



E I N

LES

PORTS

DU

LITTORAL DE LA BELGIQUE

PAR

M. HELIN

LIEUTENANT DE VAISSEAU DE PREMIÈRE CLASSE

SECOND FASCICULE AVEC CARTE

OSTENDE

IMPRIMERIE-MÉCANIQUE DE JULES DAVELUY.

1879.

PROSES DE L'ORATION A LA Vierge

VERGNE ET M.

Il est de la plus grande importance que l'on jette un regard sur les deux dernières pages de ce document, car ce qu'il y a d'important dans ces dernières pages, c'est que l'on voit que le document avait été écrit par deux personnes différentes, dont l'une a été nommée à la fin du document "l'autre partie".

SECONDE PARTIE DE LA LETTRE

Il est de la plus grande importance que l'on jette un regard sur les deux dernières pages de ce document, car ce qu'il y a d'important dans ces dernières pages, c'est que l'on voit que le document avait été écrit par deux personnes différentes, dont l'une a été nommée à la fin du document "l'autre partie".

Il est de la plus grande importance que l'on jette un regard sur les deux dernières pages de ce document, car ce qu'il y a d'important dans ces dernières pages, c'est que l'on voit que le document avait été écrit par deux personnes différentes,

AVANT-PROPOS.

Les parrains des projets relatifs à la création d'un nouveau port de mer à Heyst, ont mis une si grande tenacité à soutenir leur cause, que nous avons été forcés de rencontrer tous leurs arguments. C'est en dépeignant sous un faux-jour les résultats obtenus en Hollande, que l'on est parvenu à provoquer un certain engouement pour des projets qui ne peuvent résister à l'examen sérieux d'hommes pratiques ayant une connaissance approfondie de nos côtes.

Si nous avons montré quelque vivacité, dans notre argumentation, nous tenons à déclarer que nous n'y avons mis aucune intention de froisser nos honorables contradicteurs. Si quelquefois l'expression a pu aller au delà de la pensée, la faute en est à notre plume inexpérimentée.

En somme, nous avons cherché à être utiles aux intérêts généraux du pays, dans la mesure de nos moyens, et ce serait bien à tort que l'on nous accuserait de nous être occupés de ces questions par esprit de clocher : le commencement comme la fin de notre travail nous mettent

complètement à l'abri de ce reproche, qui ne serait d'ailleurs pas un argument.

Le public dira si nous avons fait œuvre utile. Nous lui laissons le soin d'en juger.

OSTENDE, 21 Mai 1879.

M. HELIN.

RÉFUTATION

DES PROJETS DE

M. DE MAERE LIMNANDER.

OSTENDE ET HEYST.

La commission spéciale instituée par l'arrêté ministériel du 10 octobre est chargée de donner, au point de vue technique, aussi bien *qu'au point de vue commercial*, un avis développé sur le projet présenté par M. A. De Maere-Limnander.

L'auteur de ce projet, dans une lettre datée du 24 mai dernier, et insérée au *Précenseur* le 27 du même mois, écrivait :

« Il y a le point de départ et la direction du canal maritime qui doit y aboutir. Dans l'occurrence, ce point de départ est Bruges d'abord, GAND ENSUITE et PLUS TARD Anvers. »

Or, dans la commission nommée on cherche en vain le nom d'un industriel, négociant, courtier maritime ou armateur de Gand ou d'Anvers.

Faut-il en tirer la conséquence que *Gand et Anvers n'ont plus d'intérêt dans cette question* ?

C'était bien notre avis, mais nous ne sommes pas fâchés de le voir implicitement confirmé par une déclaration officielle.

La commission est composée comme il suit :

PRÉSIDENT : M. le baron de Vrière, Ministre d'État.

MEMBRES : MM. Visart, bourgmestre de la ville de Bruges et membre de la Chambre des Représentants.

Van Nieuwenhuyse, président de l'Union Syndicale de l'arrondissement de Bruges.

De Maere-Limnander, ancien membre de la Chambre des Représentants.

De Jaer, Inspecteur-général des Ponts et Chaussées.

Broekhans, Ingénieur en chef, directeur des Ponts et Chaussées de la Flandre Orientale.

Piens, idem de la Flandre Occidentale.

Michel, Directeur de la Marine.

Dubois, Ingénieur en chef à l'administration des Chemins de Fer.

Nous ne pouvons que nous incliner devant la valeur des fonctionnaires chargés d'étudier la question, au point de vue technique.

Cette déclaration faite, on nous accordera bien sans doute, que ces membres de la commission sont incomptétents pour émettre un avis au point de vue commercial.

Les autres membres pourront-ils satisfaire, avec quelque autorité à cette partie du programme ?

Examinons.

M. le Baron de Vrière, président, a occupé d'une façon distinguée les plus hauts emplois dans notre pays : Ministre-résident, Gouverneur, député et Ministre des Affaires étrangères, mais nous n'avons jamais appris que l'honorables président se soit occupé de commerce maritime.

M. Visart, bourgmestre de la ville de Bruges et membre de la Chambre des Représentants, peut être un avocat distingué, mais ne connaît absolument rien du commerce maritime, ni des choses de la mer.

C'est lui qui déclarait à la Chambre des Représentants que le port d'Ostende ne serait jamais qu'un port de cabotage, oubliant ou ignorant que cabotage se dit d'une navigation et non d'un port.

M. Van Nieuwenhuyse, membre du comptoir d'escompte, est un ancien agent d'affaires très intelligent, et qui s'entend fort bien à gérer les affaires des autres et les siennes, mais qui ne s'est jamais occupé de commerce maritime.

Enfin nous trouvons M. De Maere-Limnander, ancien échevin de la ville de Gand et ancien député, mais absolument étranger aux affaires commerciales. Nous nous demandons si M. De Maere est bien en position d'émettre un avis désintéressé dans la question : on ne peut oublier qu'il est toujours le père de l'enfant.

De cet examen il résulte donc que la commission nommée, dans laquelle on ne trouve ni négociants ni armateurs ni courtiers maritimes, doit être réputée incomptente pour donner un avis au point de vue commercial sur le projet de M. De Maere.

* *

Cette question de commission nous engage à mettre sous les yeux de nos lecteurs, quelques citations empruntées à l'ouvrage de M. Bouniceau ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de France, auteur souvent cité par M. De Maere-Limnander.

Il ne faut pas perdre de vue, et nous répéterons cette vérité plusieurs fois, qu'il n'y a pas de méthode absolue et générale dans les travaux maritimes et surtout dans ceux auxquels on donne le nom de forains. On n'en peut résumer les meilleures dispositions qu'en *s'aidant d'une longue expérience, d'observations locales très attentives et d'enquêtes soignées auprès des pratiques de la côte.* » (page 26).

Les marins, les pilotes, les pratiques, sont les meilleurs guides à consulter. L'administration française fait, sur des projets déjà préparés, des enquêtes nautiques dans lesquelles chacun peut venir exposer son opinion. Les anglais font aussi des enquêtes. Ils y procèdent par interrogatoires détaillés *préalables aux projets,* et c'est peut-être un perfectionnement à imiter. » (page 32.)

Ce n'est pas avec les éléments exposés dans un livre présentant une étude générale et d'ensemble qu'on peut faire un projet pour telle ou telle embouchure ; il faut dans chaque cas une étude LOCALE APPROFONDIE à ce point de présenter, d'une manière claire et susceptible de frapper les meilleurs esprits, les résultats éloignés, les conséquences futures des ouvrages à entreprendre. Tout projet qui n'est pas accompagné d'une étude semblable et qui ne s'appuie que sur des citations d'ordre général ne nous semblerait mériter aucune créance. » (page 180).

En faut-il davantage pour prouver qu'on ne peut pas copier à Heyst ce qui a été fait à Ymuiden ?

Ces deux points se trouvent d'ailleurs dans des conditions maritimes si différentes qu'il est impossible d'y trouver quelque similitude. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

* *

C'est ainsi que l'éminent ingénieur du Hâvre, M. Bonniceau, entend les enquêtes au sujet de nouveaux travaux maritimes. Nous allons dire maintenant de quelle façon le gouvernement Français compose les commissions chargées d'étudier ces questions, et citer en particulier ce qui a été fait à Dunkerque.

Un décret du 15 janvier 1878 a institué cinq commissions techniques et administratives chargées de dresser pour chacun des grands bassins français, le programme des travaux nécessaires, tant pour améliorer les ports de commerce et le réseau des voies navigables que pour compléter ce réseau.

L'article 25 de ce décret a prescrit l'établissement de commissions locales, dans les ports désignés par le ministre des travaux publics, pour préparer le programme spécial des travaux à exécuter dans chacun de ces ports ou dans les ports secondaires voisins.

Ces commissions sont composées : de l'ingénieur en chef du *service maritime*, de l'ingénieur du port, de l'officier du port, d'un représentant du *Conseil municipal*, et d'un représentant de la *Chambre de commerce*. Ces derniers corps choisissent eux-mêmes leurs délégués.

Le port de Dunkerque ayant été désigné par le ministre, comme devant donner lieu à la constitution d'une commission locale, la Chambre de commerce, en vue d'établir une entente parfaite entre les deux corps sur le programme des travaux à soumettre à la commission locale, technique et administrative, par leur délégué respectif, proposa à la municipalité de constituer une *commission mixte des travaux du port* composée de huit membres : quatre de la municipalité et quatre de la Chambre de commerce.

Telle est la manière de procéder de nos voisins dans des questions aussi graves que celles qui touchent à l'intérêt des ports de mer. Que l'on ne nous objecte pas que ces nominations de plusieurs commissions causent une perte de temps considérable : cela n'est pas, et qui veut perdre du temps en trouve toujours l'occasion.

* *

Nous avons dit que c'est par décret du 15 janvier dernier que les cinq commissions techniques et administratives avaient été instituées ; dans la séance du Conseil municipal du 18 février suivant, la *commission mixte des travaux du port* déposait ses conclusions ou plutôt ses vœux, accompagnés d'un exposé des motifs fort complet.

Donnons-en l'énumération pour montrer combien de questions de la plus haute importance, ont pu être examinées par cette commission, dans un si court délai.

1. *Chenal.* — Approfondissement.
2. *Bassin de l'Ouest.* — Achèvement ;

Construction d'une écluse à sas pour la mise en communication directe de ce bassin avec le canal de jonction.

3. *Bassin des chasses.* — Approfondissement;

Construction d'une seconde forme de radoub de 150 mètres de longueur.

Mise en communication avec le bassin de l'Ouest.

4. *Avant-port et port d'échouage.* — Élargissement.

5. *Bassin de l'arrière-port.* — Construction et appropriation des quais.

6. *Bassin du commerce.* — Complément des quais.

— Pont tournant de la citadelle. — Reconstruction.

7. *Création à l'Est, d'une darse, pour bateaux pêcheurs.*

8. *Bassin à l'Est.* — Construction.

9. *Fortifications à l'Est.* — Dévasement.

10. *Outillage complet d'un grand port de commerce.*

Devons-nous ajouter que plusieurs de ces travaux sont en cours d'exécution ? Nous pouvons l'affirmer ayant constaté la chose *de visu*.

Ce serait donc à tort que l'on pourrait nous opposer la question de perte de temps, lorsque les commissions sont composées d'hommes compétents.

**

Lorsque nous nous rappelons que M. De Maere veut des fonds de *sept mètres à marée basse*, nous ne résistons pas au désir de mettre sous les yeux de nos lecteurs, quelques lignes de l'exposé des motifs de la commission mixte des travaux de Dunkerque, ayant trait à l'approfondissement du chenal.

“ La commission a été d'avis que, dans les “ crédits à demander, pour les travaux d'amélioration du port, doivent être largement prévues les dépenses nécessaires à la réalisation des moyens les plus efficaces pour produire et maintenir à l'entrée du port une profondeur d'eau régulière de trois mètres au dessous du niveau moyen des basses mers de vives eaux.”

Voilà le vœu de huit personnes, négociants-armateurs, commissionnaires et courtiers maritimes ayant une longue pratique des affaires du port de Dunkerque.

Ces personnes compétentes, demandent des travaux appropriés aux besoins de leur port, parce qu'elles se rendent compte de ces besoins, et il ne leur vient pas à l'idée de réclamer sept mètres inutiles de profondeur d'eau à marée basse, pour la seule raison que les Hollandais ont admis cette cote dans les projets d'Ymuiden.

Ici la marée ne marne que de 1^m80, c'est une nécessité d'avoir des grands fonds à marée basse, puisqu'il serait impossible sans cela, de les obtenir à marée haute.

La position d'Amsterdam est si menacée, que les Hollandais doivent consentir à tous les sacrifices pour l'entretien des travaux d'Ymuiden ;

dût-il en coûter annuellement des millions de florins il n'y a pas à discuter, il faut sauver Amsterdam !

Quoiqu'il en soit, nous démontrerons, documents officiels à l'appui, qu'ils n'est pas si facile d'obtenir des tonds de sept mètres à marée basse et que les ingénieurs hollandais ne sont pas au bout de leurs peines.

**

Nos lecteurs nous pardonneront de leur parler encore du port de Dunkerque, mais il est si près de nous que nous aurions mauvaise grâce à paraître ignorants de ce qui s'y passe. Et cette réputation nous serait bientôt faite parmi les populations maritimes, si nous laissions croire que nous admettons la possibilité de reproduire sur notre littoral le *fac-simile* des travaux d'Ymuiden pour

8,900,000 francs coût d'un avant port.

6,800,000 " " canal.

9,400,000 " " des établissements maritimes.

Total 25,100,000 francs d'après M. De Maere.

Or, voici les évaluations des travaux projetés à Dunkerque :

L'approfondissement de la passe extérieure	fr. 2,000,000
L'amélioration de l'entrée du port	" 4,000,000
La construction des bassins	" 44,000,000
Améliorations de l'outillage de déchargement, grues et cabestans à vapeur, construction d'abris et de docks pour les manutentions et l'emmagasinage des marchandises	" 7,000,000
	fr. 57,000,000

Soit 57 millions !

Et sans doute on admettra bien qu'il existe déjà à Dunkerque, pour quelques millions de travaux exécutés et indispensables.

**

Décidément l'auteur du projet de communication de Bruges à la mer, voit sa création d'un œil trop paternel et lui accorde, à tort, toutes les qualités, entre autres celle du bon marché.

**

Nous avons signalé les efforts que fait la France, pour améliorer ses installations maritimes, en vue de faciliter à ses ports du Nord la concurrence contre Anvers. Nous disions que “ Dunkerque travaille constamment à ses améliorations ; ” un journal de cette ville nous en apporte la preuve. Voici ce que nous lisons :

“ Une importante adjudication de travaux à exécuter dans le port de Dunkerque vient d'avoir lieu à la préfecture du Nord. Il s'agit de l'exécution :

” 1^o de la forme de radoub n° 1 et de l'écluse d'entrée du bassin des chasses (devis 2,600,000 francs); 2^o des dragages dans le port d'échouage (devis 650,000 frs.) MM. Olivier, Pusilleux et Noël, entrepreneurs à Dunkerque, ont été déclarés adjudicataires des premiers travaux, moyennant un rabais de 5 p %. MM. Deswarthe et Lutzes, d'Ostende, ont obtenu les travaux de dragages, avec un rabais de 5 p %.”

Nous prions nos lecteurs de remarquer qu'il s'agit de la forme de radoub n° 1 et qu'il y en a trois de projetées au port de Dunkerque.

Faut-il dire, en passant, que dans le devis estimatif des projets maritimes de M. De Maere, il n'est pas question de cales sèches. C'est probablement parce qu'elles manquent à Ymuiden que le promoteur d'un port de mer à Heyst n'en aura pas tenu compte, car c'est d'Ymuiden surtout qu'il paraît s'être inspiré. C'est sur l'autorité des ingénieurs Hollandais qu'il s'est basé pour arriver à cette conclusion “ que l'ensemble n'est pas à craindre. Peut-être y aurait-il lieu plutôt, de prévoir l'érosion du pied des jetées.”

Heureusement que la lumière se fait sur les résultats des travaux néerlandais, avant même que la commission chargée d'étudier le moyen de donner à Bruges une communication avec la mer par Heyst, ne soit entrée en fonctions.

Sous la rubrique Hollande “ The belgian News and continental advertiser ” (1) consacre quelques lignes au port d'Ymuiden. En voici la traduction :

“ Une émotion considérable a été causée dernièrement à Amsterdam par la découverte soudaine d'un banc de sable, en voie de formation, à une courte distance de l'embouchure du canal d'Amsterdam à la mer du Nord, et à une place où il serait fort difficile de l'enlever. Depuis quelque temps on avait trouvé nécessaire d'avoir un système de dragage continual, et les entrepreneurs des travaux ont été obligés de transporter le sable à une distance d'au moins 2000 mètres de l'extrémité des jetées, en pleine mer. Ce système a fonctionné pendant quelques années, jusqu'à ce que l'on ait découvert qu'un banc de sable se formait peu à peu à l'entrée du port. Cet événement a causé une émotion considérable, et les autorités municipales d'Amsterdam, et la Chambre de commerce s'étant adressées à ce sujet au Gouvernement, une enquête officielle a eu lieu dans le but de prévenir tout inconvénient pour la navigation.”

Les ingénieurs hollandais ont pu affirmer qu'il était possible de créer un port à Ymuiden, et le fait est qu'ils en ont créé un. Mais si, comme l'honorable M. De Maere ne cesse de le faire pour Heyst, ils ont affirmé que les atterrissages — l'éternel ennemi d'Ostende — ne se pro-

duiraient pas à Ymuiden, ils se sont singulièrement trompés, et ce qui s'est réalisé serait précisément le contraire de leurs prévisions.

La question n'est pas de construire un port, la chose capitale c'est de savoir ce que deviendra ce port. Que l'on consulte les personnes qui passent leur vie sur le littoral, en observant ce qui s'y passe tous les jours, et on sera convaincu qu'il est presqu'impossible de déterminer *a priori* les résultats que produiront, sur nos côtes sablonneuses, de nouvelles constructions maritimes. Dans ces questions, si extraordinairement techniques, on verra presque toujours la science des plus savants ingénieurs de l'intérieur du pays, venir échouer contre l'expérience et le bon sens pratique de modestes fonctionnaires rivés aux travaux de la côte.

**

Tous les journaux nous ont appris que la commission chargée d'étudier le projet présenté par M. De Maere, avait décidé de se rendre en Hollande, pour se renseigner *exactement* sur les travaux d'Ymuiden et de Hoek van Holland.

Nous nous permettrons d'ajouter nos renseignements à ceux que la commission aura pu obtenir : ils sont d'ailleurs assez curieux pour que le public les lise avec quelque intérêt.

Nous avons sous les yeux des documents officiels ; ce sont les rapports au Roi sur les travaux publics pendant les années 1876 et 1877 (1). Le premier de ces documents porte la signature du ministre de l'intérieur Heemskerk, le second celle de M. Tak Van Poortvliet, ministre du waterstaat, du commerce et de l'industrie. Il est donc impossible de contester la valeur officielle de ces rapports et par conséquent des extraits que nous allons mettre sous les yeux de nos lecteurs.

Commençons par les travaux de Hoek van Holland, et voyons comment on a réussi à obtenir et à maintenir les grands fonds de cinq mètres à marée basse.

“ La profondeur entre les jetées en mer subit au commencement de 1876 de grands changements. Les 26 et 27 janvier 1876, la moindre profondeur constatée d'après sondage était :

” dans l'alignement des feux de direction 39,5 décimètres

” et le long de la jetée nord 40 ”

” par marée basse ordinaire.

” Après cela les mauvais temps et les tempêtes empêchèrent les sondages jusqu'au 19 mars. Alors l'on trouva :

” dans l'alignement des feux de direction 34 décimètres

” et le long de la jetée nord 33 ”

” Le point le moins profond se trouvait à en-

(1) Verslag aan den Koning over de Openbare Werken in het jaar (1876-77). — Te s' Gravenhage, bij Van Weelden en Wigelen.

„ viron 1300 mètres du pied des dunes, à environ
„ 600 mètres plus vers l'intérieur qu'aupara-
„ vant (1) ”

Ainsi, en moins de deux mois, on constate un ensablement considérable de 70 centimètres. Cette situation mauvaise, le rapport cherche à l'expliquer ainsi :

“ Ce dépôt de sable fut occasionné par une crue extraordinaire et de longue durée des rivières supérieures pendant les premiers mois de 1876, accompagnée d'une série de tempêtes en mer, alors que la coupure du Hoek van Holland avait encore une largeur insuffisante. Par là, le courant de flot aussi bien que l'écoulement des eaux de la rivière furent entravés et le sable fut obligé de se déposer entre les jetées au lieu d'être entraîné en mer. ”

Que serait donc devenu cet ensablement sans la crue extraordinaire et de longue durée des rivières supérieures ? Enfin l'explication pour être officielle n'en vaut guère davantage Passons à l'année 1877.

On lit à la page 26 du rapport :

“ La profondeur sur la côte entre les jetées subit quelque changement, mais finalement elle fut ramenée à sa première situation. En janvier 1877 cette profondeur était de 37 décimètres sous la marée basse ordinaire ; elle diminua ensuite à cause de la hauteur des eaux supérieures, dans le commencement de 1877, jusqu'à 32 à 33 décimètres, mais vers la fin de décembre, elle fut ramenée à 36,5 décimètres. ”

Ainsi au bout de deux années d'un travail incessant on obtient péniblement une profondeur de 36,5 décimètres, après être parti d'une profondeur initiale de 40 décimètres, et alors que l'on visait des fonds de cinq mètres. Tous les efforts faits pendant deux années ont abouti à une perte de 3,5 décimètres !

Nous y reviendrons, mais rappelons ici pour mémoire que, dès 1875, M. De Maere disait que les travaux du Hoek van Holland étaient achevés. Cette affirmation de notre contradicteur était donc un peu prématurée.

Et il ne faut pas croire que depuis 1877 la situation se soit améliorée. Nous croyons le contraire, attendu que, dès le mois de mai dernier, une commission a été instituée pour examiner s'il y a lieu de continuer les travaux du Hoek van Holland dans le même ordre d'idées.

