Orley et Coxie, et, miracle de transformation, il redevient Flamand, on ne peut plus Flamand, avec Rubens, Van Dyck et Teniers.

Déjà, cependant, à la fin du XVIIe siècle, l'expansion commerciale avait pris fin. Mais il était resté des fortunes à Anvers et des idées de luxe; et ce furent elles qui lui permirent de devenir le centre d'art le plus caractéristique et le plus incontesté que nous ayions eu en Belgique.

La gloire qui rejaillit sur Anvers de cette période de splendeur de l'art flamand lui a laissé l'ambition d'être, de notre temps aussi, un centre directeur d'idées esthétiques. Les éléments ne manquent certes pas, puisque la richesse y abonde de nouveau, ainsi que le cosmopolitisme. Mais il faudra que la postérité décide et juge si la doctrinalisation, la réglementation des aspirations vers le Beau par le moyen d'un Institut pédagogique était bien ce qu'il fallait pour produire une nouvelle école d'Anvers.

Au fond, ce n'est que par coquetterie que notre métropole commerciale proclame, de temps à autre, qu'elle est aussi notre métropole artistique ou littéraire. Elle est comme un riche marchand qui, entre deux bonnes affaires, met ses plus gros diamants et ses bijoux les plus massifs pour jouir, au moins un court instant, du produit de son labeur et de ses négociations. Mais elle retourne tout de suite à ce qui est réellement son domaine : à l'expansion de ses relations mondiales, par l'amélioration de son outillage économique, par l'embellissement, le perfectionnement, si c'est possible, du fleuve qui fait corps avec elle.....

×××

Or, sous le rayonnement d'un tel phare, que peuvent les petites villes et les campagnes qui forment la région d'Anvers, sinon s'effacer modestement ?

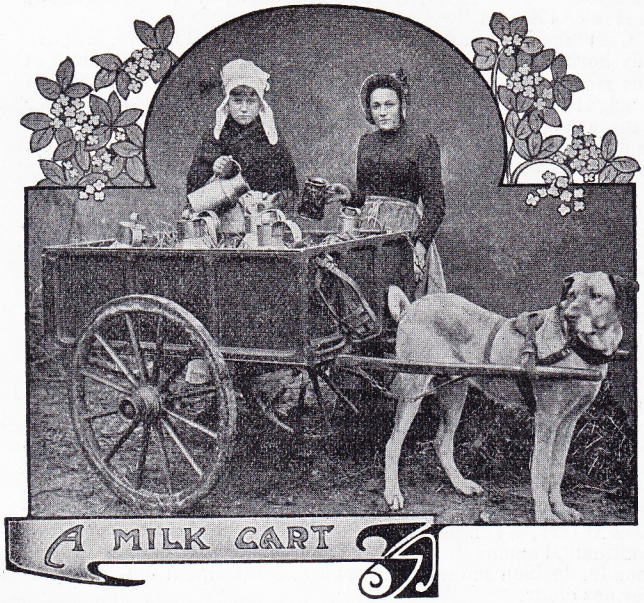
Malines, cependant, perce cette obscurité par son passé et par les compensations qui lui furent données pour prix des déchéances que des raisons d'Etat lui imposèrent.

Elle a bien failli devenir la capitale de la Belgique quand, après avoir lutté inutilement contre Anvers pour le monopole de l'importation commerciale en Brabant, elle devint le siège du Grand Conseil du gouvernement des ducs de Bourgogne et le siège de l'archevêché des Pays-Bas méridionaux.

Ce dernier privilège lui est seul resté, avec la cathédrale de Saint-Rombaut.

Mais comme ce n'est point par la vie du « monde » que ce privilège se manifeste, Malines conserve l'allure d'un lieu de dévotion et de paix, également éloigné du fébrilisme de la capitale et des aspirations au lucre de la métropole commerciale.

J'allais oublier que Malines a failli aussi devenir le centre de notre réseau de chemins de fer et qu'il a conservé, de ce chef, l'arsenal où devaient, dans la pensée de nos premiers ingénieurs,



aboutir et se ravitailler toutes les voies ferrées à créer successivement en Belgique.

