

NIEUPORT & TERNEUZEN



QUESTIONS PRATIQUES

PAR UN VIEUX MARIN.



BRUXELLES.

IMPRIMERIE BAUVAIS, 91, RUE DE LA POSTE

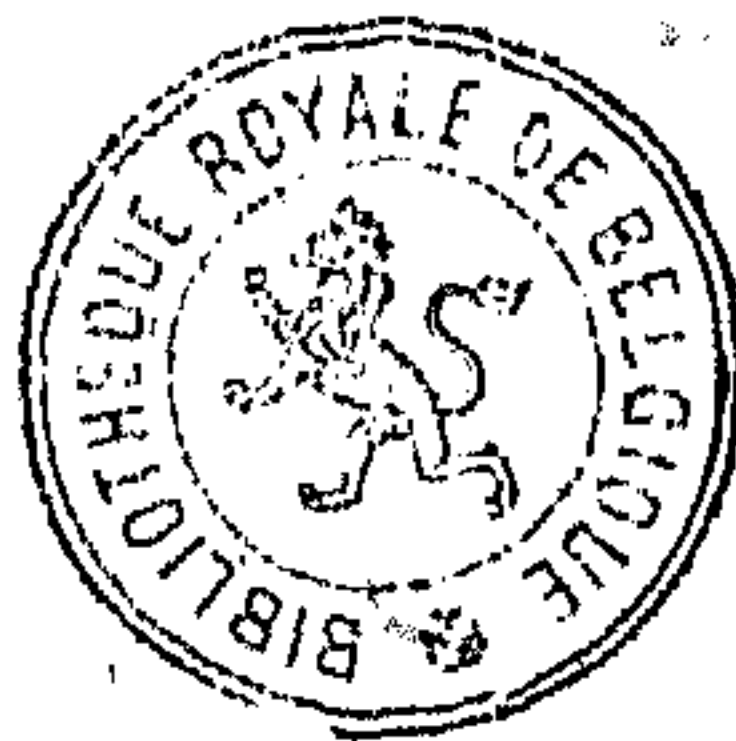
—
1875.

Nieuport

NIEUPOORT & TERNEUZEN

QUESTIONS PRATIQUES

PAR UN VIEUX MARIN.



BRUXELLES.

IMPRIMERIE BAUVAIS, 91, RUE DE LA POSTE

—
1875.

NIEUPOORT

PORT DE MER DE PREMIER ORDRE

par un vieux marin.

Quelques lignes avant d'arriver au port !

L'opuscule que nous livrons au public est le résultat d'études destinées à faire connaître la situation commerciale maritime de notre pays et à prouver la *nécessité impérieuse*, pour l'avenir de notre trafic, de l'établissement d'un port de commerce important sur notre littoral ; port qui permettra à nos armateurs de regarder d'un œil tranquille et froid la création par la Hollande du port de Flessingue, l'insuffisance du port d'Anvers et l'exiguité bien constatée de celui d'Ostende.

Nous ne citerons à l'appui de cette assertion qu'un article publié par la *Revue industrielle de Charleroi* dans son numéro du 14 novembre et ainsi conçu :

« INSUFFISANCE DU PORT D'ANVERS. On a tant » crié pour ou contre le port de
« Terneuzen et déjà » on commence à reconnaître qu'un autre port qu'Anvers
« est indispensable.

„ Ces jours derniers nous avons reçu d'un fabricant de verres à vitres, com-
„ munication d'un télégramme de son expéditeur à Anvers par lequel il informe
„ qu'à cause d'encombrement on ne peut expédier une partie de verres pour
„ Londres !

„ Cependant ces caisses sont destinées pour la réexportation à Londres et le
„ navire qui doit les prendre est sur le point de partir. De plus, le frêt de cette
„ partie de verre est engagé. Si les verres dont nous parlons (et ils ne sont pas
„ les seuls sans doute dans ce cas), arrivent trop tard, ils resteront à Londres pour
„ compte du fabricant, le motif d'encombrement n'étant pas de compte chez
„ l'acheteur.

„ Les Anversois ne préviennent souvent de l'encombrement que lorsque les
„ marchandises sont en gare, sans cela, nos fabricants prendraient leurs
„ dispositions pour faire partir leurs produits par Gand ou par Ternoouzen, L'insuffi-
„ sance du port d'Anvers ne peut pas continuer à entraver les exportations
„ de la Belgique.