Avions-nous tort d'écrire à la date du 8 septembre dernier que les travaux de Hoek van Holland n'ont donné aucun des bons résultats que l'on en attendait, et que, de l'aveu des Hollandais eux-mêmes, c'est une affaire manquée ?

Quoiqu'il en soit, c'est en se basant sur les brillants résultats obtenus (en perspective) au

Hoek van Holland, tout aussi bien qu'à Ymuiden, que M. De Maere a proposé un port à Heyst avec sept mètres de profondeur à marée basse !

Nous examinerons particulièrement Ymuiden, et on sera facilement convaincu que si les ingénieurs hollandais n'avaient pas à sauvegarder la question d'amour propre, ils nous édifieraient probablement tout aussi bien sur l'embouchure nouvelle d'Amsterdam que nous le sommes aujourd'hui sur celle de Rotterdam.

* *

Occupons-nous des résultats obtenus au port d'Ymuiden. Dans le rapport de 1876 présenté au Roi par le ministre Heemskerk, on constate à la page 71 que :

“ Après que la société du Canal eût satisfait à la convention conclue avec l'Etat, approuvée par la loi du 6 avril 1875 (journal officiel n° 58) et confirmée par la loi du 24 juin 1876 (journal officiel n° 122) par le creusement d'un chenal dans le port de mer du Nord à la profondeur de 5^m50 sous le A. P. (repère d'Amsterdam), et du canal lui-même, à la profondeur de 6^m50 sous A. P., le canal de la mer du Nord fut solennellement inauguré par Votre Majesté et à cette occasion, le nom d'Ymuiden fut donné au nouveau port.

“ Déjà avant l'ouverture, le 3 octobre 1876, le vaisseau à tourelles *Koning der Nederlanden*, d'un tirant d'eau de 5 mètres environ, avait pris la mer après avoir parcouru le canal de la mer du Nord. ”

Il est donc officiellement établi, qu'au commencement du mois d'Octobre 1876, il y avait dans le port d'Ymuiden une profondeur d'au moins cinq mètres, mais le rapport ne renseigne pas si cette hauteur d'eau a été constatée à marée haute ou à marée basse. Ce point est cependant d'une grande importance, bien que l'amplitude de marée ne soit guère que de 1^m80 à cet endroit de la côte hollandaise. Nous sommes donc fondés à admettre que c'est à marée haute que le *Koning der Nederlanden* a pris la mer à Ymuiden.

Dans le rapport de 1877 du ministre Tak van Poortvliet, on indique le tirant d'eau des navires entrés à Ymuiden en 1876 et 1877, mais on évite encore de dire l'époque de la marée à laquelle sont entrés ces navires, d'où cette conclusion que tous les navires du plus grand tirant d'eau sont entrés avec le plein de la marée.

Citons les chiffres les plus importants (page 76). En 1877, le port d'Ymuiden a donné accès à 42 navires ayant un tirant d'eau de 56 décimètres

7	"	"	"	"	57	"
5	"	"	"	"	58	"
9	"	"	"	"	59	"
2	"	"	"	"	60	"
et 2	"	"	"	"	61	"

(1) Rapport de 1876, pages 31 et 32.

Le rapport ne renseigne pas, et pour cause, de tirant d'eau supérieur à 61 décimètres.

Il résulte donc de là qu'il y a à marée haute un peu plus de 61 décimètres d'eau à Ymuiden

Nous avons établi que dans l'état actuel des choses, le port étant convenablement entretenu, il y a à Ostende 62 1/2 décimètres d'eau en mortes eaux et 73 décimètres en vives eaux.

Où réside donc, au point de vue de la profondeur, la supériorité d'Ymuiden sur Ostende, pour qu'il soit, nous ne dirons pas nécessaire, mais seulement utile de créer un nouvel Ymuiden à Heyst ?

Mais c'est le contraire qui est vrai, et la brutalité des chiffres le démontre : s'il y a une différence de hauteur d'eau, c'est en faveur d'Ostende, d'Ostende tel qu'il est, sans aucune amélioration !

**

Revenons aux documents officiels hollandais pour nous rendre compte du prix auquel la profondeur est maintenue dans le port d'Ymuiden.

A la page 73 du rapport de 1876, il est dit :

“ L'ensemble des travaux fut continué en 1876 : pendant le semestre d'été (mai-octobre) avec 860 à 2100 ouvriers, 17 à 32 chevaux, 3 locomotives et 100 wagons, 15 à 23 dragueurs à vapeur, 80 à 150 chalands et 11 à 14 remorqueurs.

“ Pendant le semestre d'hiver (janvier-avril et novembre-décembre) avec 540 à 1725 ouvriers, 30 à 33 chevaux, 3 locomotives et 100 wagons, 5 à 20 dragueurs à vapeur, 25 à 140 chalands et 3 à 14 remorqueurs.

“ Le rapport de 1877 à la page 76, constate que l'ensemble des travaux a été continué en 1877 : pendant le semestre d'été (mai-octobre) avec 1190 à 1745 ouvriers, 8 à 30 chevaux, 2 ou 3 locomotives, 35 à 100 wagons, 23 à 33 dragueurs à vapeur, 80 à 190 chalands, et 20 à 38 remorqueurs.

“ Pendant le semestre d'hiver (janvier-avril et novembre-décembre) avec 700 à 1370 ouvriers, 9 à 26 chevaux, 2 à 3 locomotives et 35 à 100 wagons, 13 à 27 bateaux dragueurs, 40 à 200 chalands et 11 à 25 remorqueurs.

“ En outre, du 20 mai, le grand bateau dragueur à vapeur n° 5 des River Tyne Commissioners en Angleterre, avec trois chalands porteurs à vapeur. ”

Cette énumération seule suffirait pour se faire une idée des énormes sacrifices que le port d'Ymuiden impose à la Hollande ; mais, nous le répétons, il n'y a pas à discuter, il faut, coûte que coûte, sauver Amsterdam.

**

Le rapport du ministre Tak van Poortvliet donne, à la page 56, des renseignements des plus intéressants :

“ Travail suivant profils dans le port de la mer du Nord. — En comparant la quantité de drageage d'après les évaluations faites en bateau, avec le creusement et l'approfondissement effectifs constituant le travail d'après les calculs des profils du port, l'on obtient les résultats suivants :

ÉPOQUES	TRAVAIL SUIVANT PROFILS	TRAVAIL MESURÉ EN BATEAU	RAPPORT
23 Juin 1875 — 27 Janvier 1876.	22,500 mètres cubes	155,232 mètres cubes	6,90
28 Janvier 1876 — 3 Juin 1876.	19,500 " "	187,814 " "	9,63
4 Juin 1876 — 17 Décemb 1876.	120,400 " "	282,311 " "	2,34
18 Décemb 1876 — 19 Juin 1877.	207,000 " "	373,098 " "	1,72
20 Juin 1877 — 29 Octobre 1877.	351,000 " "	602,793 " "	1,72
Totaux et moyennes	720,400 "	1,601,248 " "	2,22

“ Après le 29 octobre 1877 il ne fut plus fait, pendant cette année, des sondages généraux.

“ A cette date, il restait à dragueur, suivant profils, 1,071,000 mètres cubes. ”

Ainsi pour obtenir un approfondissement effectif d'un mètre cube, on a été dans la nécessité d'enlever jusqu'à près de dix mètres cubes !

Et l'honorable M. De Maere, après avoir parlé de la construction d'un phare, des musoirs et des jetées de Heyst, auxquels il affecte 8,500,000 francs, dit : Cette dernière somme devrait être majorée de la dépense nécessitée par la mise à

“ profondeur du port, soit 400,000 fr., pour un déblai moyen de 400,000 mètres cubes. ”

Ce qui prouve surabondamment que M. De Maere, ignorant les rapports entre les quantités draguées et l'approfondissement effectif, n'en a tenu aucun compte, dans son projet.

**

Nous avons déjà eu occasion de dire aussi que, dans le projet de Heyst, l'auteur n'a tenu aucun compte des chasses à effectuer pour l'entretien du port. Notre contradicteur nous a répondu qu'il

faut être de son temps, que les chasses constituent le moyen primitif et barbare.

Nous avons répliqué déjà, mais si nous revenons sur ce point, c'est pour dire que des *ingénieurs hollandais, et des plus éminents, regrettent vivement de se trouver dans l'impossibilité de faire usage des chasses à Ymuiden*, à cause de la faible amplitude des marées.

* *

Nous ne nous dissimulerons pas que malgré les faits si concluants que nous avons mis en évidence, sur les résultats obtenus au Hoek van Holland et à Ymuiden, nous parviendrons difficilement à convaincre les partisans d'un port à Heyst.

Soit parti pris, soit ignorance des choses de la mer, on est parti de ce principe que le port d'Ostende est mauvais et ne peut répondre aux conditions exigées aujourd'hui pour la grande navigation.

Nous avons démontré combien ce point de départ est faux, et nous maintenons toutes nos affirmations sur la question des services que peut rendre le port d'Ostende.

Après avoir répudié ce port comme indigne ou incapable, on a invoqué, pour prouver la possibilité d'établir un bon port à Heyst, les travaux des nouvelles embouchures pour Rotterdam et Amsterdam.

Malheureusement pour les promoteurs, ces deux assises de leur projet ne valent pas mieux que leur point de départ. « Le succès éclatant » avec lequel on a réussi à Rotterdam est devenu une affaire complètement manquée et force est au Waterstaat de s'ingénier à trouver remède au mal.

A Amsterdam l'ensablement qui n'était pas à craindre, a fait transporter quelquefois dix mètres cubes de sable pour un, des barres se sont formées et on regrette de ne pouvoir y établir des chasses.

Telle est la valeur exacte des trois points essentiels qui ont servi de base au projet de création d'un port à Heyst.

Heureusement que les Gantois n'ont pas été pris, en 1875, du même enthousiasme que les Brugeois en 1878, pour les projets de M. De Maere.

Ces trois années ont été précieuses pour nous permettre de voir les résultats obtenus par les Hollandais.

Les Gantois, pratiques avant tout, avaient une communication avec la mer par Terneuzen, ils en poursuivent l'amélioration, et ils sont certains d'obtenir promptement d'excellents résultats.

Les Brugeois ont une communication directe avec la mer par Ostende, et ils n'en demandent plus l'amélioration, ils n'en veulent plus, parce qu'on a réussi à leur persuader que c'est à Heyst,

à Heyst seulement qu'ils auront un bon port d'embouchure.

Ce n'est pas toujours rendre service à une population, que d'exciter son engouement. Nous souhaitons à nos amis de Bruges de n'en point faire la triste expérience.

* *

La commission instituée pour l'examen du projet de communication de Bruges à la mer, au grand complet, s'est rendue à Ymuiden. Elle a été accueillie par les entrepreneurs et par les ingénieurs hollandais avec la plus gracieuse courtoisie, et ces Messieurs lui ont fourni « *tous les éléments d'appreciation*. Des plans constataut l'état successif des lieux dressés d'après des sondages constants ont été remis aux mains de la commission. »

Nous avons donné, d'après un document officiel, un tableau indiquant le rapport entre les quantités draguées à Ymuiden et l'approfondissement obtenu. Nous n'avons malheureusement pas pu nous procurer ces éléments pour l'époque antérieure au 23 juin 1875, et nous n'avons pas encore des renseignements positifs sur semblables données depuis le 1 novembre 1877.

Nous espérons trouver dans le rapport de la commission précitée de quoi combler ces deux lacunes.

Nous consulterons également avec le plus grand intérêt, *les profils successifs dressés d'après les sondages constants faits au port d'Ymuiden, mis en regard des travaux effectués dans l'intervalle des relevements d'un profil au profil suivant*.

Connaître la marche successive des profondeurs obtenues à Ymuiden ne peut suffire à satisfaire notre légitime curiosité, si nous n'avons aussi les éléments nécessaires à l'évaluation des sacrifices faits pour arriver à ces résultats.

* *

Il ne sera peut-être pas inutile de rappeler ici que M. De Maere, dans sa lettre du 24 mai dernier, adressée au « *Précisseur* », faisait de la question de la dépense un argument principal, pour motiver notre désir d'étudier le rapport de la commission au point de vue des dépenses réelles faites pour l'entrée d'Amsterdam à la mer du Nord.

Espérons donc que les ingénieurs et les entrepreneurs d'Ymuiden auront mis sous les yeux des délégués belges tous les éléments d'une appréciation vraie, absolument réelle, ne cachant aucun mécompte, mettant de côté toute question d'amour-propre national, d'ingénieur et d'entrepreneur.

Car construire un port, nous l'avons déjà dit, c'est une question d'argent. L'art de l'ingénieur ne connaît plus d'autres limites que celles de la dépense, et si l'il n'est arrêté par la question du coût, l'ingénieur construira *un port de mer n'importe où*.

Mais à côté de la dépense première, il y aura aussi à examiner les sacrifices à faire pour l'entretien. Nous attendons avec impatience le rapport de la commission pour être renseigné sur ce point, en ce qui touche la communication d'Amsterdam à la mer du Nord, si toutefois on peut sérieusement admettre aujourd'hui, que l'expérience d'Ymuiden est arrivée à un degré suffisant de maturité pour émettre une opinion raisonnée à ce sujet.

* *

Nous trouvons dans "The Belgian News and Continental Advertiser" (1) une correspondance de La Haye, qui rentre parfaitement dans le sujet dont nous nous occupons. En voici la traduction.

"Une certaine sensation s'est produite récemment ici, par le fait qu'une firme commerciale importante de cette ville, a demandé au gouvernement une concession dans le but de constituer une société pour la construction d'un port de mer à Scheveningue, malgré l'existence de deux grands ports de mer dans le voisinage immédiat. La communication d'Amsterdam avec la mer du Nord au moyen du Canal d'Ymuiden a coûté déjà quelques millions de florins. Rotterdam possède un trafic maritime très important, et le gouvernement dépense annuellement des sommes énormes pour TACHER D'APPROFONDIR l'embouchure de la Meuse, AVEC PEU DE SUCCÈS.

"A Scheveningue il n'y a ni canal, ni cours d'eau, tout devrait être creusé dans le sable de la côte et l'on aurait à surmonter tous les obstacles à peine surmontés à Ymuiden, où le trafic d'outre mer est maintenant dans une situation favorable. Dans le cas où cette concession serait accordée, il est certain que le capital requis pour une œuvre aussi gigantesque et une entreprise aussi peu profitable ne serait jamais souscrit. L'exemple de la compagnie du Canal d'Amsterdam réduite à une situation financière désespérée (desperate monetary situation), malgré l'assistance des autorités municipales et du grand commerce, est suffisant pour démontrer la probabilité de la vitalité de l'entreprise proposée."

* *

Revenons-en à la commission Belge. Nous n'avons entendu parler que de son excursion à Ymuiden, nous concluons qu'elle ne s'est pas rendue au Hoek van Holland.

Il eût cependant été intéressant de visiter les deux points: car, admettant qu'Ymuiden soit complètement réussi, il ne faut pas considérer seulement le beau côté de la médaille, mais il est encore indispensable d'en étudier le revers. — En supposant que l'on vienne à créer un port

nouveau sur nos côtes, se fondant sur leur prétendue similitude avec le littoral Hollandais, quel sort lui sera réservé? YMUIDEN ou HOEK VAN HOLLAND, un succès relatif acheté au prix de sacrifices prodigieux, ou un insuccès absolu ??

* *

Admettons aujourd'hui (ce n'est qu'une hypothèse) que le port d'Ymuiden soit parfaitement réussi, que, sans trop de peine, on soit parvenu à y maintenir la profondeur désirée; que les prévisions de dépenses n'aient pas été dépassées; que les navires y entrent avec la plus grande facilité par les gros temps du large; que l'on soit sans crainte quant à la formation de bancs et même de barres en dehors du port, enfin que l'on ait la quiétude la plus complète dans la solidité des constructions édifiées.

Eh bien, quand tout cela serait vrai et démontré, même par une longue expérience, à la toute dernière évidence, il ne s'en suivrait pas que l'on pût faire la même chose à Heyst avec quelque chance de réussite. " Il ne faut pas perdre de vue, dit " M. Bouniceau, qu'il n'y a pas de méthode absolue et générale dans les travaux maritimes. "

C'est là une vérité, même lorsque l'on opère sur des situations identiques, en apparence; mais cette vérité est sans conteste, s'il s'agit de deux points n'ayant pas de similitude.

Et, c'est le cas d'Ymuiden et de Heyst.

Ici l'amplitude de la marée est considérable, 4^m60 environ, de sorte qu'à marée basse l'estran est découvert sur une grande largeur; là-bas l'amplitude est d'environ 1^m80 et à marée basse la largeur totale de l'estran n'est guère plus du tiers de cette largeur à Heyst. C'est-à-dire que que sous l'influence des coups de vent le déplacement des sables a lieu à Heyst sur une surface triple de celle d'Ymuiden. Il faut avoir habité nos côtes pendant l'hiver pour savoir avec quelle rapidité lessables sont quelquefois soulevés et chassés par la tourmente, s'arrêtant au premier détournement, ou au premier obstacle à leur course, pour s'amonceler, et former de véritables collines sablonneuses sur la côte.

La différence dans l'amplitude des marées place encore Heyst et Ymuiden dans des conditions essentiellement différentes, au point de vue du déplacement des sables du fond.

Moins il y a de hauteur d'eau et plus l'action de la lame se fait sentir sur le fond. Or, à Ymuiden on peut dire que la colonne d'eau est presque constante, la dénivellation n'étant que de 1^m80; tandis qu'à Heyst, entre marée haute et marée basse, la différence de 4^m60 est une cause permanente de variation dans les actions qui s'exercent sur le fond non seulement par l'effet des lames, mais aussi par les courants de marée très-forts à Heyst et presque insensibles à Ymuiden. Il est donc impossible de conclure par les faits qui se passent à l'embouchure d'Amsterdam, de la mar-

che de l'ensablement à Heyst. Nous le répétons, il n'y a là aucune similitude.

En outre Heyst est rapproché de l'embouchure de l'Escaut et sous la sortie du jusant du fleuve.

“ *Le voisinage de l'embouchure d'une rivière, dit M. Bouniceau, est un voisinage dangereux dans presque tous les cas, à cause du mouvement perpétuel d'alluvions qui s'y opère, lesquelles y restent en suspension et n'attendent pour se déposer que la présence d'un espace calme.* ”

Plus loin le même auteur confirme ainsi cette opinion :

“ *Les ports situés dans la région supérieure des rivières, ceux qui sont assis sur des rivages de nature primordiale et loin des embouchures des fleuves, se maintiennent spontanément assez bien, les premiers par les moyens mêmes qui les ont créés, les autres par la rareté des alluvions fournies par les roches primitives. Mais les ports situés le long des côtes de formation secondaire, ou dans le voisinage des embouchures de rivière, se comblient plus ou moins vite.* ”

Et à Heyst les deux causes sont réunies : côte de formation secondaire, et voisinage de l'embouchure d'une rivière.

A Ymuiden il n'y a que la composition du sol qui ressemble à ce que l'on trouve à Heyst.

**

Nous avons admis, dans l'hypothèse que nous avons énoncée, que les navires, même avec gros temps du large, entrent facilement à Ymuiden. Encore une fois, ce n'est pas du tout un motif pour que la même chose, en pareille circonstance, ait lieu à Heyst. Il y a l'importante question des courants faibles d'un côté et très-puissants de l'autre.

Il faut être homme du métier pour apprécier ce que c'est que d'entrer par gros temps du large, dans un port, *sans abri*, sur lequel règne un fort courant.

Les marins les plus expérimentés, les pilotes ayant la plus longue pratique du port peuvent s'y tromper. Dans le cas qui nous occupe, à Heyst, ces courants ne sont pas seulement soumis aux variations de la marée, mais ils subissent à un degré considérable l'influence des vents.

Dans cette situation une erreur de la part du marin, c'est la perte certaine du navire : heureux encore, si l'on n'a à déplorer que des pertes matérielles !

De même qu'il ne peut être permis de jeter des écueils sur la route des navires, on ne peut admettre la construction de ports dangereux. C'est un point important dans l'établissement d'un port de mer, et on conçoit que l'ingénieur le perde de vue plus facilement que le marin. En pareille matière, la question d'humanité s'impose à l'étude des hommes chargés d'émettre un avis sur les projets soumis à leur examen.

Ce seul côté de la question suffirait pour nous

faire regretter de voir l'élément pratique, l'élément marin si maigrement représenté dans la commission nommée par le Gouvernement. N'eût-il pas été sage, juste même, de donner dans ce collège une place plus large à ceux qui devraient faire usage du port ?

Nous le constatons avec peine, l'élément marin a été presqu'aussi négligé dans la composition de la commission, que le commerce maritime lequel n'y est pas représenté du tout.

**

Revenons-en au projet de port de mer à Heyst. Tout ce que nous y voyons de commun avec les travaux exécutés pour Amsterdam, c'est que de part et d'autre il est question d'un port de mer relié à une ville de l'intérieur par un canal maritime à grande section. Mais l'établissement du canal d'Amsterdam à la mer avait, au point de vue des résultats financiers, des conséquences que l'on chercherait vainement entre Heyst et Bruges.

Les frais d'établissement du canal hollandais ont été considérablement allégés par le produit de la vente de polders nouveaux, dont l'endiguement a été rendu possible par la construction du canal.

On nous objectera, sans doute, que les Hollandais avaient compté sur la valeur des terrains à endiguer et que l'honorable M. De Maere ne porte rien à l'actif de son projet dans ce sens.

En effet, mais M. Bouniceau nous apprend que les plus grands ingénieurs peuvent commettre des erreurs énormes, non-seulement dans les évaluations du coût de travaux à effectuer à la mer, mais dans l'établissement des canaux, qui semblent cependant donner beaucoup moins de marche à l'imprévu.

