



SOCIÉTÉ BELGE DES INGÉNIEURS ET DES INDUSTRIELS

LA
Question de Zeebrugge

PAR

Georges LHOEST

Extrait du Bulletin de la Société. — Tome IV. — N° 2. — 1923.

IXELLES-BRUXELLES
IMPRIMERIE G. BOTHY
22, RUE DE LA CONCORDE 22

1923

SOCIÉTÉ BELGE DES INGÉNIEURS ET DES INDUSTRIELS

(Association sans but lucratif)

La Société a été fondée le 8 juillet 1885

SIÈGE SOCIAL :

“ Hôtel Ravenstein „ 3, Rue Ravenstein
BRUXELLES

Téléphone : Brux. 222.47

Extrait des *Indications générales concernant la Publication du Bulletin :*

« Les Auteurs conservent l'entière responsabilité des théories et des opinions qu'ils émettent dans les documents publiés sous leur signature.

» La Société décline toute responsabilité relativement aux questions d'antériorité, de propriété ou d'originalité; à ces divers points de vue la responsabilité des Auteurs reste également entière.

« La reproduction des documents publiés au *Bulletin* est subordonnée à une autorisation du Comité des Publications, qui en fixera les conditions.

« Les tirés à part des études parues dans le *Bulletin* ne peuvent être mis en vente qu'après accord avec le Comité des Publications. »

à Monsieur Frank Steinmetz
Hommage très confraternel

L. Lhoest

— 387 (493) —

La question de Zeebrugge

PAR

Georges LHOEST

I. — Position du problème.

La question de l'opportunité ou de l'inopportunité de Zeebrugge ne se pose pas. Zeebrugge est, voilà un fait, et c'est en partant de là que nous nous déclarons partisan de ce port, conception géniale de Léopold II, que l'inhabilité des uns, l'esprit de dénigrement des autres, a empêché de prouver jusqu'à présent ses réelles capacités de port d'escale et de vitesse.

Peu après la guerre, on se demanda, dans certains milieux, s'il fallait abandonner le port. Des rumeurs furent accueillies à ce sujet par la presse. Force fut, au ministre compétent, de faire une déclaration ne permettant aucune équivoque et où il était dit, bien au contraire, que Zeebrugge faisait l'objet de la sollicitude du gouvernement.

En vérité, le port de Zeebrugge ne PEUT pas être abandonné.

Voici pourquoi : Le camp retranché d'Anvers — forteresse inexpugnable, ainsi que l'on se l'imaginait en 1914 — vit, un à un, ses forts s'écrouler aux premiers obus de 42 que leur appliquèrent les Austro-Allemands. Cela dessilla les yeux à beaucoup de monde, des aveugles recouvrèrent même la vue au point que l'on en est revenu de l'idée de réinstaller le « réduit national » du pays dans une véritable souricière où l'armée et le gouvernement enfermés à l'heure du siège, faillirent se faire capturer pitoyablement en prêtant une oreille trop attentive aux propos de M. Churchill.

L'opinion prévaut aujourd'hui qu'il convient d'établir sans retard notre refuge suprême au centre d'une *région fortifiée*. Qu'entend-on par « région fortifiée »? Une vaste, très vaste étendue de terrains parcourue dans tous les sens par un inextricable et savant réseau de tranchées et de boyaux, disposés suivant les dernières règles de la stratégie, avec des espaces tendus de fils de fer barbelés, des abris bétonnés, des communications souterraines et de nombreuses batteries, lourdes et légères, ingénieusement camouflées ou dissimulées sous bois, une vaste étendue, disons-nous, qui, surtout, serait à même d'être mise sous eau aux endroits voulus, à n'importe quel moment et avec la rapidité requise pour une opération de ce genre.

Or, pareille région, en Belgique, ne se rencontre qu'à la côte, qu'aux alentours de Zeebrugge. A supposer que Zeebrugge devienne la base de notre système défensif, la région fortifiée qui l'entourera pourra s'étendre dans un rayon de quelque soixante kilomètres. « Quelle contrée se prête mieux à la défense, quelle que soit la direction d'où vienne l'attaque, écrivait, il y a peu de temps un officier de la grande guerre. Vers l'Ouest, deux excellentes positions dont les Allemands nous ont démontré la valeur : Escaut-canal de Gand à Terneuzen, Lys-canal de dérivation. Vers le Nord, quoique nous n'occupions pas ses rives, le Bas-Escaut constitue néanmoins, pour les Hollandais, un obstacle sérieux. Vers le Sud, nul ne doutera qu'il nous soit possible de retourner notre ancien front de l'Yser, toujours inondable. Nous aurions même ainsi l'avantage d'être sur les hauteurs de Beerst et de Clercken, d'où l'ennemi nous a observé et arrosé pendant quatre ans. Enfin, le sacrifice héroïque des marins de Beatty, à Zeebrugge, prouve la valeur de la défense de la côte, telle que l'ont conçue les Allemands contre une agression anglaise. Sur tout le pourtour de la zone ainsi délimitée, comme en beaucoup de points de son intérieur, on peut tendre des inondations qui faciliteront la défense pied à pied. Enfin, un réseau routier développé, des chemins de fer vicinaux, des canaux, mettent à la disposition du défenseur un incomparable système de communications et la guerre qui vient de finir en a démontré l'importance capitale. »

Voilà qui est clair. Des accords conclus avec nos alliés anglais et français, il ressort non moins clairement, que nous nous engageons à entretenir sur la Mer du Nord un port en eau profonde capable de recevoir et d'abriter, à toutes époques, des navires de

guerre et des cargos de ravitaillement. Ostende n'offre pas la mouille nécessaire à cet effet. Zeebrugge seul est à même de remplir ce rôle capital pour nos destinées. On se l'est dit au département de la Défense nationale, où des spécialistes en travaux d'art militaire étudient, depuis plus d'un an déjà, la réalisation, au littoral, de notre système défensif de retraite, du « triangle » qui constituera notre réduit suprême et dont l'angle principal sera Zeebrugge.

Ce fut à l'unanimité que la « Commission des ports de Bruges », nommée par arrêté royal, afin d'indiquer les mesures à prendre pour tirer de ces ports les meilleurs partis au point de vue des intérêts de la Belgique, se rallia à un vœu tendant à voir le Gouvernement garantir les profondeurs en la rade de Zeebrugge, considérée comme étant indispensable pour la défense nationale.