„ Qu'on n'oublie pas que nous sommes en temps de crise. Qu'arrivera-t-il si un
„ jour le travail reprend partout ? Probablement un encombrement permanent. »

C'est en réunissant en quelques lignes ces divers documents que nous
démontrerons, par des arguments irrécusables, qu'après une reconnaissance
minutieuse du littoral maritime belge, l'emplacement le plus favorable
que l'on puisse trouver pour l'établissement d'une importante place mari-
time commerciale, c'est NIEUPORT.

Nieuport port de Mer de premier ordre.

Les travaux à exécuter à Nieuport se divisent en sections bien distinctes, tout en dépendant réellement l'une de l'autre, savoir :

A Écoulement des eaux, afin d'éviter les inondations.

B Le Port, comprenant les questions commerciales maritimes, embrassant un intérêt général.

C Installation d'un entrepôt général de tous les produits des pays lointains et notamment d'Amérique.

De ces travaux il résulterait une richesse immense pour l'agriculture, l'industrie et le commerce du pays, car Nieuport deviendrait par ces innovations le centre de toutes les transactions commerciales des puissances européennes.

En effet, le port de Nieuport deviendrait tête de ligne ayant ses branches directes sur Bruges, Ostende, Gand, Anvers et les bassins houillers; vers l'Allemagne par la voie ferrée de Liège qui est la voie vers Brindisi; pour la France par la voie ferrée et les canaux et rivières : la Aa, le canal de St-Quentin, la Deul, la Lys, etc., etc.

Comme on le voit, le port de Nieuport formerait trait d'union entre le

nouveau et l'ancien monde, ainsi qu'un port commercial qui ne serait éloigné que de quelques heures de navigation par steamers d'Angleterre et deviendrait pour le continent un vaste entrepôt de tous les produits du Nord.

Un steamer partant de Douvres pour Nieuport entre *par la même marée* dans le port, ce qui est impossible par Ostende.

Mais, nous objecte-t-on, pourquoi vouloir faire de Nieuport un port de mer ? La Belgique ne possède-t-elle pas Anvers et Ostende ?

Cela est vrai; mais qu'il se produise un revirement dans la situation politique ; que le fléau de la guerre fonde sur le territoire belge, que deviendra le port d'Anvers ? Poser la question, c'est la résoudre ; mais ne poussons pas nos prévisions jusqu'à une invasion de notre pays par l'étranger. Citons seulement la période de 1870-1871 pendant la guerre franco-allemande, époque à laquelle les quais et les rues adjacentes étaient complètement chargés de marchandises. Anvers était paralysé ; et cependant, nous ne subissions pas alors le coup le plus à craindre, l'annihilation du port d'Anvers par une occupation ennemie du Bas-Escaut. En second lieu, le port d'Anvers peut être compromis par l'influence de faits naturels qu'il serait impossible de combattre efficacement, car déjà les capitaines de navires de fort tonnage sont obligés d'attendre la marée pour entrer ou sortir du port ; d'abord, parce que le sable de l'Escaut les menace, et en second lieu parce qu'ils ne sauraient combattre l'impétuosité du courant.

Mais ce n'est pas tout : pendant deux mois de l'année l'éventualité des glaces influe sur le taux du fret ; il est vrai que nous traversons des hivers sans que nous ayons à craindre les glaçons, mais ce sont là des cas que personne ne saurait prévoir.

Quant à Ostende, il serait inutile de discuter la position précaire de ce port qui n'a que *cinq mètres de profondeur en mer*, et que la main de l'homme ne rendra jamais favorable.

L'accroissement progressif des envasements du port et des ensablements qui ont créé des bancs dangereux en avant de son entrée, malgré les *chasses* d'eau que l'on est parvenu à établir, le prouvent d'une façon tellement péremptoire qu'une plus longue discussion doit sembler oiseuse.

Anvers et Ostende ne sauraient convenir comme port de mer de premier ordre. Nous choisissons le port de Nieuport qui, en tout temps, a plus de **dix mètres de profondeur en mer**. C'est donc là où est la vraie situation naturelle la plus favorable pour y faire des travaux d'amélioration entraînant, il est vrai, des dépenses assez considérables, mais qui doivent rapporter aux

actionnaires des bénéfices sérieux et certains et produire des dividendes qui ne feront que s'accroître au fur et à mesure de l'exécution des travaux, dont la durée ne dépasserait pas cinq ans.