“ *Lamblardie a étudié un canal maritime débouchant au Hâvre, pour rendre la navigation du port de Rouen indépendante des obstacles présentés par les bancs de la Seine. Vers le même temps, Cachin a étudié un canal latéral à l'Orne, pour mettre le port de Caen en communication directe avec la mer, et soustraire sa navigation aux inconvénients que présentait l'embouchure de la rivière. — Le premier de ces canaux était estimé à 70 millions et le second à 3 ou 4 millions. Ce dernier en a coûté au moins 12, et fait présumer ce qu'aurait coûté le premier si on l'avait exécuté. En supposant que les prévisions eussent été dépassées dans la même proportion, le canal maritime latéral à la partie inférieure du cours de la Seine aurait coûté plus de 200 millions.* ” —

**

Les lignes suivantes, dans l'ouvrage du célèbre ingénieur français, s'appliquent si bien au sujet que nous traitons que nous ne résistons pas au désir de les mettre sous les yeux de nos lecteurs.

“ *Outre que ce genre de solution est onéreux, il présente un inconvénient de quelque gravité.*

» Un canal maritime ne peut déboucher à la mer
» que par la création d'un port, qui a lui-même
» une embouchure susceptible de se barrer et de
» s'envaser, et qu'on ne peut débarrasser qu'au
» moyen de chasses ou de dragages, ou des deux
» moyens à la fois. Il faut alors créer des écluses
» de chasses, et comme le canal est pour elles un
» aliment insuffisant, il faut y annexer des bas-
» sins de chasse. On entrevoit, par ce simple
» énoncé, combien les dépenses premières d'un
» canal se trouvent augmentées. Au canal de
» Caen à la mer, on se propose de jeter la rivière
» de l'Orne dans l'embouchure du canal, ce qui
» amène naturellement cette conclusion, que la
» création d'un canal maritime ne résout pas tou-
» jours la question des embouchures, et ne fait quel-
» quefois que la déplacer »

* *

Si nous examinons enfin les motifs qui ont poussé les Hollandais à chercher à la mer du Nord une entrée pour Amsterdam, on ne pourra davantage conclure pour Bruges-Heyst.

Amsterdam est la métropole commerciale de la Hollande ; non-seulement cette ville possède de nombreuses installations maritimes, mais elle est le centre d'un marché ; ses relations commerciales s'étendent surtout dans l'Inde ; elle est presque le corollaire obligé de la possession de l'île de Java. Sans le port d'Amsterdam, la valeur de la colonie diminuerait énormément au point de vue du commerce hollandais.

Or, l'ancienne route maritime d'Amsterdam occasionnait un très-grand détour par le Zuiderzee ; après avoir parcouru des sinuosités nombreuses les navires arrivaient à l'embouchure de l'Y qui s'envasait de plus en plus : on n'était rien moins que rassuré sur la marche des alluvions dans les passes. — Enfin on entrevoyait dans l'avenir l'assèchement du Zuiderzee.

Il n'y avait donc pas à discuter longuement : Amsterdam était menacée : il fallait sauver cette métropole, et avec elle le commerce de l'Inde, un marché très-important, et des relations avec le Nord de l'Allemagne qui se seraient inévitablement établies chez ce redoutable concurrent qui a nom : Anvers.

D'ailleurs Amsterdam était outillée au point de vue maritime, il restait à faire la dépense de construction d'un port à la mer du Nord et du canal. Nous avons vu que la construction du canal avait permis l'endiguement de nouveaux polders, dont la valeur diminuait le prix des travaux de la communication maritime.

Quant à la question d'entretien c'était pour les Hollandais une question d'ordre absolument secondaire : il n'y avait pas à hésiter, il y avait obligation impérieuse : le choix des moyens n'existe pas ; il n'y avait qu'une solution possible sinon Amsterdam était condamnée à la mort commerciale.

Y a-t-il dans l'exposé de cette situation du port Hollandais un point d'analogie avec Bruges ? — Poser la question, c'est la résoudre : non. Au point de vue maritime tout aussi bien qu'au point de vue commercial, il n'y a aucune espèce de comparaison à établir entre les deux villes.

Pour mieux faire comprendre notre manière de voir dans cette question, nous ferons une nouvelle hypothèse, qui nous permette de raisonner un instant par analogie, sur deux situations dissemblables.

Pour pouvoir justifier, par la construction d'Ymuiden pour Amsterdam, l'établissement d'un port à Heyst pour aller à Bruges, il faut examiner ce qu'eussent fait les Hollandais s'ils avaient possédé un port de la valeur du port d'Ostende, sur le littoral de la mer du Nord et déjà relié à Amsterdam par un canal, ayant dix kilomètres de longueur de plus que celui d'Ymuiden ?

Peut-on croire sérieusement que le génie pratique de nos voisins les aurait poussés vers l'inconnu, une aventure peut-être ?

Evidemment non, on se serait empressé, au contraire, de donner au port que l'on possédait toutes les améliorations possibles, et on aurait transformé le canal existant en canal maritime à grande section. Nous ne pouvons nous imaginer que la thèse contraire puisse être soutenue un seul instant.

Mais dès lors, tout l'échafaudage croûle, il n'a plus de raison d'être — et la seule solution rationnelle, c'est que Brugeois et Ostendais s'unissent pour réclamer l'exécution la plus prompte de toutes les améliorations à apporter au port d'Ostende et au canal de Bruges.

* *

La seule et unique justification des projets d'établissement de port à Heyst, ne pourrait se trouver que dans le mauvais état du port d'Ostende, lequel serait devenu insuffisant pour les besoins du commerce brugeois. Car considérer Bruges comme la première étape, pour arriver à Gand et à Anvers, nous paraît quelque peu aventureux.

En effet, en ce qui concerne Gand, la voie de Terneuzen améliorée et établie à grande section, lui donnera une fort bonne communication avec la mer, et nous ne voyons pas ce que les Gantois pourraient gagner en préférant la voie de Heyst.

Quant à Anvers, le jour où un canal de sept mètres de profondeur, de Heyst à Anvers, pourra remplacer avantageusement l'Escaut, notre métropole commerciale sera tombée bien bas, et il est fort à craindre que les canaux ne suffiront pas à la relever. Nous ne sommes pas d'ailleurs grands pessimistes quant à l'avenir de l'Escaut, et nous avons la certitude que la science des ingénieurs pourrait plus facilement combattre un accident, une éventualité fâcheuse pour la navigation de cette rivière, que créer des moyens de la rempla-

cer. Au reste, plus on laissera à l'Escaut ses eaux de l'amont et mieux il sera entretenu à bonne profondeur pour la navigation.

Il est vrai que les deux rives de l'Escaut depuis Flessingue jusque près d'Anvers appartiennent à une puissance étrangère, et que Terneuzen, tête du canal de Gand, est également situé en pays étranger. Cette situation fait naître dans l'esprit de certaines personnes, des craintes, qui, pour être patriotiques, n'en sont pas plus justifiées.

Un fleuve comme l'Escaut n'appartient ni à la Hollande ni à la Belgique, c'est une voie internationale.

Quels inconvenients le port d'Anvers a-t-il ressentis de la non possession par la Belgique des rives des embouchures du fleuve ? Aucun, que nous sachions, en dehors de la question des péages qui ont été rachetés.

D'ailleurs, pourquoi la Hollande profiterait-elle de cette situation pour nous susciter des difficultés ? Et s'il en résultait un conflit sérieux, quelles en seraient les conséquences ?

Mais ce serait nous pousser à réclamer la rive gauche de l'Escaut, notre frontière naturelle (style empire) qu'un congrès nous accorderait peut-être quelque jour. Ce serait jouer gros jeu et le Hollandais n'est guère joueur, il préfère les chances moins aléatoires du commerce.

Nous ne pouvons donc admettre aucun des motifs invoqués contre la voie maritime de l'Escaut pour Anvers et celle de Terneuzen pour Gand.

Quant à Bruxelles, Louvain, et autres villes du pays qui auraient des velléités de devenir port de mer, il doit leur être fort indifférent de recevoir les navires par l'Escaut-Rupel, Terneuzen-Gand, Heyst-Bruges ou Ostende-Bruges, ou enfin par Nieuport. Le point important pour ces villes, c'est d'obtenir une voie maritime qui leur assure si pas toujours le plus court trajet vers la mer, du moins le plus sûr.

* *

De tout ce que nous avons dit, il résulte que pour démontrer la nécessité de créer Heyst, il faut commencer par prouver qu'Ostende est mauvais et qu'il est impossible de l'améliorer. Pour nous, nous avons pris à cœur d'établir le contraire, non pas par esprit de clocher, mais parce que c'est le contraire qui est vrai.

L'ailleurs nous avons déjà eu occasion de le dire, mais il nous plaît de le répéter, nous avions les mêmes appréciations en 1875, alors que membre de la défunte Chambre de commerce de Bruges, nous avions pour mission de nous intéresser particulièrement au commerce de ce ressort.

Aujourd'hui comme alors, nous disons que Bruges a droit à une communication facile, large et profonde avec la mer ; mais l'embouchure doit être à Ostende et non ailleurs. Et en conséquence, tous les efforts des Brugeois et des Ostendais doivent concourir à atteindre ce but. Poursuivre

la création d'une nouvelle embouchure, c'est lâcher la proie pour l'ombre, c'est reculer peut-être indéfiniment l'étude et l'exécution de travaux d'améliorations pratiques et indispensables non seulement pour Ostende, mais surtout pour Bruges.

On a pu croire qu'il aurait suffi de prononcer la condamnation du port d'Ostende, en le déclarant impuissant à lutter contre l'ensablement, " son éternel ennemi. "

Nous avons pu heureusement prouver que dans ses luttes séculaires, le port d'Ostende a toujours eu raison de son adversaire, et qu'en somme le port d'aujourd'hui, quoique artificiel, vaut tout autant, si pas mieux, comme profondeur, que l'ancien port naturel dans ses plus beaux jours.

En 1875 nous n'étions pas en position de pouvoir fournir la preuve démonstrative de nos affirmations, preuve que nous avons produite depuis par la publication de la liste des principaux navires entrés en 1877 et jusqu'au 15 août dernier.

Nous ajoutons enfin qu'avec peu d'efforts le port d'Ostende sera relevé du discrédit dans lequel il était tombé, bien à tort, à l'étranger. En voici la preuve : dans le courant de l'année 1877, les navires ayant chargé du guano au Pérou, arrivant à Falmouth ou à Plymouth, pour ordre, et auxquels " The Peruvian Guano Company Limited " donnait Ostende comme destination, refusaient généralement ou n'acceptaient ce port de décharge que sous réserves. — Aujourd'hui nous pouvons citer *huit navires affrétés directement pour Ostende* par cette Compagnie anglaise ; ce sont :

" Lynton, " — " Lady Young, " — " Rose-dale, " — " Klio, " — " Auguste Solschor, " — " Modor, " — " Maggie O'Brien, " — " Laura Emily. " (1).

Plusieurs de ces navires ont déjà effectué leur déchargement à Ostende, les autres y sont attendus.

Voilà certes, au seul point de vue de la réputation du port, un progrès rapide et incontestable. Ce ne sont point là des affirmations plus ou moins sujettes à discussion : ce sont des faits dont la réalité est à l'abri de toute contestation.

Pourquoi ne le dirions-nous pas ? Nous avons coopéré à ces résultats, et nous n'y sommes pas parvenus sans lutte : là où nous comptions rencontrer de l'appui, nous n'avons quelquefois trouvé que de la résistance. Néanmoins les hommes qui s'intéressent au port d'Ostende ont fini par nous donner raison, en rendant hommage à notre persévérance.

* *

Quoiqu'il en soit, nous ne sommes pas arrivés au bout de nos peines, il y a encore beaucoup à faire. Certaines administrations se complaignent trop dans l'ornière de la routine, et il n'est pas facile de les en faire sortir.

(1) Cette liste a augmenté dans une bonne proportion depuis que ces lignes ont été écrites.

Les nouvelles publications de M. De Maere-Limnander.

Monsieur De Maere-Limnander a publié une *Annexe au projet de communication directe de Bruges à la mer*.

Nous y trouvons les premiers renseignements sur les travaux de la Commission instituée pour l'examen de ce projet.

« Cette Commission, dit l'auteur, s'est rendue en Hollande, pour y visiter le nouveau canal maritime d'Amsterdam et le port d'Ymuiden qui le termine.

« Elle y a constaté :

« 1^o Que les mouvements de la mer ne donnent lieu à aucune surélévation du fond, ou barre à l'entrée des jetées ; qu'il s'y produit, au contraire, un approfondissement sensible par la seule force des courants de flot et de jusant, et un affouillement sur les musoirs et le long d'une partie des jetées.

« 2^o Que dans l'enceinte du port contre la jetée nord et extérieurement à la tête de celle-ci, il y a un point mort où un exhaussement a lieu. »

En présence de ces affirmations, répétées par M. De Maere à ses correspondants, ainsi que cela résulte de la lettre de M. L. Barret, nous devons insister pour obtenir la publication des procès-verbaux de la Commission. Car il est matériellement impossible que pendant les quelques heures que ces messieurs ont passées à Ymuiden, ils aient pu constater quoique ce soit des résultats produits sur le fond de la mer par l'exécution des travaux du nouveau port.

La Commission a dû évidemment s'en rapporter aux renseignements que lui auront fournis les ingénieurs hollandais, et nous serions bien curieux de savoir si elle est réellement d'avis qu'elle a constaté à Ymuiden les faits rapportés par M. De Maere. Dans des questions de cette importance et lorsque l'on est constitué en collège officiel, on ne peut résoudre les questions les plus épineuses d'un cœur léger, et le public, qui sera toujours le dernier juge des travaux de la Commission, doit apprécier la valeur des matériaux qui auront servi de base à ses décisions.

« Néanmoins, continue M. De Maere, deux ou trois membres de la Commission ayant pensé que les résultats, si satisfaisants, obtenus à Ymuiden, ne se produiraient pas à Heyst, j'ai cru de mon devoir d'invoquer l'avis de quelques ingénieurs étrangers... »

Nous ne savons pas si les résultats d'Ymuiden sont si satisfaisants : Les sables ont commencé à s'accumuler assez rapidement à la racine des jetées, pour obliger les ingénieurs à faire con-

struire un second port dans le premier afin de conserver plus facilement une certaine profondeur dans le chenal.

D'un autre côté, nous apprenons que la Compagnie sollicite l'autorisation de ne plus entretenir par dragages qu'un chenal dans le milieu de l'avant-port, et de pouvoir abandonner la grande surface des deux côtés. Enfin il est reconnu qu'à certain endroit, la laisse de mer basse a reculé vers le large d'environ cent cinquante mètres.

Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que tous les membres de la Commission ne soient pas fascinés par les brillants résultats obtenus et constatés à Ymuiden.

Et pourquoi ce qui se serait produit à Ymuiden se répéterait-il à Heyst ? Entre ces deux points, il y a le Hoek van Holland dont on ne nous parle plus.

Cependant les travaux de la nouvelle embouchure de la Meuse ont eu aussi leurs jours de gloire. Force nous est de les rappeler, car c'est sur l'application d'un principe dont il a été fait usage au Hoek van Holland, que l'on veut asseoir les résultats favorables à obtenir à Heyst.

Voici ce que disait M. De Maere en 1875 :

« Il y a ensablement ou exhaussement du fond, lorsque le profil du lit est trop large pour la masse d'eau qui y passe ; car alors le courant se ralentit et le sable et le limon au lieu d'être entraînés, se déposent.

« Le remède dans ce cas s'indique de lui-même. Il faut diminuer la section, afin que la vitesse s'accroisse ; si cette vitesse devient suffisamment grande, les dépôts seront enlevés et la passe se creusera.

« *Nulle part, à notre connaissance au moins, il n'a été fait de cette théorie, une application PLUS HEUREUSE et plus hardie qu'à Rotterdam ; on a chargé littéralement le fleuve de creuser son propre lit.*

« On est frappé d'étonnement, quand on voit le cube énorme que les eaux seules ont enlevé ; une note du 14 novembre 1871 l'évalue pour les 3000 premiers mètres à l'amont du chenal, au quintuple de la partie draguée.

« Quant aux dernières sections en aval, celles situées contre la mer, la drague n'a pas été employée, le courant seul a agi ; à la fin de 1871 il y avait creusé une passe de 4^m au-dessous des basses eaux et cette passe se prolongeait en mer, sur une longueur de 800 mètres du pied des dunes. A cette époque on évaluait

„ déjà le débit du chenal, par marée, à plus de „ 12 millions de mètres cubes.

„ Aujourd'hui, tout est achevé, et la navigation entière, non-seulement de la ville de Rotterdam, mais de toutes les villes situées sur la Meuse se fait par la nouvelle embouchure.

„ La vérité du principe sur lequel repose le travail, a donc reçu des faits une ÉCLATANTE DÉMONSTRATION. Il en est de même du mode de construction adopté. Dès l'année dernière, une commission spéciale d'ingénieurs américains, envoyée par le gouvernement des Etats-Unis, après avoir parcouru les travaux de la Vistule, de l'Elbe, du Danube et du Rhône, a proposé d'appliquer à l'amélioration des bouches du Mississippi le système suivi à Rotterdam. „

Et que l'on ne nous oppose pas qu'il s'agit dans ces lignes de l'embouchure d'un fleuve, et que le principe que l'on invoque pour entretenir la profondeur dans le chenal à créer à Heyst n'est pas le même, car alors M. De Maere n'aurait eu aucun motif de développer cette théorie à propos de la création de ce port. D'ailleurs M. De Maere va lui même au devant de l'objection :

„ ... Empêcher l'épanouissement de l'onde, emprisonner la vague, lui ménager une sortie relativement étroite, afin d'accélérer le courant — tant à la sortie qu'à l'entrée à chaque marée — tel est le problème à résoudre. On a vu de quel dispositif on s'est servi, à cette fin, à Port-Saïd et à Amsterdam. On a vu aussi avec quel succès éclatant on a réussi à Rotterdam.

„ Qu'on n'objecte pas, qu'à Rotterdam on a creusé une rivière ouverte, et que c'est l'énorme volume débité par la Meuse qui a approfondi la passe ; je répondrai que dans les fleuves à marée, ce ne sont pas les eaux d'étiage qui creusent les passes, mais que l'approfondissement dans les embouchures est dû à l'action des marées. „

Malheureusement l'éclatant succès des travaux de Hoek van Holland a été de trop courte durée ; nous avons déjà eu l'occasion de le dire ; de l'avoue des Hollandais eux-mêmes, c'est une affaire complètement manquée.

Ainsi en 1875 selon M. De Maere : "Tout est acheté et la navigation entière non seulement de Rotterdam, mais de toutes les villes situées sur la Meuse se fait par la nouvelle embouchure." Or, on voulait des fonds de cinq mètres à marée basse et d'après le ministre Heemskerke on avait 4^m en janvier 1876, et au 19 mars de la même année il ne restait que 3^m40 ; selon le ministre Tak van Poortvliet la profondeur était de 3^m30 en janvier 1877 et de 3^m65 en décembre. — Nous verrons cependant M. De Maere protester contre nos appréciations basées sur les rapports adressés au Roi par les ministres du Waterstaat.

Mais comment se fait-il donc que notre hono-

rable contradicteur proclamait tout achevé en 1875 ?

Voilà ce que l'on peut appeler une étrange affirmation. Nous y reviendrons.

En attendant, espérons que la Commission nommée par le gouvernement Belge aura meilleure chance que celle envoyée en Europe par le gouvernement des États-Unis, et que l'honorable M. De Maere lui même qui, dès 1875, comme on vient de le voir, était ébloui des résultats obtenus à l'embouchure de la Meuse. —

* *

Monsieur De Maere se réfugie sous l'autorité des ingénieurs étrangers dont il a pris l'avantage.

" Je me suis adressé, dit-il, en premier lieu, aux trois ingénieurs en chef Néerlandais, qui, à des titres divers, ont concouru à l'exécution des travaux d'Amsterdam et d'Ymuiden.

" Mieux que personne, ces fonctionnaires distingués pouvaient me renseigner, non-seulement, sur les résultats déjà obtenus à Ymuiden, mais encore, — par la parfaite connaissance qu'ils ont de nos côtes, si rapprochées des leurs — sur ceux qu'il était permis d'espérer pour Heyst. "

Malgré toute l'admiration que nous éprouvons pour la science des ingénieurs Hollandais, nous ne pouvons avoir une confiance aveugle, ni dans leur expérience, ni dans leurs affirmations. — Le rapprochement de nos côtes des leurs ne tiendra pas lieu de l'expérience qui leur manque, et ce n'est pas dans un pays voisin, c'est chez eux, c'est sur leurs propres côtes qu'ils ont couru l'aventure du Hoek van Holland.

Quant à leurs affirmations, nous ne pouvons les accepter que sous bénéfice d'inventaire.

Nous soulignons le mot à dessein, car des trois Ingénieurs en chef consultés par l'auteur de la brochure, l'un, M. Conrad, chargé par le gouvernement du contrôle des travaux, n'affirme rien de positif, tandis que ses collègues M. Dirks directeur de la Compagnie concessionnaire du canal et ingénieur dirigeant les travaux, et M. Waldorp, représentant et délégué de l'ingénieur-autour des plans du port d'Ymuiden et du canal d'Amsterdam, sont presque absous.

N'est-il pas évident que la position même de ces deux derniers ingénieurs, vis-à-vis de leur compagnie peut influencer leur opinion dans tout problème dont la solution aurait pour corollaire de mettre en doute les excellents résultats des travaux qu'ils ont conçus et exécutés ? Mais il y aurait de la naïveté à supposer le contraire, et autant vaudrait admettre que l'honorable M. De Maere renoncera un jour au projet de création du port de Heyst.

D'ailleurs, examinons :

" Quant aux alluvions rapportées par l'Escarpe et la Meuse, dit M. Waldorp, il n'est rien à redouter pour le point choisi. Un envasement du port ne pourrait avoir lieu, qu'après un accroissement de tout le littoral et encore un

„ accroissement de 800^m de tout le littoral de Knocke à Ostende, paraît une impossibilité, „ eu égard à la situation générale de la côte. „

Il est encore bien heureux que l'honorable ingénieur veuille bien n'affecter le littoral d'un accroissement de 800 mètres que de Knocke à Ostende, quand il lui était tout aussi facile, et d'un effet plus puissant pour sa démonstration, de commencer à Breskens pour ne finir qu'à la Panne !