M. le commandant Gilbert, délégué par M. Devèze au sein de cette Commission, y fit, notamment, les déclarations suivantes : « Si on admet que le port de Zeebrugge est indispensable pour le ravitaillement de la population, il devient, *a fortiori*, indispensable s'il s'agit d'y faire arriver, en outre, le ravitaillement de l'armée, ravitaillement qui ne peut être conçu séparément de celui de l'ensemble du pays. D'autre part, si nous supposons la Belgique isolée dans une guerre, Anvers peut devenir inutilisable ; nous ne pouvons compter y suppléer par les ports de nos voisins, auxquels la neutralité interdit de laisser passer les ravitaillements de toutes espèces. La Belgique ne pourrait donc compter que sur Ostende et Nieupoort, dont la capacité est certainement insuffisante et, dans ce cas, l'on peut conclure que le port de Zeebrugge est indispensable, sous la condition expresse que la Belgique possède les forces nécessaires pour faire respecter ces installations. »

Nous pourrions citer d'autres avis encore, émanant de personnalités autorisées. Bornons-nous là. Le lecteur aura déjà amplement pu acquérir la persuasion que seule la région côtière convient à la disposition de notre futur réduit national.

Il se trouve, à la tête des ports de Bruges, une compagnie totalement incapable, du fait de l'augmentation de toutes choses, d'assumer l'entretien des installations dont elle est concessionnaire et, en premier lieu, de draguer convenablement la rade de Zeebrugge avec ses seules ressources. Nous en reparlerons plus loin. Dès maintenant, nous pouvons, cependant, en conclure,

avec la Commission des ports de Bruges, que, pour les raisons militaires énumérées et développées ci-dessus, le gouvernement doit prendre les frais d'entretien à sa charge. C'est là une obligation impérieuse, un devoir national, auquel il ne peut se soustraire.

La position du « problème de Zeebrugge » — question longtemps débattue, longtemps obscure — est donc, aujourd'hui, bien nette : prospère ou non, donnant des bénéfices ou coûtant annuellement des millions au Trésor — comme c'est momentanément le cas — le port de Zeebrugge reconnu indispensable pour notre sécurité et notre défense nationale, doit être maintenu en parfait état d'accessibilité à toute époque.

Les partisans irréductibles de l'abandon de Zeebrugge ont opposé au projet de l'aménagement à la côte de notre réduit suprême l'objection qu'un port militaire à Zeebrugge serait irréalisable à cause des progrès de la balistique. Un gros canon, tirant de l'île de Walcheren, pourrait, en effet, démolir de fond en comble la base navale établie à Zeebrugge.

Ces allégations peuvent être aisément réfutées de la manière suivante :

Notre base navale sera concentrée non pas précisément à Zeebrugge même, mais dans une des darses du port intérieur de Bruges, où, entre autres, les Allemands nous ont abandonné un excellent abri pour sous-marins. Mais, un gros canon hollandais pourrait certes tirer sur Zeebrugge. Est-ce une raison suffisante pour renoncer à en faire le débouché de notre marine militaire ? Est-ce que le port de Dunkerque, disposé identiquement avec un môle et une rade abritée, cessa un instant, quoique sous le feu incessant des pièces lourdes de Moere, d'être un centre naval des plus actifs ? D'ailleurs, s'il nous faut abandonner l'idée de Zeebrugge réduit national parce qu'il se trouverait dans la zone du tir de l'ennemi, il n'y a plus de réduit possible en aucun endroit du pays, car la verticale de la Belgique atteint à peine une soixantaine de kilomètres, pensons-nous, et les canons tirent à 120 !

II. — La rade de Zeebrugge et le coût des dragages nécessaires à son entretien

L'ensablement de Zeebrugge ! En a-t-on parlé et que de flots d'encre et... de bile ont été déversés à cette occasion ! Dès l'inauguration du môle, ses adversaires, à la tête desquels se trou-

vaient naturellement les soumissionnaires évincés lors de l'adjudication des travaux, entamèrent une campagne violente, qui pouvait se résumer en ceci : Zeebrugge est irrémédiablement condamné à un envasement progressif et complet.

Cela est faux, archi-faux et le plus acharné parmi les ennemis du port extérieur de Bruges, feu M. Coppieters, nous l'avoua au cours d'une discussion que nous eûmes avec lui, en nous disant : « Si l'on se place au point de vue technique, la question de Zeebrugge se résoud aussitôt. On n'a qu'à payer gros et utiliser, comme à Liverpool, des unités très puissantes. Le dragage de la rade est aisément réalisable et il suffirait, pour ce faire, de deux ou trois fortes dragues seulement. »

Les conseillers techniques du Gouvernement, nommés en 1921, en vue d'étudier les suites qu'avait valu au port l'occupation allemande, émirent, dans le même sens, de péremptoires conclusions.

Avant de les relater, quelques considérations s'imposent.

Aux termes du cahier des charges approuvé par la loi du 11 septembre 1895, les profondeurs prévues en rade de Zeebrugge étaient de 8 mètres, sur une largeur de 300 mètres, le long du quai d'accostage et de 6 mètres partout ailleurs. Par des conventions ultérieures, on décida même de porter la profondeur, le long des quais, à 11 m. 50 sur 450 mètres et à 9 m. 50, sur 375 mètres. A cause de l'absence quasi complète de trafic, ce programme ne fut pas observé. En 1914, tout au plus une mouille de 6 mètres existait, sur 800 mètres, le long de la jetée, à l'aval, comprenant par endroits, quelques fosses inégales à 7 mètres et à 8 mètres.

De 1914 à 1918, les Allemands laissèrent la rade s'envaser pour autant que cet envasement n'empêchât point leurs sous-marins et leurs torpilleurs d'y évoluer. Le résultat fut qu'à l'armistice, l'Amirauté britannique sonda seulement 3 à 4 mètres dans la moitié aval de la jetée et moins de 3 mètres dans la moitié amont. La situation était désastreuse, mais non désespérée. Dès avril 1919, les fonds sous-marins se relevèrent partout le long du quai d'accostage. De mai 1919 à octobre 1920, trois suceuses et une drague à godets enlevèrent 3,700,000 mètres cubes de vase et de sable. Durant la même période, l'ensemble des apports ne passa pas 2,500,000 mètres cubes. Fin octobre 1920, une mouille de 7 mètres, à marée basse, s'étendait sur 650 mètres en aval de la jetée, avec une largeur de 160 mètres. En outre, on pouvait relever, ici et là, des fosses atteignant 9 mètres et davantage.

Là ne se borna pas l'effort de ceux qui mettaient tout en œuvre pour rendre rapidement à Zeebrugge ses capacités d'avant-guerre. Les travaux furent continués d'octobre 1920 à mars 1921. Seules, des suceuses furent utilisées, qui enlevèrent 585,000 mètres cubes. De ce fait, la mouille de 7 mètres s'étendit considérablement et le port fut rendu à la navigation.

Voici, maintenant, les conclusions qu'inspirèrent aux conseillers techniques du Gouvernement l'examen des faits rapportés ci-dessus. A leur avis, il faudrait draguer 3,300,000 mètres cubes — initialement 2 millions 500,000 mètres cubes — pour maintenir notre port en eau profonde, en parfait état d'accessibilité. Pour réduire les frais de dragages, il faudrait, de plus, remplacer les dragues existantes par un matériel capable d'enlever 500.000 mètres cubes par mois.