Dans cet ordre d'idées nous sommes, pensons-nous, d'accord avec M. l'ingénieur Limnander et aussi avec l'infatigable et courageux armateur M. Bortier, auteur consciencieux de plusieurs brochures sur la *Question de Terneuzen*, dont le dernier fascicule vient de paraître avec cette conclusion :

„ Mais „ dit M. Bortier après une dissertation motivée sur la question brûlante „ de Terneuzen, „ revenons à la question et, pour nous résumer, disons que la navigation maritime de long cours, de grand ou de petit cabotage n'est, économiquement parlant, possible qu'à la condition qu'elle soit **prompte et accélérée**; „ les steamers seuls peuvent résoudre ce problème de rapidité, en ne s'engageant „ pas dans les canaux de l'intérieur. „

Ceci s'adresse autant à Terneuzen qu'à Anvers, Gand ou Bruxelles port de mer.

„ Il faut, continue M. Bortier, que les navires puissent partir et arriver à jour „ et à heure déterminés. La navigation maritime exige des moyens de transports „ rapides, en harmonie avec ceux du chemin de fer ; et jamais, pour le commerce „ maritime, maxime ne s'est trouvée plus vraie que celle qui nous dit :

„ **Time is money.**

Comme on le voit, M. Bortier connaît le nœud de la question commerciale. Aux judicieuses remarques de notre savant armateur nous nous permettrons d'ajouter que sur tout le littoral il ne se trouve pas un seul port offrant une direction plus exacte, plus déterminée que celui de Nieuport.

La position géographique en face de la Tamise indique assez que c'est la clé de la mer du Nord. En communication directe par la Manche avec les Iles Britanniques, Nieuport peut recevoir les navires du plus fort tonnage. Quant au trafic commercial vers l'intérieur, Nieuport est encore la tête de pont des Flandres, du Brabant et des bassins houillers ; Nieuport est plus rapproché du département du Nord que Dunkerque, port interdit aux navires jaugeant 500 tonnes.

D'autre part, qu'on abaisse un fil à plomb sur la carte d'Europe, et on constatera que la ligne droite de Nieuport vers Paris passera par Amiens pour s'arrêter au cœur de la capitale française.

Ici se placent les concessions sollicitées des lignes de chemins de fer qui relieront Nieuport à Ostende, à Blankenberghe et Heyst, direction

vers Breskens et Terneuzen par les Dunes et Paris par Furnes et Amiens.

Mais laissons la parole à l'honorable M. Bortier pour achever sa conclusion :

« Trois ports en Belgique, Anvers, Ostende et Nieuport possèdent des éléments de prospérité voulus pour développer leur commerce maritime. En formulant cette opinion nous avons la certitude de n'être combattu ni par les armateurs, ni par les capitaines de navires, *seuls compétents en cette matière.* »

Ces conclusions sont vraies jusqu'à un certain point et nous le prouverons par des documents émanant d'armateurs et d'hommes tout aussi compétents que MM. les capitaines de navire.

En effet, voici un document auquel M. Bortier n'a probablement pas songé et qui fut adressé en 1873 à M. le ministre des travaux publics.

« Monsieur le Ministre,

« Nous soussignés, négociants armateurs, avons l'honneur de vous exposer que la vase provenant de l'approfondissement de la nouvelle crique des pêcheurs est jetée dans le port devant l'écluse de chasse Léopold.

« Comme cette écluse ne joue pas à toute marée, le flux ramène une grande partie de cette vase vers l'endroit d'où elle vient ; d'un autre côté, si elle joue, la vase est refoulée jusqu'à la rentrée du port où elle se trouve arrêtée par la barre, ce qui ne peut que contribuer à élever cette dernière et à rendre l'entrée du port de plus en plus difficile. Il nous semble qu'il serait plus logique de faire déverser cette vase hors du port, du côté est ; de cette manière, elle serait entraînée par le courant et ne pourrait plus rentrer dans le port.

« Nous appelons, M. le ministre, votre bienveillante attention sur la situation actuelle de la barre qui aujourd'hui a deux pieds ; de plus, un banc de sable se forme à l'intérieur du port vis-à-vis de l'écluse Léopold. Cette situation anormale provient de l'irrégularité des chasses ; l'écluse notamment n'a pas joué depuis neuf mois, cependant son cours est indispensable pour entretenir la profondeur de notre port.

« Veuillez agréer... »

Or, il résulte de ce document :

A. L'impuissance des chasses et l'impossibilité d'un jeu régulier.

B. Par suite de cette impuissance des chasses **indispensables pour entre-**

tenir la profondeur du port d'Ostende, les navires à fort tonnage ne sauraient aborder.