Les alluvions rapportées par l'Escaut ont assez promptement envasé le Zwyn près du point choisi. — C'est là un fait d'expérience et non d'appréciation.

„ La construction du port, continue le même ingénieur, n'aura d'autre effet sur la côte, que „ l'accroissement triangulaire des deux côtés du port, dans les coins formés par les jetées et la côte, dont la base ne peut être plus longue „ que 2 à 2 1/2 fois la projection de ces jetées „ dans la mer et ne peut jamais affecter les têtes „ des jetées, ni l'entrée du port, où l'on trouvera „ toujours un excès de profondeur. „

Puisque l'accroissement ou l'ensablement des deux côtés du port ne peut jamais affecter les têtes des jetées (ce n'est pas nous qui avons souligné), il faut bien que cela s'arrête quelque part. Nous voudrions avoir la formule qui détermine cette limite, pour nous rendre bien exactement compte jusqu'à quel point elle est fonction de la hauteur des jetées. — Car le long de jetées basses, même des jetées pleines émergeant à marée haute, l'accroissement triangulaire finit par atteindre les extrémités des jetées et y former des barres. Cet effet se produit un peu plus vite ou un peu plus lentement, mais il est certain, et tous les ports des côtes sablonneuses de nos régions l'ont éprouvé et ont à lutter contre les barres.

D'après M. Waldorp le dépôt ne causera qu'un dragage insignifiant, pour le maintien de la profondeur sur une surface restreinte, comme dans tous les ports artificiels, tels que celui d'Ymuiden. „

Et la compagnie d'Ymuiden trouve que la surface n'est déjà plus si restreinte, puisqu'elle voudrait se borner à ne draguer qu'un chenal dans le milieu de l'avant-port.

Dans une seconde lettre, M. Waldorp cherche à expliquer comment il s'est fait qu'on a dû employer à Ymuiden une quantité énorme de matériel de dragage, et d'où provient la grande quantité draguée. « On a dragué, dit-il, beaucoup plus profond que la profondeur stipulée, ce qui a augmenté très-sensiblement la quantité à draguer. »

Eh bien, quand nous aurons des travaux importants de dragages à faire, nous demanderons qu'ils soient confiés à ces excellents entrepreneurs d'Ymuiden ; nous croyons fort qu'il sont d'une graine qui ne prend pas racine chez nous. — Mais le *Rapport officiel* du ministre Tak Van

Poortvliet, établit que du 23 juin 1875 au 20 juin 1877, le rapport de la quantité draguée à l'approfondissement effectif a été 2,22 ; — d'où venait donc l'excédant de 1,22 sinon de l'ensablement ? Dans la période du 28 janvier 1876 au 3 juin de la même année, ce rapport a été jusqu'à 9,63 d'après le même document officiel ; quelle a donc été la provenance des 8,63 que l'on a dû extraire en plus s'il n'y a eu ensablement ?

Si la compagnie obtient, comme nous le disions plus haut, de ne plus devoir entretenir la profondeur que dans un chenal au milieu du port, il est évident qu'elle pourra restreindre son matériel de dragage. Mais si le port est d'un entretien si facile comment se fait-il que la compagnie pense à pareille demande ?

L'honorable M. Waldorp termine ainsi :

„ L'entretien de tous les ports artificiels exige plus ou moins de dragage. Ici sur la côte de la mer du Nord, nous considérons que l'envasement ne provient, que des matières suspendues dans l'eau de la haute marée et apportées par elle dans le port. La quantité d'envasement, qui en résulte dépend de l'ampleur des marées et du temps exigé pour évacuer les eaux du port. Mais l'envasement se bornant là, ne peut occasionner des dépenses exceptionnelles pour l'entretien. Aussi jusqu'ici, il n'y a personne qui doute de la possibilité d'entretenir la profondeur voulue, par les moyens communs et ceci sans causer des dépenses extraordinaires. „

N'oublions pas que ces lignes sont écrites par le délégué de l'auteur des plans d'Ymuiden. Il n'admet pas que l'ensablement qui a commencé à se produire à la racine des jetées puisse continuer à les longer en poursuivant sa marche ascendante, pour arriver à les doubler, former des barres et même entrer dans le port. Il se passera peut-être à Ymuiden des choses extraordinaires, qui démentiront tous les faits d'expérience qui se sont passés sur nos côtes ; mais en attendant, nous ne possédons aucun élément de démonstration autre que les affirmations des constructeurs, et nous estimons que ce n'est pas suffisant : il faudra encore l'expérience de quelques années pour détruire les résultats d'expériences séculaires.

« Il n'y a personne qui doute de la possibilité d'entretenir la profondeur voulue, par les moyens communs et ceci sans causer des dépenses extraordinaires. »

On ne doute pas, soit, mais la preuve n'est donc pas faite. Nous en prenons acte.

* * *
Passons rapidement sur les lettres de M. l'ingénieur Dirks, directeur de la Compagnie concessionnaire du Canal. Il est évident que M. Dirks partage entièrement la manière de voir de M. Waldorp et de M. De Maere, comme M.

De Maere se réfugie sous l'autorité de ces honorables ingénieurs.

Relevons toutefois le passage suivant :

“ Du 23 juin 1875 au 3 octobre 1876 on a enlevé du port un cube de 1,435400 m³ de sable, mesuré dans le profil.”

D'après le rapport officiel du ministre Tak van Poortvliet, du 23 juin 1875 au 29 octobre 1877, on n'avait enlevé que 720,400 m³ suivant profils tandis qu'il avait été effectivement dragué 1,601,248 m³. — Il est vraiment fâcheux que l'ingénieur-directeur de la Compagnie ne nous donne pas l'équivalent de ce dernier chiffre pour la période qu'il embrasse.

Nous ne révoquons pas en doute la bonne foi des fonctionnaires de la Compagnie du Canal, mais allez donc dire à la mère qui passe les journées à décroter son enfant, qu'elle n'a donné le jour qu'à un saligaud !

* *

Arrêtons-nous maintenant aux lettres de M. Conrad, ingénieur en chef du Waterstaat, chargé par le gouvernement du contrôle des travaux.

“ La question de l'ensablement des ports sur la côte de la mer du Nord reste difficile pour ceux qui poussent la prudence à ce point de n'oser rien soutenir, de ce qu'ils ne pourraient mathématiquement prouver. Et vu que notre expérience, en ce qui concerne les ports établis sur la côte sablonneuse de la mer du Nord, ne remonte qu'à un petit nombre d'années, nous devons nous abstenir de faire des prédictions certaines, quant à ce que l'avenir nous réserve.”

Quelle différence entre ce langage et celui de M. Waldorp ! Aussi c'est un fonctionnaire du gouvernement qui parle et non l'homme d'une Compagnie. Il faut remarquer que M. Conrad a été ingénieur en chef à Middelbourg pendant plusieurs années, pour comprendre toute la modestie qui se dégage des lignes qui précèdent.

Poursuivons :

“ En attendant, nous avons appris que l'ensablement près de la jetée nord (devant la tête) et dans le port est la conséquence du remous qui se forme pendant le courant du flot, tandis que le jusant (bien plus faible que le courant de flot, puisque le flot monte pendant 3 1/2 heures, tandis que jugant descend pendant 8 1/2 heures) n'a pas la force d'enlever ce sable.”

Voilà donc qui établit bien, et sans réplique, qu'il y a ensablement devant la tête de la jetée Nord et dans le port.

Nous ne partageons pas l'opinion de l'honorable ingénieur lorsqu'il dit :

“ Dans les localités, où la durée du flot est, à peu près, égale à la durée du jusant, la vitesse des deux courants ne différera pas énormément,

“ ment, et là, le jusant pourra enlever le sable que le flot aura apporté.”

Cela n'est vrai que pour le sable resté en suspension dans l'eau; quant au sable apporté par le flot et qui se dépose aux étages, comme aux endroits où il y a remous, un jusant de même vitesse que le flot ne pourra en entraîner qu'une très faible partie.

“ Quant à l'ensablement intérieur du port d'Ymuiden, nous l'aurons, comme on l'a, dans les autres ports situés à la mer. Pour le combattre il faut draguer.”

Ainsi d'après M. Conrad, l'ensablement, cet éternel ennemi du port d'Ostende, on l'aura aussi à Ymuiden, comme on l'a dans les autres ports, situés à la mer; on l'aurait également à Heyst. Mais alors cet ingénieur ne partage donc pas l'avis de M. De Maere qui, pour Heyst, arrivait évidemment à cette conclusion, que l'ensablement n'est pas à craindre. Il faudra donc que le promoteur de Heyst en prenne son parti, l'éternel ennemi d'Ostende montera la garde à Heyst aussi.

M. l'ingénieur en chef Conrad dont l'expérience, en ce qui concerne les ports établis sur la côte sablonneuse de la mer du Nord, ne remonte qu'à un petit nombre d'années, s'abstient de faire des prédictions certaines, quant à ce que l'avenir nous réserve, tandis que M. De Maere, sans aucune expérience, affirme l'avenir du port de Heyst.

* *

Nous n'entrerons pas dans l'examen des théories développées par M. l'ingénieur Barret de Marseille. Nous ne dirons qu'un mot de sa théorie des chutes. D'après l'honorabile ingénieur, pendant la marée montante la largeur du port étant plus grande que la passe d'entrée, “ il se forme à la passe une chute qui augmente dans des proportions notables, la vitesse de l'eau, non seulement à la surface, mais encore dans toute la section mouillée de ladite passe.”

“ . . . S'il ne s'établissait pas de chute entre les musoirs de la passe, la vitesse de l'eau sur le plafond de cette dernière ne pourrait être que très faible et ne déplacerait pas les matières qui s'y déposeraient, comme on l'a constaté à Ymuiden.”

“ Le courant de fond, dû à la chute, paraît devoir être intermittent; car si nous supposons une faible épaisseur au courant de flot qui pénètre dans le port, on voit qu'à l'instant où la chute se produira du côté de l'enceinte, toute la masse d'eau de la passe sera poussée dans le port sous l'action de la surcharge; le débit augmentant, la chute diminuera jusqu'à l'instant où l'action du courant de flot reprendra le dessus et reformera la chute. On aurait ainsi un mouvement intermittent, qu'on pourrait peut-être constater par l'observation.”

Ainsi la grande vitesse des courants sur le

fond, qui doit entretenir la passe, est le résultat d'une théorie basée sur des suppositions.

Mais à marée montante, comme à marée descendante, si les chutes devenaient assez considérables pour produire les effets qu'on veut leur attribuer, on aurait un port très dangereux et qui ne serait praticable qu'aux étages des marées.

Les arguments tirés de la formation des chutes seraient précieux pour les adversaires de la nouvelle création.

Au reste M. Barret, ingénieur des Docks et Entrepôts de Marseille, ne connaît probablement de nos côtes que ce que M. De Maere aura bien voulu lui en dire et son expérience aura sans doute été acquise particulièrement dans les ports sans marée.

**

Arrivons enfin à la lettre de M. l'ingénieur Bouniceau. Les renseignements incomplets qu'il a reçus l'obligent à procéder par hypothèses.

Nous ne nous occuperons que de la première, puisque c'est la vraie : « le jusant de l'Escaut, en marée de syzygie, longe la côte devant Heyst. Dans ce cas, dit M. Bouniceau, le courant de flot, en refoulant le courant de jusant, introduira les eaux de celui-ci, dans le port de Heyst et il en résultera un dépôt de troubles. »

Si le correspondant de l'éminent ingénieur français lui avait fait l'historique de l'envasement du Zwijn, celui-ci n'aurait pas dû se livrer à plusieurs hypothèses : il serait tombé du premier coup sur celle ci-dessus, la seule vraie pour les courants de marées.

« Il y a d'autres causes de dépôt d'alluvions. Les tempêtes agitent la mer et il se détache du fond des alluvions qui s'étendent sur toute la côte. Il n'y a aucun moyen de les empêcher d'entrer, au flot, dans le port de Heyst, pas plus que dans aucun port. La mer n'est pas grosse tous les jours, de sorte que cette cause est intermittente et que les alluvions qu'elle donne, n'étant pas considérables, sont facilement enlevées par des dragages »

Il ne faut pas sur nos côtes que la mer soit grosse pour qu'elle soit chargée de limon. Il n'est pas rare de voir aux approches des vents d'Est une mer parfaitement calme et chargée d'alluvions au point de lui donner l'aspect d'une mer de boue tout le long de la côte. — Quant aux gros temps ils ne sont que trop fréquents dans nos parages

Voilà deux causes d'alluvions à Heyst, et la seconde est beaucoup plus importante que l'auteur de la lettre ne paraît se l'imaginer.

Il y en a une troisième :

« C'est la direction des vents régnants qui accumule les sables ou galets contre la jetée et au vent dans l'angle formé par cette jetée et la côte, et finit par leur faire doubler le musoir et les faire entrer dans le port ; mais j'ai

» toujours pensé, à l'inspection de la carte marine de M. Stessels, que les courants de la côte vous débarasseraient de cette cause, et c'est précisément là le motif pour lequel je désirais une carte des courants, celle que je vous ai demandée à l'origine.

« *D'après les croquis que vous m'avez fait l'honneur de m'envoyer, avec votre lettre, vous seriez à l'abri des alluvions de l'Escaut.* »

Mais c'est le contraire qui est vrai et répétons-le une fois encore, le Zwijn en est une preuve colossale, indéniable. D'où seraient venues les alluvions qui l'ont envasé avec une si grande rapidité, si elles ne sortaient des estuaires de l'Escaut ?

« Il n'y aurait d'inquiétant dit M. Bouniceau, que le cas où le jusant aurait la situation indiquée » dans l'hypothèse que nous avons prise, puisque c'est la seule vraie.

Nous qui ne doutons pas du tout de la position du courant de jusant, nous partageons les inquiétudes de l'ancien ingénieur du Havre ; il a donné ses appréciations avec une extrême prudence, d'après les documents et renseignements qui lui ont été fournis d'une manière incomplète.

Dans sa lettre à M. De Maere, on reconnaît l'auteur de ces lignes à propos des travaux maritimes :

« On n'en peut résumer les meilleures dispositions qu'en s'aidant d'une longue expérience, d'observations locales très attentives et d'enquêtes soignées auprès des pratiques de la côte. »

C'est parce que aucun des ingénieurs consultés par M. De Maere ne se trouvait dans ces conditions déterminées par M. Bouniceau, que nous avons fait ressortir leur qualité d'étrangers. C'est encore parce qu'il est absolument impossible de traiter ces questions à fond, par correspondance, sans aucune expérience des lieux, que nous ne nous soumettrons pas aveuglément aux décisions de juges auxquels manquent les premiers éléments d'appréciation.

Les lettres publiées par M. De Maere ne nous émeuvent donc pas le moins du monde : Nous avons éprouvé, en les lisant, une satisfaction à laquelle notre honorable contradicteur ne devait guère s'attendre.

Au reste, quelle que soit la valeur des hommes consultés, il est toujours possible de poser, à longue distance, les questions de manière à obtenir les réponses que l'on désire.

C'est ainsi que M. De Maere en demandant l'avis de M. Barret, lui dit :

« Que la Commission s'étant rendue en corps en Hollande, pour y examiner le nouveau canal maritime d'Amsterdam à la mer et le port d'Ymuiden qui le termine, a constaté :

« a) Que les mouvements de la mer ne donnent lieu à aucune surélévation du fond ou barre à l'entrée des jetées et qu'il s'y produit

„ au contraire un approfondissement sensible „ par la seule force des courants de flot et de „ jusant et un affouillement sur les musoirs et „ le long d'une partie des jetées ;

„ b) Que dans l'enceinte du port, contre la „ jetée nord, il a un point mort, où l'ensable- „ ment a lieu.

“ Que MM les ingénieurs hollandais Conrad, Waldorp et Dirks, ainsi que M Poix, l'auteur du rapport sur le nouveau port de Boulogne, partagent sa manière de voir et ajoutent que si le succès technique du port d'Ymuiden a dépassé l'attente générale, il en sera, à tortiori, ainsi à Heyst, où les conditions de la côte et du régime maritime sont meilleures. ”

Avec de pareilles données, le problème ne comportait pas deux solutions; aussi l'ingénieur français a dû forcément approuver les idées de M. De Maere. Nous aurons d'ailleurs l'occasion de discuter la valeur des éléments fournis à ses correspondants par notre honorable contradicteur et l'on verra qu'ils ne constituent pas précisément des axiomes.

M. Bouniceau aura été renseigné de la même manière : on lui aura dit tout ce qui a été constaté à Ymuiden par la commission belge, que le succès technique de ce port a dépassé l'attente générale, et que d'après tous les ingénieurs consultés par M. De Maere, Heyst est dans des conditions infiniment meilleures.

Mais M. Bouniceau est l'auteur des lignes que nous avons reproduites (page 6, 1^{re} colonne) et on ne le fera pas se déjuger. C'est pourquoi l'ancien ingénieur du Hâvre est obligé d'avoir recours aux hypothèses. Il fallait lui dire que le jusant de l'Escaut longe la côte de l'Est à l'Ouest ; que les eaux sont chargées d'alluvions

et que sur les treize hectares d'avant-port à Flessingue, il y a un dépôt journalier de 110m³ soit 40.000m³ de dépôt annuel ; qu'en admettant la même proportion pour les 60 hectares du port de Heyst, on aurait à enlever annuellement environ 200.000m³, soit à fr. 2,50 une dépense annuelle de 500.000 francs pour le dragage de l'avant-port seulement ; il fallait apprendre à cet éminent ingénieur qu'à Blankenberghe, le point de notre littoral qui offre le plus de similitude avec Heyst, il y a une crique de marée, dans laquelle le dépôt d'alluvions est plus considérable encore, puisqu'il atteint près de un mètre de hauteur par année.

Si M. Bouniceau avait connu ces quelques petits détails, on prévoit facilement la réponse qu'il eut faite aux questions qui lui ont été adressées.

**

De ce que nous venons d'exposer, nous concluons que les quelques membres de la commission chargée d'étudier le projet de port à Heyst, qui n'ont pas été fascinés par les brillants résultats obtenus en Hollande, conserveront tous leurs doutes, après comme avant la publication des lettres adressées à M. De Maere.

Abandonnons un moment la partie technique pour nous occuper de la résurrection des relations commerciales et des ports de mer.

Cette question est traitée de main de maître par M. L. Simonin dans son ouvrage intitulé *Les grands ports de commerce de la France*. L'auteur est ingénieur français et écrivain distingué ; ayant beaucoup voyagé, il a beaucoup vu, ce qui donne à ses appréciations une autorité incontestable. Nous lui laissons donc le soin de traiter cette question :

De la résurrection des ports de mer.

“ Tant que Bruges a communiqué librement avec la mer, Bruges est restée l'entrepot du monde. ”

— Épigraphie choisie par M. De Maere. —

On lit dans *les grands ports de commerce de la France* par M. L. Simonin :

“ S'il suffisait, pour décrire la naissance ou la résurrection d'une ville et d'un port de mer, de la volonté des hommes, les rivages qui s'étendent de l'étang de Berre à Port-Vendres seraient aujourd'hui dans une situation plus florissante. Des ports autrefois célèbres verraien les navires de nouveau accourir. Le Rhône, comme jadis au temps de César ou de Constantin, recevrait une flotte de bateaux jusqu'à Arles; La tour St-Louis, aux embouchures du fleuve, détrônerait peut-être Marseille, et la rade de l'étang de Berre, comme l'entendait le premier consul dans un jour de caprice, deviendrait un grand port militaire et

marchand. Défendu par un étroit et long goulet qu'il ne suffit plus que de porter à une profondeur suffisante, ce port d'un nouveau genre l'emporterait à la fois sur Toulon et sur Marseille, et serait une des curiosités de la France. Les défenseurs de ce projet, car il en est encore et il en surgit de nouveaux tous les jours, ajoutent que les meilleurs ports sont les ports intérieurs, surtout depuis les inventions récentes de l'artillerie, et qu'aucun pays ne présente une rade fermée comme celle de l'étang de Berre, qui couvre une superficie de 20,000 hectares, avec des profondeurs qui atteignent 8 et 10 mètres. Tout cela est vrai, mais les villes, les ports de mer, ne se fondent pas par décret, et l'on oublie que le port de Bouc, à l'entrée du canal de Caronte qui mène à l'étang de Berre, le port de Bouc, qui devait, d'après Bonaparte lui-même, remplacer un jour Marseille, est toujours la ville aux maisons sans

rues et aux rues sans maisons, comme ces embryons de cités que les pionniers américains jettent au milieu des prairies ou sur les fleuves du Far-West. Quelques-unes de ces cités, nées bien des jours après le port de Bouc, ont aujourd'hui 600,000 habitants, tandis que Bouc attend toujours les siens, et ne présente aux regards étonnés du voyageur que quelques douaniers mélancoliques, minés par la fièvre, qui se promènent tristement sur cette plage aride et déserte, et veillent à la fabrication, à la mise en tas et à l'embarquement du sel.

..... A l'autre extrémité du canal de Caronte, Martigues, dont le nom semble rappeler le séjour de Marius et de ses légions, qui sont restées légendaires dans ces parages; Martigues, la Venise provençale, fondée sur les eaux comme celle de l'Adriatique, a vu peu après son importance décroître. Elle a moins d'habitants et de navires qu'elle n'en avait sous Louis XIV, et ses marins, naguère fameux, ne sont plus occupés qu'à la pêche et au petit cabotage.