Un des trois conseillers techniques, M. Merten, nous donna des précisions très intéressantes relativement aux causes d'ensablement de la rade. Ses études ont établi que « l'ensablement total de la rade abritée est indépendant de l'importance des profondeurs créées artificiellement ». Il est erroné, par conséquent, de soutenir qu'il serait impossible d'entretenir la rade du môle, si on l'approfondissait entièrement ; six expériences, qui toutes concordèrent à merveille, l'ont catégoriquement prouvé. A partir de septembre 1919, les approfondissements artificiels les plus considérables, comme ceux opérés avant l'arrivée du « Saô Paulo », n'occasionnèrent aucun accroissement du volume global des alluvionnements. Voilà qui sauvegarde le port en eau profonde du littoral et qui détruit la fable exportée dans certains milieux pour faire croire à l'abandon de Zeebrugge, à cause d'ensablements irrésistibles.

En vérité, Zeebrugge s'ensable comme tous les ports de la Mer du Nord et de l'Atlantique. Le dragage de Zeebrugge n'est pas plus compliqué que celui du port d'Ostende ; il l'est même moins, car le mètre cube de vase enlevée y coûte moins cher.

M. Merten nous démontra encore pourquoi — sous peine précisément de condamnation fatale de Zeebrugge — la rade doit être intégralement entretenue. « Si, déclare-t-il, on laissait se produire des ensablements le long des parties non utilisées du môle, on arriverait à ce résultat déplorable que les sables et les vases ne pourraient finalement plus s'y déposer et qu'ils se réuniraient en conséquence, dans les mouilles destinées à la navigation. Pareil système rendrait de même pratiquement impossible, au

moment où l'exigerait l'extension du trafic, un dragage suffisamment rapide des dépôts dont on aurait laissé s'envahir quelques mouilles réputées de peu d'importance.

Bref, il est suffisamment établi, pensons-nous, que la « question de l'ensablement » de Zeebrugge est clairement élucidée. Le port n'est pas condamné à l'envasement total et ne saurait être abandonné pour cette raison.

Pour l'exercice 1922, la « Compagnie des Installations Maritimes de Bruges », subsidiée à cet effet par le gouvernement, a dépensé, en dragage, la somme de 2,475,000 francs. La profondeur, sous marée basse, est de 6 mètres, au pied du môle, et de 5 mètres, dans le chenal d'accès au canal maritime. C'est insuffisant, dira-t-on, peut-être. Oui, en ce qui concerne le môle, non, pour le chenal d'accès, où la profondeur correspond au tirant d'eau des navires remontant le canal vers Bruges. M. Merten a constaté que l'ensablement de la rade abritée était indépendant de l'importance des profondeurs créées artificiellement. *Il s'en suit que, si l'on portait la mouille le long de la jetée à 8 mètres, et même à 10 mètres, sous marée basse, il ne faudrait ensuite pas draguer plus que lorsqu'on possédait une profondeur plus réduite.* Il importe donc de consentir la dépense momentanée pour porter à la côte — 10 mètres le niveau des fonds sous-marins, car, ainsi, nous offrirons aux lignes d'escales l'accessibilité au port extérieur, *en tout état de marée*, première condition apportée par elles relativement à tout contrat. La passe du Zand, qui donne accès au môle, devrait également assurer une profondeur de 9 à 10 mètres.

L'entretien annuel du port, quelle qu'en soit la profondeur établie, coûte donc annuellement deux millions et demi, soit cinq fois plus qu'en 1913. La Compagnie concessionnaire des ports de Bruges, dont le capital n'a pas augmenté, ne sait plus assumer cette charge et elle souhaite la voir passer à l'Etat. Rien ne serait plus juste (1). Qu'on en juge :

En 1895, au moment de la rédaction des statuts de la compagnie, il fut convenu que l'Etat paierait la construction du môle, mais que, en revanche, la compagnie devrait assurer les frais de dragages dans la rade et dans le chenal d'accès du canal maritime. L'accord se fit sur cette base, car on se figurait alors que

(1) Une nouvelle convention à passer entre l'Etat et la Compagnie des Installations maritimes, élaborée par M. Ruzette, Ministre des Travaux Publics, stipule que l'Etat assumera les frais de dragage à Zeebrugge en retour de 25 p. c. des recettes réalisées dans les ports de Bruges.

les envasements ne seraient pas considérables. Or, ils se firent énormes, formidables. Cependant, la compagnie concessionnaire s'acquitta de sa lourde tâche, sans aide aucune et en réalisant encore, en 1913, un bilan dont l'actif dépassait le passif de près de 300,000 francs.

Mais, il y a eu la guerre, et la Belgique, réputée naguère comme un pays de cocagne, se trouve aujourd'hui à la tête de ceux où le prix des choses a le plus augmenté. Et, notamment, comme nous l'écrivions il y a un instant, le coût du mètre cube de vase draguée a suivi le mouvement de hausse au point d'avoir quintuplé. En réclamant, dès lors, que la compagnie intéressée assure à elle seule l'entretien du port, les adversaires de Zeebrugge lui ordonnent tout simplement de prendre la lune avec les dents.

D'ailleurs, en l'obligeant de draguer son port à ses dépens, le gouvernement commit une injustice qu'on ne s'expliquera jamais clairement. Alors que l'Etat drague à Gand, à Ostende, dans l'Escaut, et jusqu'à des ports locaux, tels que Blankenberghe et Nieuport, à Zeebrugge, dont le nom s'est répandu dans le monde entier, et où va être établi le centre de notre défense nationale, il se décharge de cette corvée entre les mains des administrateurs privés. Deux poids et deux mesures donc.

Cette situation va cesser heureusement, parce qu'il le faut. En effet, comme nous l'avons développé tantôt, *le réduit national du pays devant être installé au littoral, avec Zeebrugge comme base navale et de ravitaillement, il s'ensuit que, vu l'incapacité pécuniaire de la compagnie, le Gouvernement va réviser ses statuts, en stipulant que l'Etat paiera chaque année l'entretien intégral de notre port en eau profonde.* Espérons que ceci soit tôt fait.

*
**

Résumons-nous. Nous avons montré, jusqu'à présent, que le port de Zeebrugge sera indéfiniment maintenu en état d'accessibilité eu égard à notre défense nationale et l'on a vu, d'autre part, que les dragages nécessités pour ce faire constituent une besogne aisée à accomplir, mais coûtant relativement cher.

Puisqu'il en est ainsi, tâchons de retirer profit autant qu'il se peut des installations maritimes, qui absorbèrent et réclament encore de nombreux millions. Comment nous y prendre? En développant à côté du port d'escale, un centre industriel, car les escales, en elles-mêmes, quelque nombreuses qu'elles puissent être, ne rapporteront jamais gros, au sens pécuniaire du mot. C'est ce que nous allons voir à l'instant.