En effet celui qui a vu Ostende doit se rappeler le petit moyen qu'emploient MM. les capitaines des malles postes pour embarquer les passagers. On les entasse, par tous les temps, dans des canots pour les transborder avec leurs bagages sur le steamer, au delà du premier et vaste banc de sable formant un rempart infranchissable et qui menace les navires qui auraient le malheur de vouloir entrer par là dans le chenal.

Comme on le voit, tout plaide en faveur de Nieuport, l'un des trois ports indiqués par M. Bortier comme étant le seul possible sur notre littoral.

Voyons maintenant la question vitale pour le pays débarrassé des inondations et pour l'intérêt du commerce maritime en général.

Il faudrait : 1° Un bassin de retenue par l'écoulement duquel on peut naturellement remplacer le bassin de chasse devenu inutile puisque le chenal aura 250 mètres de largeur sur une profondeur de 10 mètres à marée basse.

L'entretien de ce bassin se fera au moyen de nouvelles machines à extracteurs d'une très-grande puissance pouvant extraire 12,000 mètres cubes de sable en 10 heures de travail.

Le bassin de retenue aura au minimum 14 hectares de superficie avec écluses et pertuis d'une largeur d'environ 130 mètres d'écoulement avec sections calculées sur les plus grandes crues et pouvant empêcher toutes les menaces d'inondation.

L'appropriation, la réparation, la suppression, le détournement et l'élargissement des écluses et des différents canaux qui déversent leurs eaux dans l'arrière port; le détournement de la partie de *Vladsloo*; celui du canal occidental afin de permettre à la ville de s'étendre dans sa direction utile et naturelle en ramenant dans l'arrière port ses eaux dont l'issue actuelle se trouverait dans les limites du bassin à flot.

2° Un bassin à flot avec écluses de mer dont les proportions sont combinées de manière à donner passage aux plus grands navires (21 mètres de largeur).

3° Un bassin à pétrole avec chantier de réserve et écluse de 21 mètres de largeur.

4° La création de vastes entrepôts de tous les pays du monde et notamment d'Amérique.

5° Des quais en rapport avec l'extension du port et des relations maritimes.

6° Des cales, chantiers, docks et entrepôts, grues à vapeur, voies ferrées de quai et outillage perfectionné.

7° Lignes de chemin de fer reliant Nieuport à Ostende, Blankenberghe, Heyst, Breskens et Terneuzen par les Dunes et à Furnes, Ypres vers Amiens et Paris.

8° Des lignes maritimes entre Nieuport, Douvres et Londres.

Dans les entrepôts généraux d'Amérique seraient réunies toutes les marchandises qui se trouvent éparpillées aujourd'hui dans les différents ports du littoral.

Il serait inutile de dissenter longuement sur l'utilité de cette vaste entreprise dans laquelle tout est prévu, non-seulement les moyens pour empêcher les inondations qui ont jeté la désolation et la misère dans ces contrées si riches par leur situation et si mal partagées par le sort qui leur est fait, mais encore ceux qui permettront de répandre des eaux saines dans les pâturages au moment des sécheresses, époques où les irrigations sont essentielles à l'agriculture et aux industries qui pourront s'établir le long des canaux où elles n'auront plus à craindre des eaux nuisibles à leurs produits et aux chaudières des machines.

Les discussions et les nombreux écrits qui ont paru récemment relatifs à la question de Terneuzen prouvent avec raison que le commerce attend avec impatience un débouché avec port présentant des avantages sérieux.

Nieuport réunit toutes les conditions requises tant par mer que par terre; en effet, Nieuport devenu port de mer de premier ordre, fera fleurir les industries des cités flamandes, les manufactures; les spéculateurs et les consommateurs mêmes s'y rendront comme au marché le mieux approvisionné du monde entier; en effet, ne représentera-t-il pas les intérêts des pays lointains, et notamment des deux Amériques? Ne serait-il pas le paisible arsenal de tous les produits du Nord?

L'étranger ne tardera pas à s'y installer, des comptoirs s'ouvriront, des consulats y prendront leur siège et le pays entier se ressentira de cette activité.

Comme situation géographique, nous l'avons déjà dit, Nieuport se trouve

presqu'en face de la Tamise, les canaux qui aboutissent à son port correspondent à l'Escaut, la Lys, la Meuse, la Aa, la Deul, le canal de St-Quentin etc., et communiquent avec les nombreux canaux des Flandres, de Bruxelles, de Bruges, de Gand, de Mons, de Charleroi, du nord de la France, de St-Quentin, etc., etc.