..... La vapeur est venue qui, sur terre comme sur mer, a changé toutes les conditions des transports et des relations internationales, puis l'électricité qui a si étonnamment rapproché les distances. Mille autres causes ont influé sur le développement, sur l'évolution commerciale ou industrielle des nations, *et des villes sont mortes par l'effet spontané de ces circonstances extérieures, ET SANS QU'IL SOIT MÊME BESOIN D'INVOQUER DES PHÉNOMÈNES PHYSIQUES TELS QUE LE RETRAIT OU L'AVANCEMENT DES BORDS DE LA MER.*

..... Ceux qui rêvent la formation d'une grande ville de commerce, desservie par un canal, aux embouchures même du Rhône, à la tour Saint-Louis, par la seule volonté de l'Etat, sous le coup de je ne sais quelle baguette magique, et qui voient déjà les bords de l'étang de Berre couronnés de jetées et d'arsenaux, semés de cités florissantes, font des rêves de géographes de cabinet. Sans doute ils écrivent avec la carte sous les yeux, mais sans se donner la peine de descendre sur le terrain, sans se préoccuper des exigences économiques de leur temps. Auraient-ils le pouvoir de faire décréter la dépense de millions par centaines ; il y a encore en cela la volonté, la convenance des intéressés qu'il faudrait consulter avant tout. Il faudrait principalement tenir compte des conditions qui règlent le mouvement, l'entrepôt et le transit des marchandises.

..... Quelques autres ports de cette partie du littoral (côte du Finistère) comme Brest, on a tenté récemment de les galvaniser,

de les faire surgir. Il y a là une magnifique rade. On voulait, à côté du port militaire, édifier un port marchand; d'autres, à qui le singulier ne suffisait pas, disaient : des ports. Qui ne se rappelle la trop fameuse compagnie des ports de Brest ? On avait aligné sur le terrain ou plutôt sur le papier, devant les quais en construction, des rues, des pâtés de maisons, toute une ville neuve. Soutenus, encouragés au début par le ministre du commerce et des travaux publics d'alors, qui vint exprès de Paris à Brest assister à un grand banquet et faire un discours, les pauvres actionnaires des ports de Brest ne tardèrent pas à voir leurs titres réduits à rien. Le nouveau port lui-même, le bassin édifié pour abriter les paquebots de la Compagnie transatlantique, qui véritablement restaient en rade et qu'on rejoignait avec un petit bateau à vapeur spirituellement nommé le *Satellite*, le port marchand de Brest a bientôt été réduit à ses pêcheurs, à ses caboteurs naturels. *C'est que les havres de commerce ne s'improvisent pas sans motifs, et sur le simple décret d'un ministre.*

A entendre les défenseurs du projet de port à Heyst, on croirait que depuis l'époque où Bruges s'intitulait avec raison « la Venise du Nord », il n'est survenu qu'un seul changement dans les relations commerciales du monde entier : c'est que Bruges ne communique plus directement avec la mer.

Il est inutile de refaire ici l'histoire : les conditions politiques et économiques de Bruges du moyen-âge et de Bruges contemporaine sont essentiellement différentes, sans avoir égard à sa communication avec la mer. Il suffit de rappeler avec M. Simonin, que la vapeur, sur terre comme sur mer, a changé toutes les conditions des transports et des relations internationales, et mille autres causes ont influé sur le développement et sur l'évolution commerciale ou industrielle des nations.

La ville de Bruges n'est pas seule à souffrir de ces évolutions, sa sœur de l'Adriatique en sait quelque chose ; quoiqu'il en soit nous espérons que l'on donnera à Bruges toutes les facilités possibles pour ses relations maritimes, tout en maintenant notre opinion partagée par la plupart des Brugeois qui raisonnent cette affaire sans préoccupation électorale, à savoir que la seule solution rationnelle et par conséquent possible à atteindre est l'amélioration de la voie d'Ostende.

La résurrection d'un port ne se fait pas par décret et ne s'improvise pas, même au prix de cinquante millions.

Réponse à la brochure "Heyst ou Ostende."

Le Conseil communal d'Ostende a adressé à la Chambre des représentants, le 27 janvier 1879, une requête et un mémoire à l'appui, présentant des observations sur le document distribué aux membres de la législature au sujet des travaux hydrauliques à exécuter en Belgique.

Les observations du Conseil ostendais n'ont pas été goûtables par M. De Maere, qui s'est empressé d'y répondre par une brochure intitulée : " Heyst ou Ostende. "

L'auteur commence par protester contre la prétention des pétitionnaires d'isoler ses travaux de ceux de ses collaborateurs : " Ils semblent vouloir diviser pour régner. Ils nient la concordance et la solidarité de nos projets, dit-il, quand au contraire, cette concordance et cette solidarité sautent aux yeux et ont été proclamées, en toute circonstance, par chacun de nous. "

Nous ne prétendons pas que les trois auteurs MM. Behr, Colson et Demaere, n'eussent les meilleurs rapports et que chacun d'eux ne fut partisan des projets de ses amis ; mais aucune autre espèce de solidarité n'existe entre les trois projets.

Il suffit de jeter les yeux sur la carte partielle de la Belgique, publiée aux documents parlementaires et représentant les travaux préconisés par MM. Behr, Colson et De Maere, pour être convaincu que les projets représentés par les teintes rouges et bleues, dûs aux deux premiers ingénieurs, ne sont pas du tout les corollaires du projet de M. De Maere teinté en vert. — L'économie générale des projets de MM. Behr et Colson, ne subirait aucune espèce de modification si la teinte verte partait d'Ostende au lieu de partir de Heyst.

Quoiqu'en dise notre honorable contradicteur il nous paraît qu'il existe même une certaine incompatibilité entre son projet et celui de M. Behr.

En effet, la partie la plus importante de ce dernier projet consiste dans " *le Clydage* ", du bas Escaut, d'Anvers à Flessingue, car la rectification du lit de la rivière de Gand à Rupelmonde, n'est pas à proprement parler un projet dû à M. Behr, c'est la modification d'un projet bien antérieur.

Nous ne discutons pas les travaux préconisés : nous nous contentons d'établir qu'en proposant de faire au bas-Escaut des travaux analogues à ceux faits à La Clyde, M. Behr a eu pour objectif de conserver et d'améliorer la voie d'Anvers à la mer par Flessingue.

Au contraire M. De Maere crée un port à Heyst pour desservir Bruges d'abord, Gand ensuite et puis Anvers.

Mais de deux choses l'une : ou bien le port de Heyst, les canaux projetés par M. De Maere et l'Escaut rectifié de Gand à Anvers pourront remplacer l'Escaut maritime, et dès lors il est inutile de jeter les millions pour l'amélioration de celui-ci ; ou bien c'est une utopie de penser à desservir Anvers par la voie de Heyst. Il est vrai que l'honorable Député-Bourgmestre de Bruges, membre de la commission pour l'examen du projet de Heyst, en se faisant à la Chambre, l'écho des doléances de M. De Maere, a dit qu'abondance de biens ne nuit pas ; mais on avouera qu'enfouir des millions dans des travaux inutiles est une singulière façon de produire l'abondance.

Nous persistons donc à soutenir que la soi-disant solidarité entre les projets de M. Behr et De Maere n'existe pas, au contraire.

Quant au projet dû à M. l'ingénieur Colson, pour desservir Bruxelles, Louvain et Malines, le point de départ est à Rupelmonde, où l'on arrive apparemment par la voie maritime la plus large et la plus courte, c'est-à-dire par le bas-Escaut, et non pas par Heyst. Il y a connexité entre le projet d'amélioration de l'Escaut, de Rupelmonde à Flessingue, et le projet de M. Colson ; mais entre les travaux proposés par cet ingénieur et ceux préconisés par M. De Maere, il n'y a évidemment aucune espèce de liaison — On aura beau proclamer que l'un ne va pas sans l'autre, qu'il y a solidarité telle, qu'au fond il ne s'agit que d'un projet conçu par trois personnes : cette solidarité si étroite restera pour nous aussi incompréhensible que le mystère de la Sainte-Trinité.

* * *

L'honorable M. De Maere " proteste non moins vivement contre une autre allégation du mémoire, qui lui reproche d'avoir émis des appréciations défavorables au port d'Ostende, presque systématiquement, et de répudier Ostende *a priori*.

" Il tient à déclarer au contraire, que ses premières études ont porté sur Ostende et qu'il a cherché, pendant fort longtemps, à garder Ostende, comme point d'aboutissement des canaux maritimes de Bruges et de Gand. C'est contraint et forcé qu'il a abandonné cette rade pour prendre celle de Heyst "

Nous ne pouvons pas plus nous incliner devant

la seconde protestation de notre honorable contradicteur que devant la première.

C'est lui qui a écrit :

“ Le port de Heyst sera accessible, en tout temps, aux navires du plus fort tirant, tant à marée basse qu'à marée haute ; tandis qu'à Ostende, même à marée haute, les navires à grande profondeur, ne pourront jamais entrer.

“ Jamais Ostende ne pourra être pris en considération comme emplacement de grand port maritime. ”

Et l'administration communale ne pourrait dire que ce sont là des appréciations défavorables au port d'Ostende ?

Elles sont plus que défavorables ; elles sont fausses, ce qui est fort heureux. Comme nous aurons l'occasion de le démontrer, les navires à grande profondeur, pour entrer à Ostende, non seulement n'attendent pas meilleur avis de M. De Maere, mais ils n'attendent même pas que l'on ait fait des travaux d'amélioration au port.

Si M. De Maere avait mis autant de persistante sollicitude à étudier les ressources actuelles et les améliorations possibles au port d'Ostende qu'il en a mise à vouloir démontrer quand même, la nécessité et la possibilité de créer un port à Heyst ; s'il avait consulté sur ce point les hommes éminents derrière l'autorité desquels il se réfugie ; s'il n'était pas venu un peu tardivement visiter Ostende avec l'un de ses collaborateurs (?) pour se renseigner sur la véritable situation des choses ; si au lieu de résoudre *lui-même* la question de la meilleure embouchure à la mer pour le port de Bruges, il avait demandé l'examen de la question sans parti pris, sans que cet examen fut limité au port de Heyst, — nous pourrions croire que le port d'Ostende n'a pas été écarté “ à priori ”.

Mais aujourd'hui encore, ne continue-t-il pas à prétendre dans ses écrits, et par l'organe de

M. Visart, son porte-voix à la Chambre des Représentants, que pour avoir de grandes profondeurs à Ostende, il faudrait prolonger les jetées, dans le seul but d'arriver à cette conclusion trop facile : il n'y aura plus assez d'espace entre le Stroombank et le musoir ? — M. De Maere sait cependant à merveille que personne ne demande le prolongement de l'avant-port, parce que ni à Calais, ni à Dunkerque, ni à Ostende, ces divers prolongements n'ont jamais eu d'autre effet que de reculer l'estran et les barres vers le large.

Nous savons bien que l'on voudrait nier ce résultat, parce qu'il constitue un argument qui gêne fort les défenseurs du port de Heyst ; mais on aura beau nier, les commissions pourront visiter des côtes étrangères sans aucune espèce d'analogie avec notre littoral, pour trouver des points où ce résultat ne s'est pas produit, l'expérience *sur nos côtes* restera plus forte que toutes les dénégations.

Que l'on jette aussi un coup d'œil sur la carte des sondages relevés au “ *Zeegat aan den Hoek van Holland* ” en Octobre 1878, par MM. les lieutenants de vaisseau de Brauw et Van Doorn, publiée par la division hydrographique du ministère de la marine, et l'on y verra tracée par les courbes des profondeurs, la démonstration éclatante de ce principe, que les ouvrages permanents établis normalement à la côte, ont pour effet de reculer vers le large les limites des profondeurs.

— Non, pour avoir un port de sept mètres de profondeur, il ne suffit pas de prendre une partie de la mer ayant sept mètres de fond et de l'entourer de blocs en béton, comme M. De Maere prétend le faire à Heyst.

Cette manière de créer des havres en eau profonde nous rappelle trop cette fameuse solution : pour faire un canon on prend un trou et l'on met du bronze tout autour. La justesse de la comparaison en fera pardonner la trivialité.

Le vieux neuf.

C'est ici l'occasion de rappeler que le port électoral de Blankenberghe devait être fait sans beaucoup plus de difficultés.

Voici d'après le plus haut fonctionnaire du département des travaux publics de l'époque, comment ce travail devait s'exécuter :

“ Il y a à Blankenberghe, le long de la mer, une digue qui s'appelle : *Digue du Comte Jean*.

“ On creuse le bassin derrière cette digue, c'est-à-dire dans un endroit où il se trouvera à l'abri de toute action de la mer. Que le temps soit beau ou mauvais, le travail s'effec-

“ tue avec autant de sécurité et de commodité que s'il s'agissait de creuser un canal en pleine campagne.

“ Le bassin a une contenance déterminée. Le cube des terres à extraire est parfaitement calculé. On sait, à un centime près, les lieux étant connus et les circonstances dans les quelles le travail se fait étant données, comment bien l'extraction d'un mètre cube de terre doit coûter.

“ Vous voyez donc que, quant au creusement du bassin, il n'y a pas possibilité de mécompte,

„ pas plus, je le dis de nouveau, que pour le
„ creusement d'un simple canal.

„ En ce qui touche l'établissement du bassin
„ destiné à contenir momentanément les eaux
„ servant aux chasses, ce second bassin s'exé-
„ cutera dans les mêmes conditions que celui
„ de refuge proprement dit.

„ L'écluse entre les deux bassins ? Mais c'est
„ une écluse ordinaire dans laquelle il n'y a pas
„ l'ombre d'une différence avec les nombreuses
„ écluses qu'on a construites sur différents
„ points du pays.

„ Ainsi vous le voyez, il n'y a pas jusqu'ici
„ d'erreurs possibles plus que pour n'importe
„ quel autre travail.

„ Qu'est-ce maintenant que le chenal ? Le
„ chenal se compose de deux estacades, et une
„ estacade est une suite de pieux fichés en
„ terre.

„ Eh bien, où le mécompte peut-il exister
„ dans les travaux du chenal ? Est-ce sur la
„ valeur du bois qu'on emploie ? C'est possible,
„ mais il n'y a pas de raison de le supposer.

„ Or le bois acheté et les pilotis fichés en terre,
„ le chenal est construit. Il suffit pour creuser
„ le lit du chenal, de l'action des eaux intérieu-
„ res qui se déversent dans la mer, ou de l'ac-
„ tion des eaux de la mer même qui entrent
„ dans le chenal ou qui en sortent, suivant l'état
„ de la marée.

„ Que faut-il alors pour mettre le bassin en
„ communication directe avec la mer ? Il faut
„ tout simplement couper la digue; cela fait, il
„ ne faut plus aucun travail supplémentaire; le
„ port de refuge est établi.

„ Voilà quant au travail même. Y a-t-il lieu
„ de redouter des mécomptes pour l'avenir ?
„ On l'a prétendu, mais de quel chef ? On ne l'a
„ pas dit.

„ Je me trompe : on a parlé d'ensablement;
„ eh bien, il a été répondu de la manière la plus
„ victorieuse à cette objection; on lui a même
„ opposé un fait brutal et parconséquent incon-
„ testable. La plage de Blankenbergh se trouve
„ dans des conditions tout-à-fait spéciales, tout-
„ à-fait différentes de la plage de Dunkerque ou
„ d'Ostende. A Dunkerque et à Ostende, l'ensa-
„ blement est à la fois continu et difficile à
„ combattre; mais sur la portion de côte qui
„ forme la plage de Blankenbergh, il y a, au
„ contraire, empiétement de la mer sur la terre.

„ Le fait brutal qu'on a indiqué à l'appui de
„ ce phénomène, c'est l'exemple de ce qui s'est
„ passé à Heyst. A Heyst, l'écluse du canal de
„ Zelzaete existe depuis douze ans (c'était en
„ 1861) et à l'heure qu'il est on n'a pas constaté
„ la moindre *tendance* à l'ensablement; vous
„ conviendrez dès lors, que si l'ensablement
„ doit se produire à Blankenbergh, il ne se
„ produira que dans un avenir très éloigné et
„ que ce serait montrer, non de la prudence,

„ mais une véritable pusillanimité, que d'écartier
„ aujourd'hui le port de Blankenbergh à raison
„ des dépenses que l'ensablement de son chenal
„ pourrait occasionner plus tard. „

De son côté l'honorable sénateur de Bruges
disait :

„ Des études consciencieuses ont été ordon-
„ nées et poursuivies avec persévérance, elles
„ ont été soumises à tous les contrôles. Des in-
„ génieurs capables se sont succédé dans l'exe-
„ men de ce projet. Les devis ont été dressés
„ avec une minutieuse exactitude.

„ Le comité consultatif, dans son rapport du
„ 10 mai 1860, déclare que les bases du projet
„ qui a prévalu ont été établies à dessein d'une
„ manière très large, et que la dépense réelle
„ ne dépassera pas 1,500,000 fr.

„ On ne peut donc pas suspecter la vérité des
„ devis.

„ Il est constant que les habitudes de la mer
„ sont absolument différentes à Ostende de ce
„ qu'elles sont à Blankenbergh. Il est constant
„ que l'on est obligé tous les jours, à Blanken-
„ berghe, à exécuter des travaux pour le main-
„ tien du sable et la consolidation des digues
„ contre l'envahissement successif de la mer,
„ tandis que tous les efforts de nos ingénieurs
„ à Ostende sont exclusivement dirigés contre
„ l'ensablement des approches du port.

„ C'est là un fait qui peut paraître étrange au
„ premier aspect mais qui, dans tous les cas,
„ ne peut pas être nié. L'expérience des siècles
„ l'a établi d'une manière irréfutable.

„ Les conditions dans lesquelles se trouve la
„ côte à Blankenbergh sont donc exceptionnel-
„ lement favorables au creusement d'un port de
„ refuge, et on l'a dit avec toute raison, au lieu
„ d'avoir ici la mer pour ennemie, nous l'aurons
„ pour alliée. „

On voit qu'il n'y a rien de nouveau sous le
soleil. Les motifs invoqués contre l'ensablement
à Blankenbergh sont reproduits dix-huit ans
plus tard pour démontrer que l'ensablement
n'est pas à redouter pour l'établissement d'un
port à Heyst.

„ A Ostende les dépenses pour l'entretien or-
„ dinnaire et extraordinaire des ports et des côtes,
„ doivent améliorer le port, en cherchant à le
„ débarrasser des obstacles qui s'opposent à son
„ approfondissement, ainsi à écarter l'ensa-
„ blement.

„ Sur la côte de Blankenbergh, elles ont pour
„ but de préserver les dunes qui, sans cela,
„ seraient envahies, et d'augmenter l'estran, qui
„ sans cela diminue et s'approfondit.

„ Ainsi on ne cherche pas à Blankenbergh à se
„ préserver, comme à Ostende, contre l'ensa-
„ blement, mais à le provoquer et à l'activer par
„ les épis que l'on construit contre les dunes et les
„ jetées en fascines que l'on avance dans la mer.
„ L'ensablement à Blankenbergh par les

„ coups de vent ne se produit donc pas d'une manière naturelle, il faut le provoquer aujourd'hui par des moyens factices et à grands frais, „ il se produira bien moins encore devant le chenal, lorsque l'action du courant journalier des eaux du port de refuge, du bassin de retenue et des eaux d'évacuation des terres viendront encore aider à l'en préserver. ”

Ainsi s'exprimait M. de Ridder, député de Bruges, et il développait par les considérations suivantes les conséquences de l'établissement du port de refuge.

“ Il aurait pour résultat de lever l'obstacle qui empêche les pêcheurs de se rendre en mer en tout temps, et toute saison, qui les oblige à se tenir les bras croisés, quelquefois pendant un temps long, alors surtout que les glaçons charriés par les fleuves viennent encombrer la plage, et les empêchent, malgré tous leurs efforts et toute leur bonne volonté de mettre les embarcations à flot. ”

Ces glaçons charriés par les fleuves ne peuvent être que ceux sortant des estuaires de l'Escaut, et s'ils viennent encombrer la plage de Blankenbergh, c'est que le jusant sortant de l'Escaut court parallèlement à la côte, comme nous l'avons dit à propos de la lettre de M. Bouniceau.

Laissons continuer M. de Ridder.

“ La pêche sur nos côtes n'est susceptible de tout son développement que lorsque la pêche de marée peut se combiner avec la grande pêche, la pêche de la morue.

“ C'est encore ce résultat que le port de refuge a pour but de faire *inevitablement* atteindre.

“ Par le port de refuge projeté, les chaloupes de Blankenbergh qui aujourd'hui sont constreintes sans quilles devant nécessairement se faire échouer sur la plage, et ne pouvant tenir la mer que pendant un jour, seront bientôt transformées en chaloupes pontées et à quille, et pourront s'adonner à la grande pêche.

“ L'intérêt des armateurs le commandera, et le concours de capitaux étrangers viendra bien-tôt seconder les vues du gouvernement, parce qu'il y aura possibilité d'exercer l'industrie avec sécurité, dans toute son étendue, avec les mêmes avantages qu'ailleurs.

“ Cette transformation de l'industrie de la pêche à Blankenbergh, *résultat nécessaire et incontestable* de la mesure proposée, prend ainsi un caractère d'intérêt général.

“ Blankenbergh n'est pas isolé ; le concours de capitaux étrangers ne lui fait et ne lui fera pas défaut. Bruges et d'autres localités sont engagées dans son agrandissement, et dans ses établissements, et se préparent à prendre une large part dans le développement de sa pêche dès qu'elle pourra se pratiquer dans des conditions normales. ”

Il en était donc à cette époque, du port de refuge de Blankenbergh, comme il en est aujour-

d'hui de Bruges port de mer. A ceux qui objectent que le capital commercial fait défaut à Bruges, pour que l'on puisse penser à en faire une place maritime de premier ordre, on répond : les capitaux étrangers viendront s'y établir. Nous verrons comment les prévisions de l'honorables député de Bruges se sont réalisées.

M. de Naeyer eut beau dire :

“ La dépense est réellement d'une exagération incroyable, eu égard à la faible importance des intérêts qui sont en jeu; eu égard aux résultats minces et problématiques qu'on peut en espérer.

“ Ce n'est pas tout. Positivement cette dépense aura des queues et des queues à peu près comme celles de certains monstres marins.

“ J'ai craint naturellement de ne pas me trouver à cet égard d'accord avec les honorables membres de la députation de Bruges, et vous avez vu par le discours que vous venez d'entendre (celui de M. de Ridder) que mes craintes étaient parfaitement justes.