III. — Zeebrugge, port d'escale et de vitesse.

Ce fut certes dans la pensée d'en faire un port d'escale et de vitesse que l'on construisit Zeebrugge. Les espoirs que l'on avait fondé sur cette fonction ne cessèrent, hélas ! d'être déçus depuis 1907, date de l'inauguration du môle, jusqu'en 1914. Et depuis l'armistice, la situation ne s'est guère améliorée.

Est-ce à dire qu'il faille renoncer à jamais d'attirer en notre port d'escale et de vitesse les paquebots qui relient l'Europe centrale aux deux Amériques ? Nous répondons catégoriquement non, quoique nous ne dissimulions pas qu'il faudra déployer de grands efforts et des trésors d'initiative et d'habileté pour parvenir à des résultats tangibles.

D'aucuns s'imaginent que la situation est désespérée parce que, depuis 1907, Zeebrugge n'a pas obtenu de services réguliers d'escales. C'est une grave erreur qui se trouve parfaitement réfutée par M. Schramme, dans un article de revue, où il tirait d'édiifiantes et péremptoires conclusions en rapprochant le port d'escale de Zeebrugge du port d'escale de Boulogne. Il importe, pour la défense de notre thèse, de rapporter ici, très brièvement, l'argumentation de M. Schramme.

La configuration de Boulogne est, en moins bien, identique à celle de Zeebrugge. La digue Carnot y constitue ce que chez nous nous appelons le « môle » ; elle abrite également une rade étendue. Eh bien ! ce port de Boulogne, semblable de la sorte à notre port d'escale, fut autrefois l'objet d'attaques des plus vives, émanant de MM. Casse, Coppieters et consorts, soumissionnaires évincés lors de l'adjudication des travaux de la construction de Zeebrugge. « Boulogne, disaient-ils, est un port complètement manqué. Il n'est pas achevé (N. B. : nous sommes en 1892) et l'on hésite à y engloutir encore des dépenses inutiles en présence de sa destinée, qui paraît définitivement compromise. »

Le temps se chargea de réduire à néant ces allégations jalouses. Car Boulogne bénéficie aujourd'hui d'une activité considérable qui va en s'intensifiant toujours. En 1914, six compagnies de navigation transatlantique, nous dit M. Schramme, établies les unes à Rotterdam, les autres à Amsterdam et à Hambourg, faisaient relâcher à Boulogne treize lignes régulières vers les Etats-Unis, l'Amérique latine et l'Afrique. 419 navires s'amarrèrent à la digue Carnot en 1913. Ceci autorise un premier rapprochement avec Zeebrugge. Quand on consulte les statistiques, on trouve

que, dans *les premières années d'exploitation, Boulogne est un port quasi désert (1892)*. Plusieurs années s'étant ainsi écoulées, voilà que soudainement les navires commencent à affluer et, en 1904, 274,000 passagers s'embarquent par le port français. Qu'est-ce que cela prouve? se demande M. Schramme, sinon que *tout port d'escale traverse à ses débuts une crise complète*. Et il n'y a là rien qui puisse étonner. En effet, la fixation en un port déterminé d'escales régulières n'est pas l'affaire d'un instant. La plupart des compagnies de navigation sont liées par de longs contrats à faire relâcher leurs unités dans tel port et non dans un autre. Pour attirer les paquebots ailleurs, il faut donc attendre la résiliation des conventions intervenues, et voilà pourquoi *ce n'est qu'au bout de vingt années* que Boulogne connut la prospérité.

Passons à Zeebrugge. Le port fut inauguré définitivement en 1908. En 1914 déjà, il allait voir affluer le long de ses quais uniques les escales de la *Hamburg-Amerika-Linie*. Et, à l'heure actuelle, les défenseurs de Zeebrugge possèdent, à juste titre, deux arguments patents pour excuser l'absence de trafic : « l'inactivité momentanée de Zeebrugge, comparée aux débuts difficiles de Boulogne, est tout à fait normale; en outre, elle aurait cessé depuis longtemps sans la guerre qui est venue détruire les projets de la *Hamburg-Amerika*. »

Nous traversons d'ailleurs pour l'instant des circonstances exceptionnellement favorables pour attirer des escales. En effet, les lignes conduisant de la Mer Baltique aux ports américains, supprimés pendant la guerre, se reconstituent sur de nouvelles bases. Ils convient de profiter de cet état de choses en mettant tout en œuvre pour nouer avec les compagnies intéressées des contrats stipulant l'escale de Zeebrugge.

Nous pouvons y parvenir aussi bien que Boulogne réussit en son temps, à condition de donner, nous aussi, des garanties. Et ceci nous force à répéter ce que nous disons plus haut : l'Etat belge doit officiellement prendre à charge le maintien en parfait état de la rade de Zeebrugge suivant les profondeurs prévues.

Faut-il rappeler ici les avantages offerts par le port de Zeebrugge à la navigation transatlantique? Nous nous contenterons de faire remarquer que nulle part l'accostage est plus aisé. A Boulogne, à Cherbourg, à Southampton même, le débarquement direct à quai est inconnu. Seul Zeebrugge possède cette faculté. Et

voilà pourquoi on songe à transformer Boulogne, en s'inspirant de notre port côtier. Boulogne aura bientôt un môle d'accostage assez large pour que, comme à Zeebrugge, la voie du chemin de fer et la gare de débarquement puissent s'y trouver et que, par conséquent, l'embarquement et le débarquement s'effectuent directement.

Un mot des facilités de communications internationales par Zeebrugge. Comme Boulogne, Zeebrugge est relié au centre de voies ferrées qu'est Paris par la voie de Lille. De plus, directement raccordé à Bruxelles, notre port extérieur peut assurer des communications rapides avec l'Europe centrale.

Faisons remarquer que Zeebrugge a déjà fait ses preuves au point de vue escale et vitesse. En septembre 1914, la IV^e division belge débarquait au môle sur onze bateaux d'une calaison variant de six à sept mètres. En octobre de la même année, la III^e division britannique débarquait à son tour avec une promptitude qui étonna. En 1920, le Roi partit de Zeebrugge à bord du cuirassé brésilien *Saô Paulo*, dont le tirant d'eau atteint presque les dix mètres! D'autres exemples seraient encore à citer.

Nous concluons de là, avec M. Schramme, d'une part, que le rapprochement de Zeebrugge et de Boulogne est très rassurant pour nous; d'autre part, que, plus que Boulogne autrefois, Zeebrugge, qui est mieux conçu, est en droit d'attendre la clientèle qu'il mérite. La période d'inactivité dans l'avant-port de Bruges touche à sa fin, si notre Gouvernement consent une fois pour toutes à « s'imposer moins de sacrifices que n'en a consentis la France pour Boulogne ».