Et qu'y a-t-il, par ailleurs, entre Malines et Anvers ?

La vallée du Rupel et la vallée de l'Escaut...

Ces deux vallées, identiques en nature géologique comme en aspect pittoresque, sont comme des ateliers pour la préparation des matériaux et des vaisseaux nécessaires à l'alimentation commerciale de la grande ville.

La nature les a dotées d'une argile unique, seule capable de fournir les briques connues dans le monde entier par le nom de leur région d'origine : Boom et Rupelmonde; et l'industrie humaine a amoncelé sur leurs bords les chantiers de construction et de métallurgie; au point que, quand l'heure du travail bat son plein, on se surprend à écouter le martellement des tôles et des forges, à suivre les fumées des usines et des hauts fourneaux, comme si l'on était dans notre vallée de la Meuse elle-même.

Impressions aussitôt effacées, d'ailleurs, que reçues !

Car si l'on fait abstraction de l'utilisation industrielle des rives de l'Escaut, si l'on ne regarde que les bouquets et l'ourlet des beaux arbres de leurs digues, avec les pointes des clochers des villages et les maisonnettes des passeurs qui les jalonnent, si l'on se promène en bateau au fil de l'eau, on est saisi par l'ampleur du paysage et — je le redis parce que cette vision me hante — l'on rêve du décor du premier acte de *Lohengrin* : — tout eau et tout ciel, — où l'envoyé des dieux, le chevalier au cygne, est, en réalité, remplacé par des messagers, moins poétiques assurément, moins étincelants d'or et d'argent, mais plus créateurs de richesses tangibles.

Et l'on a bien la preuve que le XIXe siècle n'est plus le Xe, ni au point de vue du progrès de la raison humaine, ni au point de vue de l'utilitarisme. Les hommes en général, et les Anversois en particulier, ne croient plus aux dieux qui abordent sur la terre, mais bien à la puissance des échanges internationaux qui amènent la fortune.

MAURICE HEINS.

De Hamoir à Logne

Cette excursion est certainement une de celles dont les diversités d'aspects sont les plus frappantes de la vallée de l'Ourthe moyenne; en d'autres termes, nous verrons ici une des parties les plus mouvementées de la rivière.

Du pont de Hamoir, nous remontons la rive droite de l'Ourthe et nous rencontrons d'abord deux jolis chalets établis au centre d'un nid de verdure. Le chemin ombragé que nous suivons près

16e année. — N° 14 (230) Bulletin officiel bimensuel 30 juillet 1910

TOURING CLUB DE BELGIQUE

Cotisation annuelle de sociétaire : 3 francs
Les dames sont admises

SOCIÉTÉ ROYALE

Envoi gratuit de l'*Annuaire*, du *Manuel du touriste*, du *Manuel de conversation* et, deux fois par mois, du *Bulletin officiel illustré*.

POUR LES MEMBRES DU TOURING CLUB :

Abonnements à l'Exposition, 15 francs au lieu de 20 francs.

Abonnements à Bruxelles-Kermesse, 7 fr. 50 au lieu de 10 francs.

Réduction de 30 p. c. sur les entrées individuelles à l'Exposition : fr. 0.70 au lieu d'un franc.

Réduction de 50 p. c. à la Plaine des Attractions et de 25 p. c. à Luna Park (Bruxelles-Kermesse).