“ Cela n'est pas étonnant. Moi je suis père depuis une vingtaine d'années et je n'oserais pas soutenir que jamais l'amour paternel ne m'a aveuglé sur les défauts de mes enfants. ”

Toutes ces paroles peuvent s'appliquer aujourd'hui à M. De Maere père du port de Heyst et à tous ses parrains. Si, en 1861, il avait été question du projet de M. De Maere, l'honorables député d'Alost n'aurait pas dû modifier beaucoup son discours, ni dans les lignes qui précédent, ni dans celles-ci :

“ L'entreprise qui est projetée à Blankenbergh est sans exemple. Sur toute la côte de la mer du Nord, on n'a jamais entrepris ce qu'on veut entreprendre à Blankenbergh. Jamais on ne s'est avisé de créer un port de mer en l'absence de toute disposition et je dirai même de toute indication naturelle.

“ Cette côte ne vous présente aucune partie rentrante, aucun enfoncement, aucune entaille, aucune déchirure, rien qui ressemble même à une crique.

“ Et c'est là qu'on veut faire un port.

“ C'est s'attaquer à la mer avec une incroyable légèreté, une légèreté qui, je ne crains pas de le dire, serait ridicule si on ne devait pas la payer si cher.

“ L'ingénieur avait dit que l'ensablement n'était pas à craindre.

“ L'exemple de Heyst n'a pas de valeur, par cela même qu'il est d'une date trop récente; mais je dirai de plus que l'argument qu'on veut tirer de ce qui ce passe à Heyst n'est pas même sérieux.

“ Vous dites qu'il n'y a pas d'ensablement à Heyst, je le crois bien ; il n'y a pas de port, ni rien qui ressemble à un port. De même que vous ne pouvez avoir un civet sans un lièvre, de même vous ne pouvez avoir un port ensablé là où il n'y a pas de port.

» Argumenter de l'état de la côte dans un en-
» droit où il n'existe pas de port, cela n'est réel-
» lement pas sérieux, et voilà pourquoi l'exemple
» de Heyst n'a pas la moindre valeur. »

Il est remarquable qu'aujourd'hui encore on veut faire valoir l'argument pour Heyst : « c'est un des points menacés de la côte, qui récemment a dû être fortifié par un revêtement en pierre du côté du large; point tellement menacé en effet, que dans les 18 dernières années, de Blankenbergh à Heyst, l'amincissement des dunes a été de 0m⁹⁰ par an, en moyenne. »

Mais la côte n'a-t-elle pas été menacée à Ostende même ? N'a-t-on pas été forcés d'y construire des épis pour la protéger ?

Malgré cela si le port n'était entretenu par les chasses il s'ensablerait. Et à l'Est comme à l'Ouest du port de Blankenbergh n'a-t-on pas dû établir des épis pour préserver les dunes ? Cette situation a-t-elle empêché un dépôt d'alluvions plus considérable encore à Blankenbergh qu'à Ostende ?

En effet, prenons pour terme de comparaison dans chacun de ces deux ports un endroit où les chasses sont sans effet, les criques d'échouage des bateaux pêcheurs. A Blankenbergh, dans cette crique, le dépôt dépasse annuellement un mètre de hauteur, tandis qu'à Ostende dans l'endroit correspondant, il n'atteint pas cinquante centimètres.

Cet effet ne serait-il pas la conséquence, de ce que Blankenbergh est plus près des bouches de l'Escaut et reçoit plus directement le jusant du fleuve lequel atteint moins facilement Ostende, parce que ce port est un peu garanti par la pointe de Wenduyne ? Mais s'il en est ainsi, le dépôt des alluvions serait encore plus considérable à Heyst qu'à Blankenbergh. Décidément M. Bouniceau a eu bien raison de nous mettre en garde contre les ports construits près des embouchures des fleuves. (Voir page 13, 1^e colonne).

Nous avons lancé la note discordante dans le concert d'enthousiasme que quelques personnes ont voulu organiser au profit de l'œuvre de Heyst. En 1861 ce sont des marins qui ont également troublé les touchants accords qu'on voulait établir pour le port de Blankenbergh.

La commission de la marine avait pris la liberté grande de manifester quelques appréhensions au sujet de la formation de barres, et de la sécurité des bateaux pêcheurs dans le bassin d'échouage. Mal lui en prit et le ministre des travaux publics ne se fit pas faute de le lui faire comprendre.

« La commission de la marine avait été consultée sur un point spécial, à savoir la direction qu'il fallait donner au bassin et au chenal ; cette commission a, de sa propre autorité, notamment étendu sa mission. »

La commission de la marine avait conseillé la construction d'un mur pour abriter les bateaux pendant les chasses, et le ministre de dire :

« Je n'ai pas consulté la commission de la marine sur ce point : c'est elle qui s'est spontanément emparée de la question ; je ne l'avais consultée que sur la direction qu'il faut donner au bassin. »

C'est bien là la justification de la définition du programme donnée à la Chambre par M. de Naeyer.

« Le programme se résume à peu près en ces termes :

« Il nous faut un port de mer à Blankenbergh ; indiquez les ouvrages indispensables pour cela et donnez-nous une évaluation de la dépense.

« Si la commission de la marine a donné des réponses qui contrarient un peu certaines personnes, ce n'est pas ma faute, ni celle de la commission qui a dû nécessairement exprimer consciencieusement sa conviction.

« Si elle n'a pas dit ce qui plaisait à ceux qui sont plus ou moins engoués de cet établissement maritime, cela est fâcheux, mais on ne peut en faire un reproche à personne.

« J'exprime le regret qu'on ne lui ait pas demandé d'examiner la question sous toutes ses faces ; il est assez probable qu'elle aurait fourni d'autres éclaircissements très utiles. »

Il y avait d'excellentes raisons pour ne pas demander à des marins de s'occuper sérieusement du port de Blankenbergh. On savait que des hommes pratiques ne pouvaient émettre qu'un avis des plus défavorables. Nous l'avons dit, la commission maritime avait risqué quelques observations timides en dehors des questions qui lui avaient été posées ; elle n'avait malheureusement pas compris que le port de refuge devait rendre des services qui n'avaient rien de maritime.

L'honorable M. Devaux, une des gloires du parlement, mais député de Bruges en cette affaire, se chargea de lui ouvrir les yeux ainsi qu'à toute la population ostendaise, dans les termes suivants :

« Cette commission à qui on a laissé examiner les autres questions qui se rapportent à cette affaire, a fait un rapport où j'ai lu, je dois l'avouer, diverses choses qui m'ont singulièrement surpris. Mais ma surprise a diminué quand j'ai vu que le rapport était daté d'Ostende.

« Cette commission en effet, est venue d'Ostende à Blankenbergh, est rentrée faire son rapport à Ostende, et se compose de trois personnes résidant à Ostende.

« Je suis loin d'inculper ni les intentions ni la sincérité des membres de cette commission ; mais nous savons tous avec quelle défaveur ce projet qui doit relever quelque peu l'importance de Blankenbergh a été accueilli à Ostende, et je crois qu'il n'est personne ici, qui, s'il voulait consulter sur ce projet des hommes non prévenus, s'adressât de préférence à des personnes qui habitent Ostende.

„ Il est assurément à Ostende beaucoup de personnes à l'arbitrage desquelles je m'en rapporterais avec pleine confiance dans un grand nombre d'affaires, et l'honorable représentant d'Ostende qui vient de m'interrompre est de ce nombre, mais assurément je ne les choisirais, ni elles ni lui, pour être arbitres dans la question du port de refuge de Blankenberghe.

„ Comment, si leur esprit n'avait subi involontairement l'influence de ces préventions locales, MM. les commissaires auraient-ils pu parler des deux côtes d'Ostende et de Blankenberghe comme se trouvant dans les mêmes conditions et oublier tout l'argent qu'on dépense chaque année pour atteindre, sur chacune de ces deux côtes, un résultat entièrement opposé, pour combattre le sable d'une part, pour combattre la mer de l'autre ? „

Ainsi pour essayer d'atténuer les observations de la commission défavorables à la thèse soutenue par la députation Brugeoise, on l'accuse d'être partielle par esprit de clocher, parce qu'elle est composée de trois personnes résidant à Ostende, et parce que son rapport daté d'Ostende a été rédigé à Ostende !

Aujourd'hui encore, dans la question de Heyst, on veut faire jouer un grand rôle à l'esprit de clocher, parce qu'il nous convient de défendre Ostende contre des attaques injustes, et de dire toute notre pensée sur le projet de port à Heyst.

L'éminent Député brugeois nous a fourni un argument dont nous pourrions nous servir vis-à-vis de la commission chargée de l'examen du projet de M. De Maere.

Il entre dans les attributions de cette commission de décider si, au point de vue des nécessités commerciales de la ville de Bruges, il est indispensable d'établir un port à Heyst, ou bien ce qui revient au même, que le port d'Ostende est insuffisant et ne peut-être amélioré pour pourvoir à ces nécessités du chef-lieu de la West-Flandre.

Examinons donc la composition de cette commission.

Nous y trouvons d'abord non pas *trois fonctionnaires résidant momentanément à Bruges*, mais trois Brugeois de corps et d'âme, MM. de Vrière, Visart et Van Nieuwenhuysse. Avant d'être désignés comme commissaires pour l'examen du projet en question, M. Visart au Conseil Communal, et M. Van Nieuwenhuysse dans les meetings s'étaient déclarés les plus chauds partisans des idées de M. De Maere.

Nous trouvons ensuite M. De Maere auquel nous rappellerons ces paroles qu'il a entendues prononcer autrefois par M. de Naeyer : " Je suis père depuis une vingtaine d'années et je n'ose pas soutenir que jamais l'amour paternel ne m'a aveuglé sur les défauts de mes enfants. "

Tous les discours et les écrits de M. De Maere ne laissent aucun doute quant à son opinion dans la commission.

Nous trouvons encore dans la commission un honorable fonctionnaire, établi à Bruges depuis fort longtemps, et à l'égard duquel on pourrait se servir du raisonnement de M. Devaux vis-à-vis de fonctionnaires résidant alors à Ostende.

Mais dès lors, des neuf commissaires, il y en aurait donc cinq, c'est-à-dire la majorité, qui ne seraient pas des hommes non prévenus, que nous pourrions récuser comme arbitres, parce que leur esprit doit avoir subi involontairement l'influence des préventions locales. On sait d'ailleurs qu'entre les populations Brugeoises et Ostendaises, il existe une espèce de rivalité, presqu'un certain antagonisme qui ne s'explique pas et qui, selon nous, n'a jamais eu de raison d'être. —

Ostende pourrait donc reprendre aujourd'hui les armes forgées par l'honorable M. Devaux et les tourner contre la commission désignée pour examiner une question dans laquelle le crédit de son port est considérablement intéressé.

* *

Heureusement que le port d'Ostende est bon par lui-même, et il est inutile pour le défendre d'avoir recours à des arguments d'une valeur aussi contestable que tous ceux qui ont été employés pour défendre la création du port de refuge de Blankenberghe. —

L'expérience a parlé et résumons ce qui s'est passé depuis la construction de ce havre.

On a continué à s'y servir de chaloupes de pêche non pontées et sans quille.

Comme par le passé on ne s'y livre qu'à la pêche de marée et pas du tout à la pêche de la morue.

Les patrons préfèrent échouer leurs bateaux sur la plage, et ils ne font usage du port que lorsqu'ils y sont forcés.

Le port s'envase considérablement, bien qu'il soit nécessaire d'avoir des épis pour protéger la côte contre les envahissements de la mer à l'Est et à l'Ouest.

La construction a coûté à peu près le double des évaluations de 1861, malgré les affirmations les plus positives données alors par la députation brugeoise et par le Ministre des Travaux Publics lui-même.

L'entretien dont on ne daignait pas s'occuper à cette époque coûte annuellement un joli denier.

Enfin, au point de vue maritime, la somme des services rendus par la création du port de refuge monte à.... Zéro.

Au point de vue électoral, le port a réussi, le mandat de la députation de Bruges a été renouvelé !!

* *

Tout progresse : aujourd'hui ce n'est plus deux ou trois millions qu'on demande au pays, on n'en réclame qu'une trentaine, sans les queues comme disait M. de Naeyer, pour commencer l'exécution du canal maritime à grande section, de Bruges à la Chambre.

Rendra-t-il plus de services que le port, dit de refuge, de Blankenbergh?

Moins encore, car il ne rendra pas même un service électoral.

Les hommes qui avaient pris à cœur de préconiser l'affaire avaient espéré que le courant du canal les aurait entraînés à la Chambre des représentants. Mais ils avaient compté sans leurs adversaires politiques. Or ceux-ci, redoutant de voir leurs sièges aller à la dérive, ont voulu prévenir l'échouage sur la côte ennemie, et, sans virer de bord, ils ont laissé porter vent arrière sur le port de Heyst, le meilleur refuge qu'ils avaient sous le vent. S'ils n'y ont pas trouvé un excellent mouillage, ils ont au moins la consola-

tion de voir que leurs antagonistes n'y ont pas trouvé un fond de meilleure tenue.

Telle est l'exacte valeur du mouvement "Brugge Zeehaven." Ce n'est pas notre faute si on nous a poussé à le dire. Nous ne faisons pas de politique dans une question où des intérêts matériels si considérables sont en jeu, et nous estimons qu'il n'y a pas lieu d'en faire. Nous discutons la valeur des projets de ports de mer, et les arguments que l'on fait valoir en leur faveur, sans nous préoccuper de la question de savoir si un parti politique en tirera profit ou non. Le pays trouvera sans doute que cinquante millions, sans les petits accessoires annuels, c'est payer fort cher l'honneur d'avoir pour député M. Chose plutôt que M. Un tel.

Continuation de la réponse à la brochure "Heyst ou Ostende."

Revenons-en à M. De Maere qui a abandonné la rade d'Ostende pour prendre celle de Heyst.

Nous nous permettrons de lui faire remarquer que c'est là une erreur, involontaire sans doute, car il n'y a pas de rade à Heyst et c'est précisément un des plus sérieux arguments contre son projet. — M. le major Cambrelin l'avait si bien compris, qu'il proposait d'abriter le port de Heyst derrière des brise-lames flottants. M. De Maere tient à ce que les navires de 7 mètres de tirant d'eau puissent entrer au port en tout temps, c'est-à-dire à marée basse comme à marée haute. Mais il figure la route des navires en destination du port projeté, par un trait rouge passant entre les bancs de Wenduyne et le Paardemarkt, où les hydrographes renseignent une profondeur de 6^m,20. — De là, il résulte à toute évidence que ce n'est pas aux navires calant 7 mètres d'eau que le port de Heyst serait accessible à marée basse, mais tout au plus à ceux d'un tirant d'eau de 5^m,50.

Contrairement à l'opinion de M. De Maere nous n'attachons pas une importance capitale à la hauteur d'eau à marée basse, lorsque l'on est placé sur un littoral où les marées ont une amplitude considérable. — A Ymuiden il fallait de grands fonds à marée basse puisque l'amplitude de marée y est très-faible, sinon on aurait eu une profondeur insuffisante à marée haute. — Tel n'est pas le cas sur notre littoral et, si la nature nous donne quotidiennement deux fois des hauteurs d'eau considérables, nous aurions mauvaise grâce à n'en pas profiter. A l'appui de notre opinion nous rappellerons qu'à Dunkerque, dans les travaux projetés, on ne cherche qu'à obtenir des profondeurs utiles (3 mètres sous mer basse) c'est-à-dire, qui assurent l'entrée des plus grands navires à marée haute. (Voir page 7, 1^{re} colonne.

Mais comme Ostende, Dunkerque a une rade, et c'est sans doute parce que Heyst n'en possède pas que M. De Maere cherche à assurer l'entrée des navires à marée basse.

C'est donc une nécessité qui s'impose au projet de M. De Maere d'avoir de grandes profondeurs même à marée basse, parce que, loin de s'imposer, Heyst est un choix très malheureux.

A Ostende les conditions sont bien différentes, elles ressemblent à celles du port de Dunkerque.

Nous avons déjà eu l'occasion de dire à notre honorable contradicteur que le Stroombank devant Ostende constitue l'abri protecteur indispensable à un bon port sur notre littoral, et qui, malheureusement pour son projet, n'existe pas à Heyst. M. De Maere ne peut ignorer qu'à l'extrême Est du Stroombank, il y a une passe dans laquelle on trouve 5^m,30 de profondeur à marée basse, et que par conséquent les navires à grand tirant d'eau ne doivent pas passer sur le banc. — A Ostende, où l'on se rend mieux compte de la situation, on ne regrette qu'une chose au point de vue du Stroombank, c'est qu'il ne soit pas aussi sec que les Braeks et les Hills devant Dunkerque auxquels ce port doit sa bonne rade et sa prospérité.

A Heyst, les frais de construction seront de moitié moins qu'à Ostende, dit le promoteur de Heyst. La dépense à Ostende n'est plus à faire, l'avant-port existe : il faut non pas y dépenser le plus d'argent possible, mais il est indispensable de lui donner toutes les améliorations que comporte sa situation de port de mer, mise en rapport avec les progrès de la navigation.

"Le port de Heyst coûtera moins et sera meilleur que celui d'Ostende." Nous serions bien curieux de connaître les hommes compétents qui partagent cet avis ?

Ne pouvant employer les brise-lames flottants proposés par le major Cambrelin, on serait probablement forcé pour abriter le port, de construire d'une pièce une digue ou breakwater à frais énormes, et auprès desquels le coût de l'endiguement du Stroombank ne serait qu'une bagatelle.

Quant à la communication du port avec l'intérieur du pays, il y a 24 kilomètres de Bruges à Ostende, tout comme il y a 24 kilomètres de Ymuiden à Amsterdam ; mais les nécessités du port de Bruges ne peuvent sans doute s'accommoder de ce qui suffit à la métropole du commerce hollandais !

C'est avec raison que le Conseil communal d'Ostende a pu dire que son port n'a rien perdu de ses qualités maritimes depuis la guerre d'Amérique et même depuis 1698.

Cependant pour combattre l'ennemi qui a vaincu les ports de Bruges, de Damme et de l'Ecluse, Ostende n'a encore employé que « les moyens primitifs et barbares » les chasses ; lorsque l'on aura appliqué « les procédés de la science moderne » ou les dragueurs, il n'est pas douteux qu'il y aura amélioration. Aujourd'hui des navires de plus de six mètres de tirant d'eau entrent dans le port d'Ostende, ce qui n'était jamais arrivé. Il y a donc progrès, et si les radiers des écluses des bassins le permettaient, *les navires de 6^m50 ET PLUS, entraient facilement, SANS AUCUNE AMÉLIORATION A L'AVANT-PORT.*

Il ne s'agit pas ici de l'opinion de tel ou tel ingénieur, ou de quelque géographe de cabinet, comme les appelle M. Simonin, ce sont des faits patents, indéniables.

C'est en vain que l'honorable M. De Maere cherche à atténuer ce résultat si concluant pour Ostende : C'est que pendant deux siècles elle a pu maintenir la profondeur dans son port, sans travaux extraordinaires d'amélioration à son avant-port, et cela pendant que l'envasement du Zwyn continuait son œuvre. — L'avantage d'Ostende c'est qu'une expérience de deux siècles a été faite, tandis qu'à Heyst.....?

Que sera Ymuiden, dans un siècle ? Personne n'oseraient sérieusement l'affirmer, pas même M. De Maere qui, en 1875, soutenait que les barres ne se produiraient ni à Ymuiden ni au Hoek van Holland, et qui cependant avouait qu'elles étaient un fait accompli, TROIS ANS PLUS TARD !

* * *

La pointe d'ironie au sujet des Smugglers et des Bélandres, ainsi qu'au sujet de la jalouse de l'Angleterre et de la Hollande, n'est pas très heureuse de la part de l'auteur des lignes suivantes :

“ En 1717 une puissante société se forma à Ostende sous le titre de *Compagnie des Indes*. ” Cette entreprise, si étonnamment prospère dès ses débuts, aurait pu changer la face des choses et ramener à Bruges le mouvement et la vie, si

” le traité de Paris de 1727, inspiré par la jalouse de la Hollande et de l'Angleterre, n'était venu suspendre, d'abord pour sept ans, l'octroi de la Compagnie, puis défendre tout commerce des Pays-Bas autrichiens avec les Indes. ”

N'en déplaise au promoteur de Heyst, mais les steamers de 5000 tonneaux de jauge n'arriveront jamais à Bruges par le canal projeté, et “ les allèges étant devenues la condamnation d'un port ” il est à craindre qu'au point de vue de la navigation des steamers jaugeant 5000 tonnes, les ports projetés par M. De Maere ne soient tous morts-nés.

Rassurons notre honorable contradicteur. La navigation à vapeur prend tous les jours de plus en plus d'extension, mais la navigation à voiles a conservé une grande importance, qui n'est pas sur le point de disparaître, pas plus que les ports du Havre et de Dunkerque, lesquels se portent assez bien, malgré l'emploi qu'on y fait des allèges !

* *

M. De Maere aime à rappeler quelques paroles de l'honorable bourgmestre d'Ostende au sujet des chasses qui avaient été longtemps interrompues à Ostende. M. Van Iseghem réclamait contre un ordre de choses qui, prolongé, devait nuire à la réputation du port d'Ostende.

Il n'est personne qui se soit jamais avisé de soutenir que le port d'Osteude n'avait pas besoin d'être entretenu par les chasses. Et si pendant quelque temps l'entretien est négligé, le port sera donc irrévocablement condamné parce que l'on en aura signalé les conséquences.

Est-ce sérieux ? — Jusqu'ici, sur tout le littoral sablonneux de la mer du Nord, il n'y a encore que le port de Heyst qui, sans chasses, ni dragues, ait réussi à être maintenu en parfait état..... de projet.

* *

Il nous est impossible de discuter avec l'honorable M. De Maere le projet de Breakwater à construire sur le stroombank. Ce qu'il en dit prouve que cette question lui est absolument étrangère, et nous doutons qu'il ait pris conseil de M. Bouniceau avant de nous donner son appréciation.