A l'heure actuelle, et pendant la période estivale seulement, deux services relient Zeebrugge à l'Angleterre, le premier par le port de Hull, le second qui est tri-hebdomadaire, par Harwich. C'est peu. Mais il existe deux autres lignes, celles de la *Red Star Line* et de la *Compagnie Belge Maritime du Congo*, qui auraient intérêt à faire relâcher leurs paquebots à Zeebrugge. Combien de fois les passagers des transatlantiques à destination d'Anvers ne sont-ils bloqués dans l'Escaut par suite du brouillard ou des glaces et perdent de ce fait un temps précieux? L'avantage qu'ils retireraient du débarquement à Zeebrugge serait énorme : en deux ou trois heures, un rapide les transporterait à Bruxelles ou à Anvers.

Eu égard aux escales, il manquait à Zeebrugge une cale sèche, car un port destiné à la grande navigation ne possédant pas de

moyens de carénage, est un non sens. On s'en est rendu compte et on a décidé d'amener prochainement une cale flottante à Zeebrugge, tout en projetant la construction d'une cale sèche.

Enfin, — et c'est là une grosse bonne nouvelle — un service de ferry-boats fonctionnera, au cours de cette année encore, entre Zeebrugge et Harwich. Trois ferries seront utilisés et les départs dans chaque sens se feront, pour commencer, deux fois par semaine.

Les ferry-boats procurent un gain de temps énorme résultant de l'absence de transbordement, le train ferry roulant sur une passerelle du pont du navire sur les quais d'accostage. Cette absence de transbordement permettra ainsi aux marchandises fragiles ou pondéreuses d'être exportées de et vers l'Angleterre à moindres frais (glaces, locomotives, autos, etc.).

Il n'y a pas que la Belgique qui soit intéressée aux ferry-boats Zeebrugge-Harwich. L'Italie compte également les utiliser pour envoyer au marché de Londres les produits agricoles (pommes de terre nouvelles, fruits, etc.) qui sont récoltés chez elle avant qu'ils ne le soient dans les autres pays. Elle espère pouvoir expédier journellement un ferry-boat de 54 wagons de 10 tonnes.

En France, les industriels sollicitent, dès maintenant, un ferry par jour pour l'envoi de charbons. Quant aux produits maraîchers des Flandres, ils ont toujours été fort appréciés à Londres et rien que pour la région de Landeghem, on enverra, à certaines époques et quotidiennement, un demi ferry-boat chargé de fruits et de légumes.

La presse anglaise s'est montrée très enthousiaste à l'annonce du service des ferry-boats Zeebrugge-Harwich. « Un grand pont est jeté sur la Mer du Nord », disait tel journal; « Londres-Syracuse direct! » imprimait un autre et ainsi de suite. Et ceci surtout nous incite à l'optimisme le plus large. Les ferry-boats présentent de telles facilités de transport — coût réduit, sécurité, célérité — que l'on peut prédire le succès le plus grand à l'entreprise qui vient de se créer au mieux des intérêts de tout le pays.

A l'exception des ferry-boats, aucun facteur de vrai rapport ne sera donc jusqu'ici apporté au port (intérieur et extérieur) de Zeebrugge. Or, il faut de l'argent. Nous avons un excellent moyen pour nous le procurer : transférons à Zeebrugge le logement des pilotes belges exilés à Flessingue.

« Tant que les accords hollando-belges résultant des traités de 1839, écrivait récemment M. Arthur Rotsaert, n'auront pas été

profondément modifiés, il ne peut être question de renoncer à la « station » de pilotage de Flessingue. »

C'est aussi notre opinion, mais cela n'empêche que rien ne s'oppose au transfert à Zeebrugge de la résidence des pilotes, car l'habitat de chaque pilote est chose dépendante de lui. « Or, remarquait M. Rotsaert, si tant de nos pilotes habitent en territoire étranger (ils n'y demeurent cependant pas tous), c'est qu'ils y trouvent une plus grande facilité pour aller à leur travail. Le jour où le Gouvernement belge leur aura donné le moyen d'agir autrement, ils émigreront tous! »

Les quelque 2,000 ou 3,000 Belges formant notre population flessingnoise dépensent annuellement en contributions, loyers, frais d'entretien, écolage, nourriture, etc., près de douze millions, auxquels il faut ajouter trois à quatre millions pour les subsides à l'école belge de Flessingue, l'occupation de magasins et bureaux, les frais de carénage et de réparations des goëlettes, vapeurs et embarcations, soit donc un total de quinze millions exportés chaque année en terre étrangère.

On comprend combien il serait souhaitable que cet argent soit dépensé dans le pays. Il ne tient qu'à notre Gouvernement d'attirer nos familles de pilotes à Zeebrugge : ce serait pour lui un jeu. Et le pilotage belge résidant à Zeebrugge rapporterait annuellement deux millions à l'administration du port, de quoi couvrir la presque totalité des frais de dragages!

... Ferry-boats et pilotage, voilà déjà deux facteurs de rapport. Il en est d'autres encore, bien plus importants : un port franc et un port de pêche industrielle, deux projets à l'étude et dont la réalisation ne saurait tarder longtemps.

Le port de Bruges, le canal maritime Bruges-Zeebrugge et le port de Zeebrugge lui-même, tout cela forme un vaste ensemble, administré par la même société. Il en résulte que telle partie de ces installations qui prospère, produit d'heureux résultats pour l'ensemble. Nous ne parlerons pas du port intérieur de Bruges qui se développe convenablement et dont l'activité et le rapport sont très satisfaisants. Contentons-nous d'examiner la zone du canal maritime et le bassin de pêche situé à l'est du chenal d'accès à ce canal. Il y a là de belles perspectives d'avenir.

IV. — Zeebrugge, port franc.

Ce qui a toujours manqué jusqu'à présent aux ports de Bruges et tout spécialement à celui de Zeebrugge, c'est le fret de retour.

Chose facilement explicable si l'on considère qu'en tant que « fonction régionale », Bruges ne possède qu'un intérêt purement local et provincial. Son hinterland est peu étendu et l'industrie y est peu développée : on importe des bois de mines, du nitrate et des charbons anglais ; on exporte les produits des briqueteries de Zeebrugge, les primeurs offertes par la culture maraîchère et c'est à peu près tout.

La situation n'est guère plus favorable en ce qui a trait à la fonction commerciale : le trafic est insuffisant et les entrepôts ne disposent pas de stocks assez considérables. Le marché du charbon, quoiqu'il puisse arriver, sera toujours en Angleterre et la proximité d'Anvers, de Gand, d'Ostende empêchera indéfiniment le commerce brugeois des bois de mines de construction, de prendre grande importance.

La fonction industrielle de Bruges-Zeebrugge, par contre, doit retenir toute notre attention. C'est d'elle, en effet, que dépend l'avenir des installations maritimes et de toute la région environnante.