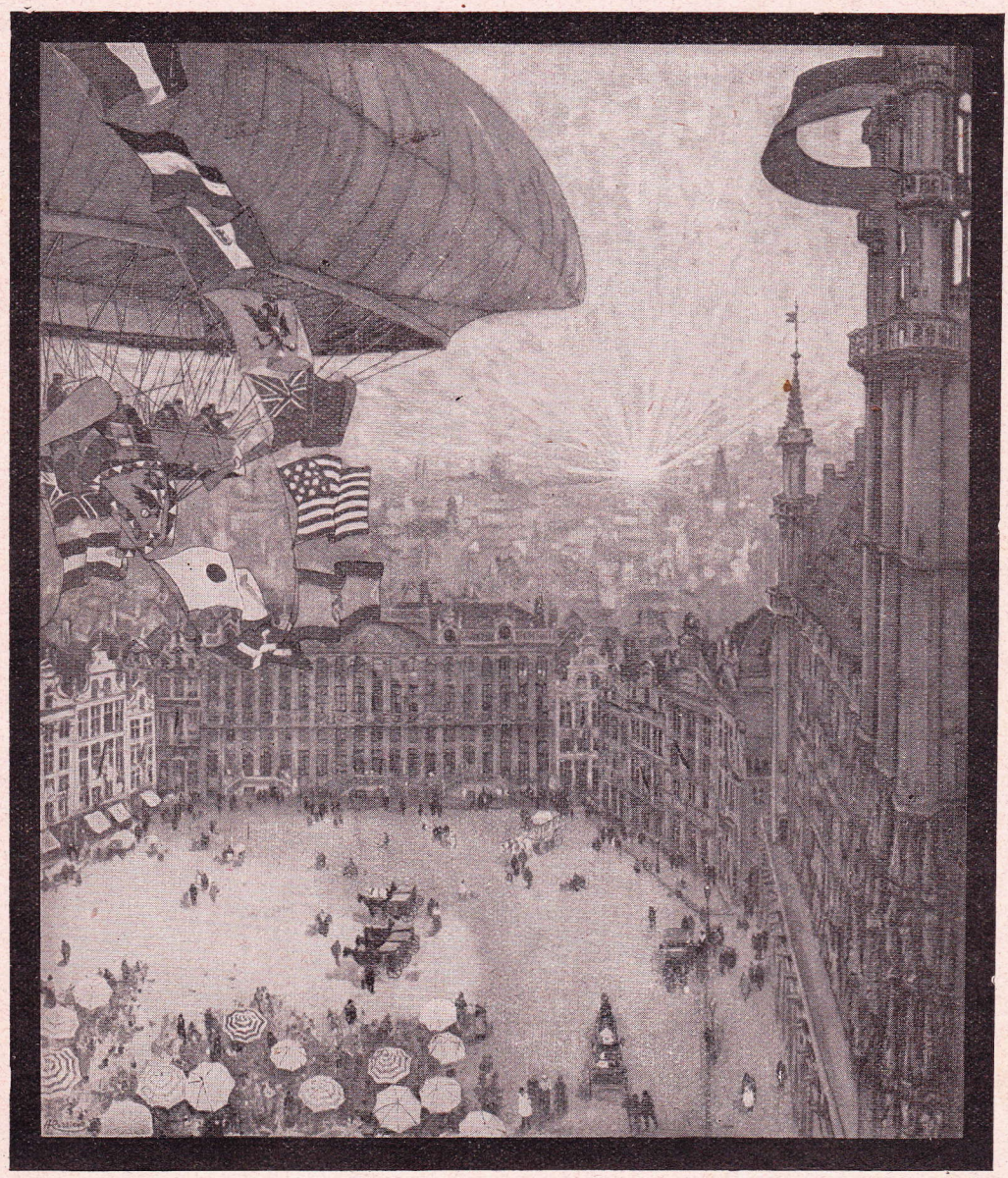
POUR LES MEMBRES DU TOURING CLUB :

Abonnements à l'Exposition, 15 francs au lieu de 20 francs.

Abonnements à Bruxelles-Kermesse, 7 fr. 50 au lieu de 10 francs.

Réduction de 30 p. c. sur les entrées individuelles à l'Exposition : fr. 0.70 au lieu d'un franc.

Réduction de 50 p. c. à la Plaine des Attractions et de 25 p. c. à Luna Park (Bruxelles-Kermesse).



Exposition Universelle et Internationale de Bruxelles

Avril-novembre 1910

Tirage : 65,000 exemplaires.