Les chemins de fer qui auront le point de départ à Nieuport rapprocheront cette ville, port de mer, de Lille et feront que la distance entre ces deux villes sera moindre que celle entre Lille et Dunkerque, cette dernière réduite au petit cabotage; de plus, la ligne vers Amiens mettra Nieuport en communication directe avec le transit par Paris puisque Nieuport deviendra le **seul port** de la Manche et de la mer du Nord où les navires du plus fort tonnage pourront entrer.

Il en est de même des ressources immenses que trouvera l'agriculture par les transports directs vers l'Angleterre, par l'exportation des grains et bestiaux, des beurre, fromage, œufs, pommes, pommes de terre, fruits, lapins, volailles, porcs, etc., etc.

Quant aux nombreux chantiers, cales de radoub, constructions de tout ce dont la marine peut avoir besoin pour alimenter ses navires au long cours, pour la grande et la petite pêche, Nieuport offre une position exceptionnellement bonne, attendu qu'il se trouve en communication avec les ports dont il fera le grand et le petit cabotage.

Aucun port du littoral n'est mieux situé que Nieuport pour l'installation des pilotes, et surtout des pilotes côtiers ; sa position à l'entrée de la mer du Nord, la connaissance que les marins possèdent de tout le littoral, des bancs de la côte et des rades qui les environnent, des courants qui règnent dans ces parages, la possibilité pour les corvettes de pilotes de tenir continuellement la mer sans crainte d'être jetées par les tempêtes sur des bancs, qui, comme à Dunkerque et à Ostende, rendent les abords très-dangereux, tout, en un mot, concourt à faire de Nieuport le port le plus convenable aux pilotes de la Manche et de l'entrée de la mer du Nord.

Voilà certes un port qui aura la confiance et la préférence des capitaines de navire.

Nous venons de prouver la nécessité **réelle, sérieuse** de faire de Nieuport un port de mer de premier ordre.

Cette nécessité a été reconnue *indispensable* par S. M. le Roi des Belges dans son discours d'ouverture des Chambres de 1873-74.

Nous ne terminerons pas cette étude sur le port de Nieuport sans rappé-

ler la séance du Sénat du 2 mai 1873, dans laquelle on a donné au projet toute *saraison* et toute son *urgence*.

En effet, M. le ministre des travaux publics répondant à l'honorable vicomte Du Bus, reconnaît sans restriction cette urgence qui résulte de la situation faite aux eaux du pays par l'*insuffisance des voies d'écoulement*. D'accord avec M. le vicomte Du Bus, M. le ministre déclare qu'il est rationnel de commencer ces travaux par l'aval ; que les travaux à exécuter aux écluses font partie de ceux qui doivent être exécutés au *port avec lesquels ils doivent être combinés*.

M. le ministre reconnaît, et cela a une haute importance, que le chiffre des différentes sommes dépensées à Nieuport s'élève de 1859 à 1874 à 2,500,000 francs sur l'avis des ponts et chaussées. Cette somme n'a amené jusqu'à ce jour aucun résultat sérieux ; ajoutons que la dépense de cette année dépasse déjà plus de 300,000 francs, toujours pour obtenir peu ou point de résultat !

En effet, en examinant le port actuel de Nieuport et en le comparant à Anvers, malgré la situation défectueuse, on constate, au point de vue du mouvement commercial maritime, qu'Anvers a été visité en moyenne pendant les dix dernières années par 3500 à 4000 navires par an, tandis que le chiffre des navires qui ont déchargé leurs marchandises à Nieuport n'atteint pas la moyenne de 23 navires pendant le même espace de temps.

Voilà le vrai marasme dans lequel est plongé le plus beau port de mer de tout le littoral de la mer du Nord.

Nous sommes donc autorisé à répéter les paroles de S.M. Léopold II et de M. le ministre des travaux publics et desquelles il résulte que **«Devant cette situation la solution ne peut être retardée. La décision de faire de Nieuport un port de mer de premier ordre ne peut plus être remise.»** Il faut enfin que les travaux soient commencés au printemps prochain et que l'on cesse d'accroître, *sans résultat sérieux*, la somme de 2,500,000 francs déjà versée par parcelles improductives dans les travaux incomplets de Nieuport.

Mais, nous demandera-t-on, quels sont vos moyens d'exécution pour mener à bonne fin cette vaste entreprise ?

Nous répondrons qu'ils se trouvent indiqués dans le projet de M. le baron Coppens et par la formation d'une société anonyme.