Il est question — et presque décidé — de créer le long du canal maritime qui relie Bruges à son port extérieur, une zone franche de toute intervention douanière d'une superficie initiale de 300 hectares. Le canal a 10 kilomètres de longueur. Un chemin de fer le dessert du côté ouest sur toute son étendue. Que l'on clôture le canal des deux côtés au moyen de grilles et voilà vingt kilomètres de rives destinées à l'établissement de la grande industrie, vingt kilomètres, c'est-à-dire plus qu'il n'en faut pour l'emplacement d'au moins cent usines.

Les terrains de la zone franche, expropriés par l'Etat — car tout est presque à exproprier — seront passés par celui-ci à l'initiative privée qui se chargera avec la compétence voulue de les industrialiser.

On dira que l'Etat ne peut pas exproprier pour le compte des particuliers. La question est certes délicate et subtile. S'il nous est permis d'exprimer notre opinion, il nous semble que si l'Etat s'engage à ne revendre les terrains qu'à ceux qui y établiront des usines, il aura exproprié dans l'intérêt public puisqu'en définitive la réalisation à Zeebrugge d'une zone franche prospère produirait d'heureux résultats pour le pays tout entier.

Le projet de zone franche mis à exécution grâce aux expropriations de l'Etat produirait-il réellement ces heureux résultats?

On peut hardiment répondre oui, car la zone franche est une institution excellente et le meilleur moyen d'intensifier le trafic maritime ainsi que la production industrielle d'un pays, qu'il soit libre-échangiste ou protectionniste.

L'action de la douane — extraordinairement tracassière en Belgique aussi bien qu'ailleurs! — exerce un effet déprimant sur les transports et les échanges, mais en attendant qu'on en arrive à assurer la liberté commerciale, la franchise d'un port constitue un remède dont l'efficacité est incontestable.

Tout le monde sait la terrible crise que traversent nos armements nationaux. Certes, il ne suffit pas de posséder de spacieux navires; il faut avant tout posséder le moyen de remplir leurs cales, c'est-à-dire qu'il faut créer et soutenir le mouvement commercial qui doit assurer l'existence des maisons d'armement. La zone franche contribue puissamment à atteindre ce résultat, car elle attire la matière première et facilite la production des objets fabriqués; elle alimente la marine de marchandises à transporter; elle lui procure en un mot le fret sans lequel elle ne saurait vivre.

C'est particulièrement du fret de sortie, comme nous l'avons signalé tantôt, qu'il convient de s'inquiéter à Bruges car il importe à l'armateur d'avoir sous la main les marchandises qui lui permettront d'assurer la réexpédition du bâtiment qu'il fait venir dans un port; sûr de la cargaison de retour, il est à même de réduire ses exigences pour le plus grand bien de ses affaires et du commerce en général. Or, c'est le bienfait procuré par les ports francs. A l'entrée et à la sortie, le fret est abondant ou plutôt le tonnage à l'entrée et celui de la sortie sont toujours en proportion l'un de l'autre.

La création d'une zone franche entre Zeebrugge et Bruges serait donc une excellente chose. Zeebrugge est admirablement situé pour servir de point de relâche aux navires anglais et allemands. Un fois franche de toute intervention douanière, la région Bruges-Zeebrugge tirera tout le profit qu'il est permis d'attendre de sa situation privilégiée comme port de ravitaillement — en temps de paix et en temps de guerre — et de sa proximité de Londres, Middlesborough et Newcastle, places qui déversent sur le continent des quantités considérables de marchandises.

Les paquebots mixtes, c'est-à-dire ceux qui, tout en prenant des passagers marchent à l'allure moyenne et embarquent le fret (ce qui se fera par ferry-boats) s'empresseront de relâcher

dans un port où les frais sont réduits et les formalités de douane nulles, où le passager est amené par des express rapides et où les marchandises se trouvent nombreuses grâce aux avantages résultant de la franchise.

*
**

Personne, dans les milieux compétents, ne se déclare franchement hostile à la création d'une zone franche à Zeebrugge. Le Comité Central industriel néanmoins n'a pas confiance dans son essor. C'est là, à notre sens, avoir la vue assez courte.

Par exemple, on a objecté que les industries à transformation n'auront pas grand intérêt à s'établir à Zeebrugge : la matière première et notamment les minerais, se travaillant plus facilement dans les houillères, où l'industrie et la main-d'œuvre se sont concentrées. Cette objection, si elle vaut en ce qui regarde les industries utilisant des minerais communs, perd tout son poids lorsqu'il s'agit du travail des minerais spéciaux, en particulier de la fonte hématite, qui nous arrivent d'outre-mer. Qui ne voit l'avantage qu'il y a à travailler ces minerais à l'endroit où ils ont été débarqués? Trois tonnes de minerai se réduisent ordinairement à une tonne de fonte. L'industriel travaillant pour l'intérieur du pays évitera, en se plaçant à Zeebrugge, un transport par chemin de fer trois fois plus élevé. Il convient d'ajouter que, à Zeebrugge, on peut se procurer du combustible à meilleur compte que dans l'intérieur du pays, soit du Nord de la France, soit de l'Angleterre, malgré le change si défavorable de la livre.

La main-d'œuvre, dira-t-on encore, sera défectueuse. Que non! Tout d'abord, nous ne voyons pas en quoi l'ouvrier préposé, par exemple, à l'entretien d'un haut-fourneau ou d'un four à coke, doit être tellement spécialisé; ensuite — les statistiques le prouvent — la main-d'œuvre, dans les régions industrielles du Centre et du pays de Liège, est composée, pour une bonne part, d'ouvriers flamands.

Avant 1914, on l'a rappelé lors des délibérations de la *Commission des Ports de Bruges*, des établissements métallurgiques avaient projeté d'édifier des usines à transformation à Zeebrugge. Si la guerre n'était survenue, il semble bien qu'une entente se serait faite avec l'administration des chemins de fer, qui aurait consenti des réductions pour le transport des minerais, et l'on

aurait aujourd'hui, au littoral, un port franc dûment équipé. On peut déduire de là, croyons-nous, qu'il ne faudrait nullement s'étonner de voir notre industrie métallurgique s'intéresser à la zone franche du canal maritime de Bruges, de même que les industries transformant les produits de notre colonie, savoir : l'huile de palme, le cuivre, le coton, l'étain, le caoutchouc, etc.