Cette question est essentiellement de la compétence des hommes qui ont la pratique des choses de la mer : ingénieurs et marins.

Comme les bons pilotes sont toujours à terre, l'honorable M. Visart, député de Bruges, a également voulu traiter cette question à la Chambre, dans les séances des 1 et 2 avril. Il en a parlé comme les aveugles-nés peuvent parler des couleurs. — Au reste, nous regrettons de devoir le dire, mais dans tout ce que l'honorable député a dit du port d'Ostende, il y a une désorientation telle, qu'on a dû croire à une perte de boussole. —

Si nous affichions la prétention de discuter

une question de droit avec M. l'avocat Visart, il est probable qu'il nous répondrait par un haussement d'épaules, et il aurait dix fois raison : quand chacun fera son métier, les vaches seront bien gardées !

On ne doit pas s'étonner si l'administration communale prend souci de la réputation de son port. Elle a même le devoir de se montrer fort

chatouilleuse à cet endroit. C'est qu'il en est de la réputation d'un port de mer, comme de celle d'une jolie femme, le moindre accident, un rien peut la perdre. Il faut donc combattre même les mauvais soupçons.

C'est afin de les prévenir que nous avons écrit l'article suivant, paru dans l'*Echo d'Ostende* du 9 mars dernier.

De la réputation des ports de mer.

OSTENDE & DUNKERQUE.

Le port de Dunkerque a été éprouvé depuis quelque temps, même à ne considérer que les arrivages de Guano du Pérou.

Il y a sept mois à peine, le magnifique trois-mâts américain *Premier*, faisant route pour ce port, devait être jeté sur la plage de Dunkerque, après avoir échoué sur la côte près de Mardyck.

Il y a quelques jours le trois-mâts anglais *Adriatic* échouait presqu'au même endroit où le navire américain avait touché d'abord.

L'*Adriatic* a eu un sort plus malheureux que le *Premier*: non seulement le navire s'est brisé, mais une trentaine de victimes ont disparu avec lui.

Ce triste évènement a pris sur le littoral français toutes les proportions d'une véritable catastrophe !

Notre intention n'est pas de nous appesantir sur tout ce qu'il y a de douloureux dans ce dernier naufrage ; nous voulons examiner si l'échouement du *Premier* et la perte de l'*Adriatic* auront des conséquences au point de vue de la réputation du port de mer de Dunkerque ?

Nous n'hésitons pas à répondre : non. La réputation de ce port est si bien établie, grâce au concours de tous ceux qui touchent à la marine ou au commerce maritime, qu'elle restera inacte, bien que les deux faits que nous venons de rappeler ne soient pas isolés.

Mais en pareille occurrence en serait-il de même à Ostende ?

Aujourd'hui, peut-être oui ; il y a une année nous aurions répondu non, sans la moindre hésitation.

Qui ne se souvient de la polémique que nous avons soutenue, pour établir les services que l'on devait attendre du port d'Ostende ? Que de fois nous avons écrit : *le port d'Ostende vaut mieux que sa réputation*. Que de reproches n'avons-nous pas adressés à l'insouciance des autorités maritimes au point de vue de notre port de commerce ?

Si alors un de ces navires jaugeant un millier de tonneaux avait échoué à la côte en manquant

son entrée de port, on n'aurait pas hésité à nous traiter en coupables téméraires. Les ennemis d'Ostende et les chauds partisans du forniente, du statu quo se seraient donnés la main pour prouver *ipso facto* que le port d'Ostende est le plus mauvais et le plus dangereux des ports de mer, et que des utopistes seuls peuvent soutenir le contraire !

Heureusement que la maison Rau Vanden Abeele et C^e s'est trouvée en possession du contrat de vente des guanos en Belgique, pour compte du gouvernement péruvien. Grâce au concours que cette maison nous a fourni, nous avons pu faire la preuve de nos affirmations.

Depuis le 15 juin 1877 quarante-deux navires, venant du Pérou à la consignation de cette firme, sont entrés dans le port d'Ostende. Plusieurs de ces navires y ont déchargé plus de douze cents tonnes de guano. Le tirant d'eau de ces navires a atteint six mètres. Tous ont fait leur entrée au port d'Ostende dans les meilleures conditions : *il n'y a pas eu le moindre accident*.

Il nous est donc bien permis d'espérer, après une expérience aussi concluante, que si quelque jour la fatalité nous amenait un de ces accidents maritimes dont la côte française est de temps en temps le théâtre, la réputation de notre port de commerce serait assez solidement établie pour faire taire ses détracteurs..... s'il s'en trouve encore.

Revenons en à la brochure de M. De Maere.

« Il n'est que trop vrai, dit-il, que la France, » transforme tous ses ports de l'Atlantique ; que » des sommes énormes vont être dépensées à » Boulogne, à Calais et à Dunkerque. Il n'est » pas moins vrai, que la Hollande, dans cette » voie, a dépassé la France depuis des années, et » que là aussi, des centaines de millions auront » été, bientôt, consacrés à l'amélioration des ports » et des voies navigables. — Mais par quelle » étrange contradiction, les pétitionnaires qui » font état des énormes sacrifices que la Hollande

» s'impose, arrivent-ils à déclarer stériles tous ces sacrifices, infructueux tous ces efforts ?

» Le port de Flessingue est manqué; manquée est la nouvelle Meuse à Rotterdam; manqué est le port d'Ymuiden. »

Oui, la France transforme ses ports : elle les améliore mais elle n'en crée pas de nouveaux, il est donc inutile de créer Heyst pour imiter la France, mais il faut améliorer et transformer Nieuport, Ostende et Anvers. Voilà la déduction logique de la conduite de nos voisins du midi. — Il y a sur ce littoral de la mer du Nord trois ports de très grande ressemblance : ce sont Calais, Dunkerque et Ostende. Or que fait le gouvernement français après avoir consulté les hommes pratiques ? Préconise-t-il la construction de ports nouveaux, sous prétexte que les fonds de six ou sept mètres sont à certains endroits de la côte moins distants du pied des dunes qu'ils ne le sont à Calais ou à Dunkerque ? Non, la France va consacrer ses millions à des travaux utiles : elle va améliorer Calais et Dunkerque ; — et comme les projets d'amélioration sont dûs à des ingénieurs ayant la pratique des travaux maritimes sur ces côtes, et qu'ils sont soumis à l'examen de personnes compétentes, nous garantissons qu'on ne cherchera pas l'utopie des sept mètres de profondeur à marée basse.

Nous avons constaté que la Hollande aussi s'impose d'énormes sacrifices pour ses communications avec la mer. Mais nous n'avons jamais dit que *tous ces sacrifices, que tous ces efforts fussent infructueux*. Notre contradicteur a une singulière façon de nous mettre en contradiction avec nous-mêmes, en travestissant ce que nous disons

A notre tour de trouver le procédé au moins étrange.

* *

Nous ne savons où l'honorable M. De Maere a lu que « le port de Flessingue est manqué. » On a dit au contraire que le port de Flessingue, malgré ses belles installations reste vide, ce qui n'est pas du tout la même chose.

Là où il n'y avait rien ou peu de chose, il n'est pas difficile de tripler et même de quintupler le mouvement en peu d'années.

Nous n'avons jamais soutenu pour notre part que le port de Flessingue resterait éternellement vide. Nous l'avons au contraire considéré comme une menace pour l'avenir d'Anvers.

Mais il n'en est pas moins prouvé qu'il ne suffit pas de créer un port pour amener un mouvement commercial.

La vérité est, quoiqu'en disent MM. De Maere et Visart, que le mouvement commercial *dû au nouveau port de Flessingue*, puisqu'il faut mettre

les points sur les i, est nul comme l'a dit le mémoire Ostendais.

M. De Maere nous cite l'augmentation du nombre des passagers et de la valeur des marchandises à l'entrée et à la sortie par la ligne de Flessingue à Queenboro. Mais c'est là une ligne régulière de bateaux à vapeur établie depuis peu de temps, et il n'est pas étonnant, que dans les premières années, on constate une progression rapide dans le mouvement des passagers et des marchandises.

Mais cette ligne elle-même, est-elle un corollaire du nouveau port de Flessingue ? Pas le moins du monde, elle est le corollaire de l'établissement du chemin de fer, mais elle n'a rien de commun avec le nouveau port dans lequel les bateaux en service ne rentrent jamais.

Quant aux chiffres cités par M. Visart à la Chambre des représentants et relatifs au nombre des navires entrés et sortis, ils ne prouvent guère plus en faveur du commerce du port hollandais, et nous allons prouver qu'il ne valait réellement pas la peine de nous contredire sur ce point.

Le rapport de la Chambre de commerce de Flessingue pour l'année 1877, constate qu'il a été déclaré à l'entrée 559 navires et à la sortie 519.

L'arrivée et le départ quotidien des bateaux à vapeur de la ligne de Queenboro sont compris dans ces chiffres. Mais ce que l'on ne dit pas, c'est que tous les navires déclarés en douane à Flessingue, comprennent ceux qui se rendent à Terneuzen, ou en Hollande par les eaux intérieures et le canal de Hanswert. Dans le nombre des navires destinés pour Flessingue, on a compris non-seulement les bâtiments allant à Middelbourg, mais encore les steamers en destination de Rotterdam qui vont alléger à Flessingue pour pouvoir continuer ensuite par la nouvelle voie maritime de Hoek van Holland.

En somme, on a reçu à Flessingue quelques navires avec des charbons pour les steamers de Queenboro et pour la consommation de la ville, quelques chargements de bois, et pour le surplus le commerce maritime y est complètement nul.

M. De Maere a donc tort de nous faire dire que le port de Flessingue est manqué ; nous avons dit, que malgré ses belles installations, il reste vide et nous maintenons qu'il en est encore ainsi. L'exemple de Flessingue n'a été choisi que pour démontrer qu'il ne suffit pas de créer un port de mer pour provoquer un mouvement maritime, et la démonstration reste debout toute entière. S'en suit-il qu'il n'y aura jamais rien à Flessingue ? Nous ne l'avons pas prétendu, et loin de nous endormir dans une fausse sécurité, nous n'avons cessé de jeter le cri d'alarme, comme le prouvent encore les lignes suivantes que nous écrivions l'hiver dernier.

De la fermeture de l'Escaut.

Les journaux anversois nous annoncent que l'Escaut est fermé: aucun navire à voiles ne peut monter la rivière et si la gelée persistait, la navigation à vapeur serait complètement suspendue. Mais le temps est au dégel et il est probable que la fermeture du port d'Anvers sera de courte durée cet hiver. — Nous ne pouvons cependant nous empêcher de rappeler ici que l'Escaut a quelquefois été fermé pendant six semaines ou deux mois, et que ces cas peuvent se représenter.

Nos amis d'Anvers commencent à en calculer les conséquences; voici ce que nous lisons dans le *Précenseur* du 11 courant, sous ce titre, gros de nuages: *Relâche des navires à Flessingue*. — « Si les glaces persistent, et la navigation se trouvant interrompue, quelques personnes nous demandent quelle sera leur position de réceptionnaires vis-à-vis des capitaines de navires qui entreront en relâche à Flessingue.

Si les connaissances ne contiennent pas de convention spéciale pour le cas des glaces, les capitaines sont tenus d'attendre que la navigation soit rétablie et de continuer alors leur voyage vers le port de destination.

Si les connaissances, comme c'est le cas pour beaucoup de lignes de bateaux à vapeur stipulent que dans le cas de glaces, les navires peuvent décharger dans le port le plus voisin du port de destination qui soit abordable en sûreté, les réceptionnaires anversois ne peuvent faire autrement que de prendre livraison de leurs marchandises à Flessingue.

Pareille obligation sera naturellement fort onéreuse, car on ne manquera pas à Flessingue de profiter de cette circonstance pour exagérer les frais. Aussi conseillons-nous vivement à tous les intéressés de prendre leurs mesures en temps opportun, non-seulement pour surveiller les opérations qui devraient avoir lieu à Flessingue, mais aussi pour ne pas avoir à souffrir de l'encombrement qui pourrait se produire sur les lignes de chemin de fer entre Flessingue et Anvers. »

**

Nous n'avons cessé depuis 1875 de prévoir cet état de choses, et de recommander par tous les moyens en notre pouvoir, de s'occuper sérieusement du port d'Ostende, pour qu'en pareille circonstance le commerce anversois ne soit pas exposé à devenir tributaire de l'étranger.

Mettons sous les yeux de nos lecteurs nos appels réitérés.

Dans le *Précenseur* du 3 mai 1875, nous disions: « Ostende verra avec satisfaction l'amélioration

» de son port et le complément de ses installations maritimes; Anvers y trouvera plus de facilités lorsque pendant les hivers rigoureux, les glaces empêchent la navigation de l'Escaut. Enfin notre métropole commerciale et tout le pays à sa suite demandent que le gouvernement ne forge pas les armes avec lesquelles nos voisins doivent nous faire une guerre de concurrence. »

Dans le numéro du 26 mai 1875 du même journal, nous écrivions :

Il paraît impossible que le gouvernement tarde encore à mettre cette question à l'étude (1); elle est urgente non-seulement pour le grand canal maritime reliant Gand et Bruges à la mer du Nord, mais surtout pour Anvers. Il faut que pendant les hivers rigoureux, les navires que les glaces empêcheront de se rendre à Anvers, trouvent, en Belgique, un port convenable, afin de n'être pas forcés, par notre insouciance, d'entrer dans un port des bouches de l'Escaut, où tout a été créé et installé, pour faire la concurrence à notre métropole commerciale. Il est d'intérêt national d'empêcher le détournement du transit et le pays se doit à lui-même de répondre à la concurrence, par la concurrence »

Et enfin le 9 mai dernier nous répétions dans l'*Echo d'Ostende*:

L'étude de l'endiguement du Stroombank est une question qui s'impose: Anvers, Gand, Bruges, Ostende, tout le pays y est intéressé; la Belgique n'a qu'un seul port de mer maritime, c'est Ostende. Lorsque dans les hivers rigoureux les glaces empêcheront les navires de remonter l'Escaut et les canaux intérieurs, c'est dans un port belge, c'est à OSTENDE, que les Anversois, les Gantois, et les Brugeois viendront recevoir et expédier leurs marchandises. Bruges réclame un port à Heyst: on peut lui assurer, à Ostende, une entrée meilleure, plus sûre que celle qu'on dépeint à Heyst; dès lors pourquoi ne pas unir ses efforts à ceux d'Ostende pour l'obtenir ? »

Si cependant, dès 1875, le pouvoir avait daigné mettre à l'étude la question que nous lui soumettions, et faire suivre ces études d'une prompte exécution, nous serions bien près du moment, aujourd'hui peut-être, les navires en destination d'Anvers auraient des connaissances où il serait stipulé que, dans le cas de glaces, le déchargement pourra se faire à Ostende.

L'Etat belge, qui exploite le chemin de fer d'Ostende à Anvers, finira peut-être par recon-

(1) L'endiguement du Stroombank.

naître que le transport de Flessingue à Anvers lui est absolument étranger et qu'il est le premier intéressé, à tous les points de vue, à voir les navires débarquer leur cargaison en Belgique.

Le commerce anversois et gantois se joindra à nous pour réclamer contre un ordre de choses si préjudiciable à ses intérêts.

* * *

Les partisans du port de Heyst ne prétendent pas, sans doute, qu'en cas de fermeture de l'Escaut, par les glaces, la solution sera à Heyst et non à Ostende. Le canal de Heyst à Bruges bien qu'alimenté par l'eau de mer sera fermé à la navigation longtemps avant l'Escaut. quoique dans une pétition brugeoise le contraire ait été invoqué comme argument à l'appui du projet.

Nos lecteurs jugeront si tout ce que nous avons dit du port de Flessingue autorisait M. De Maere à écrire : « le cas de ce port n'est pas aussi désespéré, qu'on veut bien le dire à Ostende, — pour un port condamné, cela est assez satisfaisant et on voit qu'ailleurs encore, que dans la ballade : les morts vont vite. »

Comment, nous redoutons l'avenir, si l'on n'y prend garde, et notre contradicteur transformant nos appréciations, nous accuse de ne vouloir montrer qu'un cadavre !

La vérité est que nous démontrons, et le plus souvent par des faits irrécusables, tout ce que nous avançons.

Tant pis si nos raisonnements gênent les auteurs ou les partisans de ports nouveaux : pour la défense de notre thèse, nous n'avons rien à cacher de ce qui s'est fait dans les autres ports, au contraire ; il nous suffit de dire non-seulement la vérité, mais toute la vérité, à d'autres le soin de dissimuler le revers de la médaille — Mais n'anticipons pas trop et continuons l'examen de la réponse de M. De Maere.

* * *

Nous avons dit que les travaux de Hoek van Holland, n'ont produit aucun des bons résultats que l'on en attendait, et que *c'est une affaire absolument manquée*, de *l'aveu des hollandais eux-mêmes*.

Cette affirmation n'est pas du goût de M. De Maere, cela se conçoit. Nous avons cité (page 16 et 17) quelques lignes écrites par notre honorable contradicteur en 1875, qui montrent combien il était enthousiasmé des résultats obtenus à la nouvelle embouchure de la Meuse.

Malheureusement les rapports adressés au Roi de Hollande par les ministres en 1876 et 1877 sur les travaux de la nouvelle voie maritime de Rotterdam, dont nous avons reproduit quelques passages (pages 8 et 9) ne confirmaient en aucune façon les affirmations faites en 1875 par M. De Maere.

Des rapports des ministres, il résultait que les travaux étaient fort loin d'être achevés ; et la situation devenait au contraire des plus criti-

ques. C'est pour ce motif qu'une commission avait été instituée en 1877, afin d'examiner s'il y avait lieu de continuer les travaux dans le même ordre d'idées. Ce sont les fonctionnaires préposés à la direction des travaux qui, prévoyant un mécompte colossal, ont réclamé la nomination d'une commission extraordinaire, afin de mettre leur responsabilité à couvert.

M. De Maere nous oppose ce passage du rapport de la susdite commission :

« La commission est unanimement d'avis qu'on doit conserver le système adopté, celui d'une rivière ouverte, sans écluses ; elle est CONVAINCUE que la profondeur du chenal sera maintenue, à une cote suffisante, par la seule action des eaux supérieures de la rivière, de celles du flot et du jusant. »

Tel est la conviction de la commission, mais ce n'est qu'une conviction, basée sur l'action des eaux supérieures de la rivière.

Rappelons le rôle que jouaient ces mêmes eaux dans les *rapports officiels du gouvernement hollandais* ; (voir page 9, 1^{re} col.).

« Ce dépôt de sable fut occasionné par une crue extraordinaire et de longue durée des rivières supérieures pendant les premiers mois de 1876.....

« ... — La profondeur sur la côte entre les jetées subit quelque changement, mais finalement, elle fut ramenée à sa première situation. En janvier 1877 cette profondeur était de 37 décimètres sous la marée basse ordinaire ; elle diminua ensuite à cause de la hauteur des eaux supérieures, dans le commencement de 1877, jusqu'à 32 à 33 décimètres. »

Voilà la traduction de passages du rapport du ministre du Waterstaat, M. Tak van Poortvliet. On voit que les eaux des rivières supérieures s'accommodeent à toutes sauces, et qu'elles ont bon dos.

Mais nous n'avons que faire des décisions de la commission : le fait de sa nomination seul établit que les ingénieurs chargés des travaux étaient aux abois et qu'ils n'avaient aucune confiance dans le résultat. N'est-ce point la *un aveu des Hollandais eux-mêmes* ?

Et quand les ministres (voir pages 8 et 9) constatent dans des rapports officiels, qu'on est parti d'une profondeur de 40 décimètres, et qu'après deux années de travaux on n'a plus que 36 décimètres, n'est-ce pas un *aveu des Hollandais eux-mêmes* ?

Et quand la carte des sondages, relevés en octobre 1878, par MM. les lieutenants de vaisseaux de Brauw et van Doorn, accuse entre les têtes des jetées, dans la passe balisée des profondeurs qui diminuent jusqu'à 32 décimètres, et entre ces mêmes têtes des jetées, au sud des bouées blanches des fonds de 20 décimètres, n'est-ce pas encore un *aveu des Hollandais eux-mêmes* ?

Dans les avis aux navigateurs publiés par la section hydrographique du ministère de la marine, datés de La Haye

1^o — 22 février 1879 n° 8.

On lit à la page 57.

175. — Barre devant la nouvelle embouchure de la Meuse. — 4^{me} District.

La hauteur d'eau sur la barre devant le canal, par basse mer ordinaire (7 décim. — A.P.) est de

14 février

Du côté des bouées noires

26 décim.

Dans l'alignement des feux de direction

35 —

50 mètres au Sud de l'alignement des feux de direction

32 —

2^o — 1 mars 1879 n° 9.

Page 65.

196. — Barre devant la nouvelle embouchure de la Meuse. — 4^{me} District

La hauteur d'eau sur la barre devant le canal, par basse mer ordinaire (7 décim. — A.P.) est de

24 février.

Du côté des bouées noires

28 décim.

Dans l'alignement des feux de direction

34 —

50 mètres au Sud de l'alignement des feux de direction

32 —

3^o — 15 mars 1879. n° 11.

Page 90.

279. — Barre devant la nouvelle embouchure de la Meuse. — 4^{me} District.

La hauteur d'eau sur la barre devant le canal, par basse mer ordinaire (7 décim. — A.P.) est de

10 mars.

Du côté des bouées noires

27 décim.

Dans l'alignement des feux de direction

34 —

50 mètres au Sud de l'alignement des feux de direction

33 —

Du côté des bouées blanches

27 —

4^o — 29 mars 1879. n° 13.

Page 98.

307. — Barre devant la nouvelle embouchure de la Meuse. — 4^{me} District.

La hauteur d'eau etc. est de

19 mars.

Du côté des bouées noires

26 décim.