L'ensemble du projet du baron Coppens présente un haut intérêt pour la

Belgique; c'est un faisceau d'éléments s'étendant à toutes les nations du monde avec lesquelles notre pays se trouve lié d'amitié et par traités de commerce nous assurant, comme le dit très-judicieusement M. Bortier dans sa récente publication sur la question de Terneuzen, le *traitement de la nation la plus favorisée*.

Nous ne terminerons pas ce modeste travail sans ajouter que M. le baron Coppens aura bien mérité de la patrie si les financiers éclairés et les personnes bien pensantes veulent l'aider à doter la Belgique d'un des ports pouvant donner les plus grandes espérances à tous ceux qui y engageraient leurs fonds avec l'espoir légitime d'en tirer de beaux bénéfices, en se montrant à la fois bons financiers et bons patriotes.

Il reste établi que nous nous plaçons au-dessus des critiques et des tiraillements dictés par un étroit esprit de clocher. Nous avons vu voter contre l'innovation des chemins de fer dans la crainte que la locomotive ne mit les *chevaux à pied*. Or, depuis l'inauguration des voies ferrées, non-seulement on n'a jamais vu autant de voitures et de chevaux, mais les prix en sont devenus exorbitants.

Rien ne saurait nous étonner, pas même l'animosité de certains conseillers de Nieuport qui voteraient, de propos délibéré, le *statu quo*. Que voulez-vous? Chacun comprend les choses à sa manière. Mais n'anticipons pas sur les mauvais vouloirs possibles et espérons que M. le baron Coppens verra son œuvre couronnée de succès. Ce sera le fruit et la récompense de plus de vingt-cinq années d'études et de veilles consacrées à doter la Belgique d'un véritable port de mer, que la nature indique comme le seul possible de tout le littoral, puisqu'il est le plus accessible par sa profondeur en mer et sa situation de tête de pont entre la mer et l'intérieur du pays.

CONCLUSIONS

Nous disons que M. le baron Coppens aura bien mérité de la patrie s'il parvient à faire adopter son projet. Faut-il, pour être plus explicite, rappeler les désastres de 1873? Faut-il rappeler les terribles inondations qui tendent à se produire encore aujourd'hui en portant la ruine et le deuil dans une partie de la population? N'avons-nous plus présents à la mémoire les terribles désastres d'hier de France et d'Angleterre, désastres qui ont touché l'humanité tout entière? Qui ne s'est senti ému jus-

qu'au fond de l'âme et pris d'une généreuse pitié envers les populations atteintes par le terrible fléau qui, en 1873, a tenu, pendant trois jours, les écluses toutes larges ouvertes sans qu'il fut possible de les aborder pour se rendre maître des eaux portant avec elles la dévastation et la mort !

On obtiendra donc par le projet Coppens :

- 1° La suppression des inondations ;
- 2° Une entrée directe de la mer du Nord et de la Manche avec la faculté de pouvoir atteindre les côtes d'Angleterre dans une même marée ;
- 3° Un port de premier ordre où le trafic commercial maritime sera réuni sous l'œil vigilant des capitaines de navire qui pourront *arriver*, décharger et recharger leurs navires à *jour* et à *heure* déterminés ;
- 4° Le grand et le petit cabotage pourra se faire aisément, puisque les steamers du plus grand tonnage y séjourneront avec facilité et économie ;
- 5° L'installation des entrepôts généraux des produits des pays lointains et notamment d'Amérique ;
- 6° L'installation des pilotes et des pilotes côtiers ;
- 7° Le port de pêche qui sera complètement indépendant du port de commerce et des écluses, qui pourraient retarder la rentrée et la sortie des bateaux pêcheurs.

Quant à la section balnéaire, fréquentée de plus en plus par le monde élégant, cet emplacement sera réservé sans que le visiteur soit obligé de devoir coudoyer le marin, ni le matelot. L'espace est assez vaste pour que chacun y trouve place.

Nous le répétons, le port de Nieuport sera une nouvelle source de richesses immenses pour le pays, en même temps qu'un placement fructueux pour les capitaux qui aideront à l'établir.

Par le port de Nieuport nous tranchons la *question de Terneuzen*, et le pays n'aura plus à s'inquiéter d'un voisin incommode, ni de ce que l'avenir réserve à Anvers et à Ostende. En outre, nous avons la conviction intime que le port de Nieuport ne sera que favorable à celui d'Auvers, devenu aujourd'hui insuffisant.

UN VIEUX MARIN.