M. Bultinck, inspecteur général de la Marine, a parfaitement mis en lumière, d'autre part, l'attraction que constitue un port d'où les formalités douanières sont radicalement exclues. « S'il est exact, a-t-il déclaré, que les industries belges n'auront pas grand intérêt à s'installer à Zeebrugge, puisqu'elles travaillent déjà toutes pour l'exportation, il n'en est pas moins vrai que l'affranchissement d'une partie du port constituera une réclame en faveur de celui-ci. Le régime douanier belge favorable est inconnu à l'étranger. Les armateurs et les agents de douane eux-mêmes peuvent ignorer quels sont les droits à appliquer à telle marchandise spéciale. *Dans ces cas, les navires se dirigent naturellement sur le port où les formalités de déchargement sont nulles.* »

Partisans et adversaires non avoués de la zone franche sont unanimes à affirmer que nul port, en tous cas, ne se prêterait mieux à l'expérience que celui de Zeebrugge. Les terrains compris entre le canal maritime Bruges-Zeebrugge et le chemin de fer, offrent indiscutablement une situation privilégiée à n'importe quelle industrie — et elles sont légion — dont les matières premières doivent être importées. Outre les deux voies de trafic ordinaire, le réseau ferré de l'endroit se compose d'une troisième voie, destinée à permettre le raccordement au réseau de l'Etat des établissements industriels et commerciaux. Ce raccordement est d'une importance capitale : grâce à lui, les usines du canal maritime pourront recourir à la faculté d'expropriation reconnue par l'Etat.

M. Theunis a fait notifier à la *Commission des Ports de Bruges* que son département n'était pas opposé à la création d'une zone franche à Zeebrugge. L'administration des douanes a fait une déclaration analogue. Et bon nombre d'industriels se sont déjà affirmés partisans de l'entreprise. Le projet de l'instauration en Belgique du système des zones franches, soumis au Parlement, a donc toutes les chances d'être rapidement adopté.

Et l'on aura accompli ainsi de bonne besogne. La zone franche de la côte — puisqu'il est décidé de faire de l'avant-port de

Bruges la base de notre futur réduit national — sera susceptible de rendre de grands services à la défense nationale par l'accumulation de stocks considérables. Mais surtout, nous en avons l'intime persuasion, Zeebrugge-port franc fera vivre Zeebrugge tout court en lui fournissant le fret de retour qui, depuis son inauguration lui a toujours fait défaut.

*
**

On s'est demandé, rue de la Loi, quelle serait la part d'intervention du gouvernement dans la nouvelle entreprise. La Commission plénière compétente, dans une série de vœux, émit l'idée que la création de la zone franche de Zeebrugge devait faire l'objet d'une concession, c'est-à-dire « que l'intervention de l'Etat devrait se limiter à déléguer à un organisme d'utilité publique à créer, ceux des pouvoirs d'administration publique qui lui sont nécessaires à l'exploitation de la zone franche, sans intervention pécuniaire de l'Etat ».

C'est chose faite, paraît-il. Un *Comité d'action de Zeebrugge* s'est formé, groupant des délégués du Gouvernement, de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges et d'une importante banque bruxelloise, laquelle se propose, nous a-t-on assuré, de faire les plus grands efforts pour décider les industries à transformation à s'établir au canal maritime qui relie Bruges à son avant-port (1). Ce serait donc elle qui remplirait le rôle d'organisme d'utilité publique, exerçant, sous contrôle de l'Etat, l'administration nécessaire à l'exploitation du port franc.

Mais, pour que l'initiative privée puisse agir de la sorte, il faut, au préalable, que l'Etat autorise par une loi le système de franchise en Belgique. L'Etat devrait donc affranchir du régime douanier la zone envisagée; exproprier directement ou par voie de délégation les terrains compris dans la zone affranchie; enfin, octroyer la perception des taxes et péages dans cette zone à l'initiative privée.

Nous avons d'excellentes raisons de croire, par les renseignements que nous avons reçus de personnalités autorisées, que le projet du port franc de Zeebrugge, tel que nous l'avons exposé, sera adopté par le Parlement. Quant à l'intérêt porté par un des plus importants établissements financiers à l'entreprise, il constitue la plus sûre garantie de sa réussite.

(1) Des fours à coke sont dès à présent en activité au canal maritime. Une verrerie anglaise et des ateliers de construction pour la fabrication d'hydro-avions métalliques vont être installés. Voilà un excellent début.

V. — Zeebrugge, port de pêche.

Il apparaît clairement que Zeebrugge possède toutes les qualités requises pour être affecté aux fonctions de grand port de pêche. A l'est du chenal d'accès au canal maritime Bruges-Zeebrugge, se trouvent des terrains étendus, appartenant à l'Etat ; ils offrent la plus belle des situations pour l'extension du petit bassin de pêche actuel et l'établissement des industries relatives à la pêche.

Mais, pour avoir un grand port de pêche, il faut, tout d'abord, beaucoup de pêcheurs. Où trouver le personnel nécessaire ? Les apprentis belges ne sont pas nombreux et diminuent d'année en année. Nous trouverons le personnel à l'étranger, du fait de la crise sérieuse que traversent les pêcheurs, en Hollande et en Grande-Bretagne. Bon nombre de pêcheurs anglais et hollandais sont, en ce moment, sans travail ou à peu près et ce serait un jeu que de les attirer à Zeebrugge à bon compte.

On se demandera peut-être encore où loger les pêcheurs attachés à Zeebrugge. A part quelques maisons, un grand hôtel et un bâtiment réservé à l'administration du port, il n'y a aucune maison en cet endroit de la côte.

La difficulté se trouve élucidée par le fait de la constitution de la société *Zeemanshaard* (le « Foyer du Pêcheur »), laquelle se propose d'édifier, à Zeebrugge, une vaste cité-jardin. Les plans de cette cité, dressés par l'architecte Damman et l'ingénieur Brondeel, prévoient la future agglomération comme devant répondre à toutes les exigences d'esthétique, d'hygiène et de confort. Deux mille habitations seront réparties sur un espace de 115 hectares, auxquelles viendront s'ajouter une église, une école, une salle de spectacle, une bibliothèque, etc. Une première tranche de cent et deux maisons a été mise en adjudication, tout récemment, et sera réalisée dans le courant de l'année.

Au fur et à mesure que s'élèvera une cité, à Zeebrugge, on obtiendra le premier facteur, le facteur capital de tout développement de l'activité maritime dans l'avant-port brugeois.

Point d'espoir, en effet, de voir les escales s'établir au môle, si l'on ne peut trouver, à portée immédiate, une agglomération offrant tout ce dont on pourrait avoir besoin en voyage. Point de base navale de la défense nationale, point de zone franche active ni de pilotage, point de port de pêche, enfin, sans une cité toute proche.

On le voit, l'initiative heureuse de la Société *Zeemanshaard*, tout en rendant possible la concentration à Zeebrugge des gran-

des pêcheries, prépare l'avenir de ce port, sous toutes les formes qu'il pourrait revêtir, car il est à peine besoin de faire remarquer que l'installation, à l'est du chenal d'accès, d'un havre de pêche industrielle, n'empêchera nullement les navires d'évoluer en rade, d'accoster au môle, ou de s'engager dans le canal maritime.

*
**

Considérons maintenant le projet de Zeebrugge, port de pêche du côté de la mer. Tout d'abord, il convient d'écarter le préjugé néfaste qui consiste à craindre que l'on fasse concurrence au port d'Ostende. Le marché belge du poisson est à Ostende et rien n'y changera. Zeebrugge ne ravira pas la clientèle de la minque ostendaise, ni même celle de Blankenberghe, parce que sa fonction, en tant que port de pêche, sera spéciale. Ostende traite exclusivement le poisson à marée; Zeebrugge s'occupera de la vente du poisson de conserve, c'est-à-dire que ses pêcheries auront pour but la pêche au hareng, la pêche industrielle, inconnue chez nous jusqu'à ce jour, ou à peu près.

Si invraisemblable que cela paraisse, le mets préféré de nos classes populaires, le *boestring*, que l'ouvrier intercale dans sa tartine, nous vient de l'étranger, de Hollande et de Grande-Bretagne. Or, notre consommation de harengs est beaucoup trop considérable pour ne point tenter de nous les procurer nous-mêmes, plutôt que de les acheter au prix fort dans les pays à change élevé. Trois cent millions de harengs suffisent à peine à nos besoins annuels, ce qui représente une valeur de plusieurs millions par an. Autant de millions qu'il nous est aisé — il suffit de vouloir — de dépenser dans le pays même.

Des industriels projettent, depuis longtemps déjà, de lancer la pêche au hareng en Belgique, mais, hélas ! le plus intéressé d'entre eux, M. Van den Abbeele, vient de mourir. N'empêche qu'une Société nationale pour la pêche du hareng ne tardera pas à se constituer pour exploiter le havre de Zeebrugge.

*
**

On objectera, peut-être, que nous pouvons difficilement rivaliser, à Zeebrugge, avec l'étranger, et, tout particulièrement, avec le trust hollandais de la pêche d'Ymuiden. La vérité est tout autre, croyons-nous. Si l'on réfléchit bien, comment ne pas s'apercevoir que nous jouissons actuellement de circonstances ex-

traordinairement propices pour attirer aux minques du pays les preneurs belges de poisson à Grimsby, Ymuiden ou Boulogne? Sauf pour Boulogne -- et encore ! — le change avec ces ports est fort onéreux. Le moment est donc tout indiqué pour entamer la lutte et inonder le marché belge de poisson *belge*, à des prix évidemment inférieurs. La concurrence étrangère ne saurait rivaliser avec le bon marché soudain de la production des pêcheries de la côte. Ajoutons encore que le poisson belge serait plus frais et, partant, plus apprécié que le poisson anglais. Particulièrement affectés à la pêche fraîche, les bateaux anglais ne salent pas le poisson à sa sortie de l'eau, mais seulement au moment du débarquement, soit vingt-quatre heures, et même plus, après avoir été capturé. Nos pêcheurs, au contraire, saleront les harengs en mer. Marchandise plus fraîche, prix moins élevés, cela ne suffira-t-il pas pour diminuer sinon abattre la concurrence étrangère et même ce fameux trust d'Ymuiden, auquel nos voisins veulent nous enchaîner à jamais ?

*
* *

Jusqu'à présent, les différents ports de pêche créés à l'étranger ont tous prospéré avec la plus grande célérité. Grimsby, qui accusait, en 1890, un chiffre d'affaires de 13,000,000 de florins, passe, en 1900, à 24 millions de florins; Ymuiden, de 430,000 florins en 1890, est monté en 1900 à 1,859,000 florins, pour atteindre, en 1920, le chiffre assurément formidable de 24 millions 34,449 florins. Rien qu'en harengs, ce port a reçu 21,095,883 kilogrammes de marchandises, desquelles une bonne partie a été expédiée chez nous.

Cependant le rapport sur la situation, au port d'Ymuiden, signale qu'un grand inconvénient pour l'exportation en Belgique résulterait du bas cours du change belge. Certes et les chiffres relevés aux marchés de Bruxelles et d'Anvers font constater une diminution notable de l'importation hollandaise, compensée par une surproduction des pêcheries belges.

La concurrence de nos voisins du Nord s'est donc fortement affaiblie, mais cela ne suffit pas; on mange encore du poisson pêché par les Hollandais sur le littoral belge! Il nous faut produire, de plus en plus, à commencer par le hareng, améliorer, accroître et spécialiser nos bateaux et nos engins de pêche, développer l'instruction et reformer les cadres de notre personnel pêcheur. Petit à petit, de la sorte, nous parviendrons à attirer

chez nous les clients des pêcheurs anglais et hollandais. N'oublions surtout pas ceci, c'est que la facilité dont nous jouissons momentanément, pour atteindre ce résultat, ne durera pas éternellement. Le jour où les changes tendront à se rétablir, le handicap dont bénéficient actuellement nos pêcheurs tombera par le fait même et la concurrence étrangère sera de nouveau redoutable. Point de temps à perdre donc. Il nous faut rapidement multiplier nos unités de pêche dans nos différents centres et ne pas hésiter de consentir, à cet effet, les sacrifices nécessaires.

*
**

La commission du Gouvernement nommée pour étudier la création à Zeebrugge d'un port de pêche industrielle a terminé ses travaux depuis bientôt deux ans en demandant l'établissement, à la place du minuscule bassin de pêche actuel de Zeebrugge, d'un bassin à marée élargi et approfondi, mettant à la disposition de l'industrie de la pêche 1,027 mètres courants de quais.

Malheureusement, le Gouvernement est pauvre et le crédit indispensable à une première exécution, qui aurait été limitée provisoirement à l'agrandissement du bassin d'échouage et à l'amarre, sur soixante-dix mètres de longueur du bassin des harenguiers, a été refusé.

Empressons-nous de dire que cela n'a pas découragé les promoteurs du port de pêche. Une installation provisoire est à l'étude; elle assurera le développement progressif de l'industrie de la pêche jusqu'au moment où l'état de nos finances permettra de construire le nouveau port.

Par sa situation unique, dans la mer du Nord, à proximité des bancs de poissons les plus réputés, Zeebrugge — nous en avons le ferme espoir — progressera plus rapidement encore que les ports de pêche étrangers.

VI. — Conclusion.

Résumons-nous. Nous avons donc montré pourquoi l'on ne peut et ne pourra jamais abandonner le port de Zeebrugge. Partant de là, nous avons passé en revue les différents facteurs capables d'apporter du mouvement, du trafic dans le port et... de l'argent aux intéressés.

La question de Zeebrugge se ramène donc non plus à se dire : « Faut-il ou non abandonner le port ? » mais à *vouloir* tirer profit

d'installations uniques qu'une basse campagne de dénigrement représenta trop longtemps sous un jour complètement faux.

Au point de vue escales, Zeebrugge n'a pas son rival : il offre des possibilités immenses au point de vue industriel ; son importance militaire ne saurait se discuter.

Nous en concluons logiquement que le port de Zeebrugge constitue un outil précieux, gage de notre sécurité future et — il ne dépend que de nous de le réaliser — futur centre de relèvement et de développement économique.