Dans l'alignement des feux de direction, à l'intérieur de la jetée Nord

37 —

Dans l'alignement des feux de direction, à l'extérieur de la jetée Nord

35 —

50 mètres au Sud de l'alignement des feux de direction, à l'intérieur de la jetée Nord

34 —

50 mètres au Sud de l'alignement des feux de direction, à l'extérieur de la jetée Nord

31 —

Du côté des bouées blanches

27 —

5^o — 5 avril 1879 n° 14.

Page 106.

333. — Barre devant la nouvelle embouchure de la Meuse. — 4^{me} District.

La hauteur d'eau etc. est de 28 mars.

Du côté des bouées noires 29 décim.

Dans l'alignement des feux de direction, à l'intérieur de la jetée Nord 37 —

50 mètres au Sud de l'alignement des feux de direction, à l'intérieur de la jetée Nord 33 —

Ne sont-ce pas là *autant d'aveux des Hollandais eux-mêmes* ?

Et quand le correspondant du "Belgian News et Continental Advertiser" écrivait (voir page 12, 1^{re} col.) "le gouvernement dépense annuellement DES SOMMES ÉNORMES POUR TACHER D'APPROFONDIR L'EMBOUCHURE DE LA MEUSE, AVEC PEU DE SUCCÈS." N'était-ce pas encore un *aveu nous venant de la Hollande* ?

Ce n'est pas notre faute si l'on est arrivé à de si malheureux résultats, quand on visait des fonds de cinq mètres à marée basse.

Ce n'est pas notre faute non plus, si en 1875, M. De Maere écrivait d'un cœur léger : "aujourd'hui TOUT EST ACHEVÉ, et la navigation entière, non seulement de la ville de Rotterdam, mais de toutes les villes situées sur la Meuse, se fait par la nouvelle embouchure."

Quoi qu'en dise notre contradicteur et quelles que soient les déclarations des commissions, l'insuccès des travaux de Hoek van Holland est si éclatant qu'il est impossible de le masquer, et nous ne pouvons nous empêcher de trouver plus qu'étranges les affirmations contraires qu'on vient nous opposer

Il n'y a plus là de question d'appréciation, il y a la brutalité des faits.

Ainsi dans l'alignement des feux de direction on trouve environ 34 décimètres à marée basse. — Or l'amplitude de la marée étant de 1^m70 en mortes eaux et de 2 mètres en vives eaux, il en résulte que la profondeur d'eau au Hoek van Holland est de 5^m10 en quadratures et de 5^m40 en syzygies.

En pareilles circonstances il y a sur la barre du port d'Ostende : 6^m25 et 7^m30 d'eau, et on a répudié Ostende pour entonner l'hosanna en faveur de la nouvelle Meuse ! C'est contraint et forcé que l'on a abandonné cette rade pour prodiguer au nouvel avant-port de Rotterdam des trésors d'admiration ! !

* *

A Ymuiden est-on plus heureux ?

Oui, car là on parvient ENCORE à cacher en partie la situation. Du reste, nous l'avons déjà dit, là il n'y a pas à discuter : quels que soient les frais d'entretien il faut sauver Amsterdam, et, si la position maritime et commerciale d'An-

vers était menacée au même titre, dût-il en coûter annuellement des millions d'entretien, la Belgique devrait sauver Anvers.

Mais pourquoi ne pas avouer ces sacrifices quand ils sont nécessaires, pourquoi cacher la vérité sur leur importance ?

Pourquoi ? — Déchirons le voile :

Tout simplement parce qu'il y a des amours-propres à sauvegarder, et qu'il est toujours pénible, lorsqu'on a contribué à l'exécution d'un grand travail, de venir avouer que les résultats sont considérablement inférieurs à ce que l'on en attendait.

La carte des sondages d'Ymuiden dit clairement que dans tout cet énorme avant-port, il n'y a de praticable pour les navires qu'un chenal balisé, au milieu de l'avant-port, et la compagnie des travaux voyant trop clairement dans sa caisse qu'elle roule un rocher de Sisyphe, a sollicité l'autorisation de ne plus entretenir par dragage que ce chenal.

Mais, si nous en croyons la presse hollandaise, elle ne serait pas près d'obtenir cette autorisation.

En effet, nous traduisons du Nieuw Amsterdamsche Courant du 18 avril 1879 :

“ On remarque d'ailleurs bien que le port n'est pas encore un véritable port, mais qu'un goulet seulement donne jusqu'ici passage de la mer au canal. Si Amsterdam veut devenir un bon port avec un mouvement important, alors ceci doit changer. ”

Tout n'est donc pas parfait, et ce sont des Hollandais eux-mêmes qui en font l'aveu.

Mais ce n'est pas tout.

Les auteurs d'Ymuiden regrettent déjà de n'avoir pas donné une autre forme aux têtes des jetées. Ils sont d'avis qu'il eut été préférable de les établir perpendiculairement aux jetées de manière qu'elles fussent parallèles à la côte au lieu de leur donner des directions convergentes sous un angle droit.

Fourquois ces regrets si tout a réussi, si “ le succès du port d'Ymuiden a dépassé l'attente générale ? ”

Enfin nous avons sous les yeux une lettre datée d'Amsterdam 2 mai 1879 ; on ne saurait avoir des nouvelles plus fraîches, comme dit M. De Maere.

Nous y lisons à propos d'Ymuiden :

“ Des travaux de dragage s'effectuent RÉGULIÈREMENT EN DEHORS DES JETÉES (SOIT EN DEHORS DE L'AVANT-PORT) EN TOUTE SAISON, lorsque la direction du vent le permet et DANS LE CAS où DES SABLES SE SONT ACCUMULÉS DEVANT L'ENTRÉE DU PORT. ”

C'est encore l'aveu d'un hollandais.

Est-ce assez clair ?

Comment se fait-il que les honorables ingénieurs hollandais consultés par M. De Maere, ne nous disent rien de tout cela ? Question

d'amour-propre sans doute. Mais ce que nous avons le droit de trouver étrange, plus qu'étrange, c'est que l'honorable M. De Maere, qui doit évidemment connaître ces travaux de dragage, lui qui est si bien au courant de tout ce qui se passe dans les nouveaux ports hollandais, et particulièrement dans celui d'Ymuiden, n'en souffle mot dans aucun de ses écrits !

Quelle conclusion devons nous en tirer ?

C'est que : ou bien le promoteur du port de Heyst ignore les travaux de dragage effectués à l'extérieur du port d'Ymuiden, c'est-à-dire qu'il est mal renseigné sur ce qui s'y passe et dès lors toutes ses affirmations doivent être révoquées en doute ; ou bien il a connaissance de ces travaux et il dissimule la situation vraie de crainte qu'on en tire des arguments sérieux contre ses projets.

Et “ le succès technique du port d'Ymuiden a dépassé l'attente générale. ” Que serait-ce donc s'il était en deçà ? La question serait encore de savoir jusqu'où allait cette attente générale ?

Et la commission Belge qui s'est rendue à Ymuiden, et qui, d'après M. De Maere, y a constaté tant de choses, ne connaît-elle rien de ces dragages à l'extérieur de l'avant-port ?

Nous demandions (page 18) la formule qui détermine la limite de l'ensablement lequel, d'après M. Waldorp, ne peut jamais affecter les têtes des jetées, ni l'entrée du port ; nous voici complètement édifiés : cette formule se résume tout simplement dans l'emploi de bons bateaux-dragueurs, lorsque la direction du vent le permet et que..... la commission du port de Heyst n'a pas annoncé sa visite.

**

Nous avons dit que le projet d'établissement d'un port à Héyst pour desservir Bruges, Gand ensuite, et puis Anvers péchait par ses deux bases.

On s'est appuyé sur ce qu'en 1875 déjà, les travaux de Hoek van Holland et d'Ymuiden étaient parfaitement réussis.

“ Aujourd'hui, écrivait alors M. De Maere l'expérience a prononcé et les travaux exécutés en Hollande ont réalisé toutes les prévisions de la commission de 1852.

“ Aux deux points, tant à Amsterdam qu'à Rotterdam la question de l'ensablement a été fort agitée.

“ Soumise à une commission spéciale, composée d'hommes compétents, elle y fut résolue négativement, c'est-à-dire conformément à la thèse que nous soutenons. ”

Nous dirons qu'aujourd'hui, en 1879, l'expérience a prononcé avec quatre années de maturité en plus, et malgré cela les travaux ne sont pas encore terminés. L'ensablement s'est produit aux deux points, des barres se sont formées : pour Rotterdam on étudie encore les moyens de

combattre l'ensablement, et pour Amsterdam on drague même en dehors de l'avant-port. — Enfin on n'en est encore qu'à l'A. B. C. Que sera-ce dans quinze ou vingt ans ?

Et, c'est sur des résultats de cette valeur, que l'on veut asseoir une entreprise dont le moindre défaut serait de coûter, non pas vingt-cinq millions, mais cent millions au pays. — Car, il faut bien le dire, on a présenté l'affaire sous ses plus riants aspects même dans les devis estimatifs.

Si on veut courir l'aventure de Heyst, on ne pourra du moins pas prétexter que l'on ignorait que ce fut une aventure. Nous ne nous sommes pas fait faute de le répéter ; et pourquoi ne le dirions nous pas ? Nous avons été péniblement surpris de voir des hommes d'une valeur incontestable se laisser séduire par des arguments présentés avec beaucoup de talent, sans doute, mais basés sur des renseignements acceptés avec une légèreté inouïe. — Malheureusement ceux qui tiennent la lumière sous le bosome encourront une responsabilité trèsgrave, mais elle ne sera que morale. Dans ce genre d'affaires, c'est l'Etat qui solde la carte à payer.

Il y aurait cependant un moyen de mesurer exactement la valeur de l'enthousiasme des partisans à outrance des nouveaux ports de mer.

Voici le genre de dynamomètre que nous proposerions pour cet objet :

Le gouvernement concéderait le port de Heyst avec le canal maritime et les installations préconisées, avec garantie de 5 p. % d'intérêt sur la somme de vingt-cinq millions, sans aucune espèce d'intervention pour toute somme dépensée au delà des 25 millions ; l'intérêt ne serait dû que pour le temps pendant lequel tout l'avant-port et un bon chenal d'accès seraient maintenus à la cote de sept mètres sous marée basse. Il serait formellement stipulé, qu'en cas d'insuccès, l'Etat n'interviendrait que pour faire remettre les choses dans leur état primitif ; le cautionnement déposé pour l'octroi de la concession devant couvrir les frais de ce travail éventuel.

Et l'on ne nous objectera pas que la création des ports appartient aux Etats et ne peut-être octroyée à des particuliers, car en Angleterre, il existe des ports de mer qui sont propriétés

de compagnies ou de corporations, sans garantie d'un minimum d'intérêt.

Ce serait très probablement le cas de dire avec le correspondant de La Haye du *Belgian News and Continental Advertiser* (voir page 12, 1^{re} col.) : « dans le cas où cette concession » serait accordée, il est certain que le capital « requis pour une œuvre aussi gigantesque et » une entreprise aussi peu profitable ne serait « jamais souscrit. L'exemple de la compagnie » d'Amsterdam, réduite à une situation financière désespérée, malgré l'assistance des autorités municipales et du grand commerce, « est suffisant pour démontrer la probabilité de » la vitalité de l'entreprise proposée »

Le *Précursor* d'Anvers, du 16 mai, publie l'article suivant : « A la Chambre, M. Van Houten, ancien ministre, membre de l'opposition, mentionnant le désastre de Rotterdam a fait le parallèle suivant entre les affaires qui viennent de se terminer d'une façon si funeste et les grandes entreprises du gouvernement, à Flessingue.

« Tirons de ce désastre un grand enseignement : Flessingue nous a coûté des millions. » *Aurions-nous jamais dépensé ces millions si nous eussions su devoir en payer les intérêts ?*

« Je ne doute pas que Flessingue n'ait un bel avenir. Mais n'allons pas trop vite. La grave nouvelle qui nous attriste tous n'a-t-elle pas sa cause dans la spéculation escomptant un accroissement rapide du commerce, accroissement qui ne s'est pas produit dans la mesure espérée ? *Et que fait on à Flessingue ? On veut faire spéculer l'Etat, ce qui est pis encore. On compte également sur un accroissement du commerce, ACCROISSEMENT QUI PEUT NE PAS SE PRODUIRE et rendre ainsi improductifs les millions votés.*

Cet aveu d'un ancien ministre hollandais sera-t-il contesté par M. De Maere ?

Nous avons dit que le port de Flessingue restait vide ; MM. De Maere et Visart ont répliqué qu'il y avait une progression considérable dans le mouvement de ce port, et voici M. Van Houten qui vient déclarer que l'accroissement du commerce sur lequel on compte, loin d'exister, pourrait bien ne pas se produire.

On avouera que si nous nous sommes trompés, c'est au moins en bonne compagnie.

O S T E N D E .

Il ne suffisait pas aux partisans du port de Heyst, d'asseoir leur édifice sur deux bases, dont nous avons démontré la caducité, il leur fallait encore pour clef de voûte démontrer que le port d'Ostende était insuffisant, et qu'il ne pouvait être amélioré pour satisfaire à toutes les nécessités du commerce et de l'avenir maritime de Bruges.

Heureusement pour Ostende que clef de voûte et assises se valent.

Au risque de nous répéter, nous parlerons encore du port d'Ostende; il y a des vérités qu'on ne peut trop redire quand il faut détruire des préjugés, et c'en est un bien funeste que celui du discrédit jeté sur le port le plus important du littoral.

Ostende a aujourd'hui un bon port, qu'on l'améliore et on aura un EXCELLENT PORT, pourvu de tous les avantages que l'on chercherait vainement dans les brouillards de Heyst, même à coups de millions par centaines.

Rappelons deux faits bien récents.

Le navire suédois *Gladan* venant de Pabellon de Fica, avec guano à la consignation de MM. Rau Vanden Abeele et C^e, est entré au port d'Ostende samedi 26 avril, 6^{me} jour de la lune.— Ce navire avait un tirant d'eau de 6^m10. Jusqu'à ce jour le plus fort tirant d'eau des navires entrés à Ostende était de six mètres.

Le lendemain dimanche, 7^{me} jour de la lune, c'est-à-dire en mortes eaux, le navire anglais *Lynton*, chargé de guano pour les mêmes consignataires, est également entré dans le port d'Ostende avec pareil tirant d'eau de 6^m10. — La hauteur de la marée n'a atteint que 5^m50 à l'échelle du port — Or, en vives eaux ordinaires, la hauteur de la marée, à cette échelle, est de 6^m30, d'où il résulte que des navires de 6^m90 entreraient dans le port d'Ostende, en vives eaux ordinaires, avec la même facilité que le *Gladan* et le *Lynton* y sont entrés les 26 et 27 avril.

Ces faits indiscutables ne prouvent-ils pas à la dernière évidence, l'inutilité des efforts prodigieux que font quelques personnes, pour établir la nécessité de créer un nouveau port à Heyst, en vue de desservir le port de Bruges ?

Et ce qu'il y a de remarquable, c'est que l'état actuel de l'avant-port d'Ostende, relativement si satisfaisant, est obtenu par le simple jeu régulier des chasses, sans qu'on ait fait aucun travail d'amélioration.

L'écluse Léopold et l'écluse française, dont

les bassins de retenue sont aux mains des entrepreneurs pour être dévasés, n'ont joué qu'une fois par série de chasses, depuis quelque temps déjà. Il en résulte que l'entretien du port n'est dû pour ainsi dire, qu'au seul travail de l'écluse militaire. — On conviendra que « les moyens primitifs et barbares » ont encore du bon.

Notons aussi que les navires *Gladan* et *Lynton* ont passé sur le stroombank à l'ouest d'Ostende. Cela indique la valeur de cette opinion de M. De Maere « même à marée haute, les navires à grand tirant, ne peuvent passer sur le banc. » Notre honorable contradicteur n'a réellement pas de chance dans ses *appréciations défavorables au port d'Ostende*, il semble qu'elles ne sont pas plus tôt émises que des faits matériels, à l'abri de toute contestation, viennent brutalement les démolir.

Mais le Stroombank fut-il un obstacle infranchissable, pour les navires d'un fort tirant d'eau, que M. De Maere se serait encore trop empressé de fermer le port d'Ostende. En effet, d'après la carte de Stessels, celle qui nous donne les derniers sondages des bancs de Flandres, il existe à l'extrémité Est du Stroombank, entre ce banc et la pointe du Spaniard une passe de 5^m30 de profondeur et ayant une largeur de 460 mètres environ, c'est-à-dire la même largeur que la passe de l'Est de Cherbourg, entre le fort du musoir Est et l'île Pelée, laquelle est indiquée par trois bouées, dont deux mouillées du côté de l'île Pelée et la troisième du côté de la digue. Il s'agit donc de baliser aussi notre passe Est du Spaniard, et nous espérons que la nouvelle campagne hydrographique, qui se prépare, commencera par là.

Lorsque la navigation se faisait uniquement par voiliers, et lorsque le port d'Ostende n'était pourvu de remorqueur, cette passe offrait peu d'intérêt à cause de sa situation sous le vent du port.

Mais, il n'en est plus ainsi aujourd'hui, et nous ne savons pas quel motif plausible on pourrait bien invoquer pour laisser cette passe à l'abandon.

D'après les données de la carte de Stessels, la profondeur de ce chenal serait à marée haute de 9^m40 en mortes eaux, et de 10^m45 en vives eaux ordinaires. Pour nous, qui ne visons pas les fonds de sept mètres à marée basse, ces profondeurs nous paraissent infiniment plus satisfaisantes que celles que l'on trouve entre

les bancs de Wenduyne et le Paardemarkt, sur la route tracée par M. De Maere pour faire atteindre le port de Heyst, à marée basse, par des navires calant sept mètres d'eau.

Lorsque des navires, comme le *Gladan* et le *Lynton*, ont fait leur entrée dans l'avant-port d'Ostende, ils se trouvent arrêtés devant l'entrée des bassins. La hauteur d'eau sur le radier de l'écluse étant par exemple de 5^m50 alors que les navires ont un tirant d'eau de 6^m10 (c'est le cas pour ces deux navires) ceux-ci doivent alléger dans l'avant-port. Il n'y aurait aucun inconvenient à cette opération, si les navires n'échouaient à mer basse. Malheureusement dans l'état actuel des choses, il est impossible d'empêcher cet inconvenient fort grave pour un navire lourdement chargé.

M. Sainctelette, ministre des travaux publics, est disposé à faire cesser cet état de choses si préjudiciable au commerce du port d'Ostende ; car, nous pouvons en donner l'assurance la plus formelle, des navires de 6^m50 auraient déjà visité le port d'Ostende, si le danger de l'échouage avant d'entrer dans les bassins n'existant pas. Dans la séance de la Chambre des Représentants du 21 mars dernier l'honorable ministre disait :

“ Le département des travaux publics pourra suivre l'exécution du plan dressé par M. l'ingénieur Symon, pour l'aménagement du port intérieur d'Ostende et l'exécution de certains travaux dans le canal de Bruges à Ostende. ”

Dans notre premier travail en date du 1^{er} octobre 1878, nous nous sommes occupés du projet dressé par M. Symon, lequel comprend la construction d'une nouvelle écluse. Nous avons dit alors (page 12) les motifs qui nous faisaient proposer de mettre le busc de la nouvelle écluse à deux mètres en contre bas du busc d'aval de l'écluse actuelle. Si nous revenons sur ce sujet, c'est pour ajouter que nous sommes de plus en plus convaincus que la cote que nous avons proposée n'est pas exagérée, et qu'elle est nécessaire.

En effet, les pilotes dirigeant les navires à l'entrée, saisissent autant que possible le moment du plein de la mer pour franchir la barre. De l'extrémité du musoir à l'entrée de l'écluse, il y a une certaine distance (environ 1400 mètres) à parcourir avec petite vitesse, il y a des manœuvres à faire, on peut rencontrer des obstacles, de sorte que la marée pourrait avoir baissé de trente à quarante centimètres. A moins de pouvoir placer le navire dans un bon abri où il puisse flotter à mer basse, il faut qu'il puisse avoir accès dans l'écluse, sinon ce serait l'exposer à des avaries.

Comme son prédécesseur au département des travaux publics, l'honorable M. Sainctelette entend rester dans le domaine des choses pratiques, en ce qui touche les ports de mer : “ A l'heure qu'il est, dit-il, nous avons deux

grands ports : Anvers et Ostende. Occupons-nous de ceux-ci, avant de parler des ports de l'avenir. ”

Nous avons donc la confiance que les travaux d'amélioration du port intérieur d'Ostende seront poussés avec activité, et que l'on ne tardera pas à mettre la main à l'œuvre.

Nous insistons aussi sur le vœu que nous avons exprimé de voir la cale sèche de la marine construite de façon à pouvoir rendre provisoirement des services au commerce, en attendant qu'il en ait été construit une spécialement destinée aux navires marchands fréquentant le port d'Ostende.

Sauf ces observations, l'exécution des travaux dont l'avant-projet a été conçu par M. l'ingénieur Symon, donnera à Ostende les principales améliorations intérieures que réclame sa situation de port de mer. Si Bruges enfin fatiguée de faire la chasse à l'ombre revient à la proie, elle demandera des améliorations au canal de Bruges à Ostende, qui permettent à tout navire entré dans le port d'Ostende, de se rendre à Bruges sans alléger, et il n'y aura qu'une voix pour appuyer ces légitimes revendications.

* *

Mais nous ne pouvons trouver l'outillage maritime de la Belgique complet, avec la réalisation de tous les travaux projetés à Anvers, à Gand-Terneuzen, à Ostende et Nieuport. Il faut encore que les navires destinés à Anvers, Gand ou aux autres ports de l'intérieur, et empêchés de remonter l'Escaut, soit par les glaces, soit par d'autres causes, puissent entrer dans un *safe port* belge pour y décharger leur cargaison en toute sécurité, et sans perte de temps pour les destinataires.

Il passe par la Belgique un transit considérable et il importe de le conserver; pour cela, il faut par tous les moyens possibles, et quelles que soient les circonstances assurer la célérité et la régularité des réceptions et des expéditions

Or le seul port belge qui soit toujours ouvert à la navigation, quelle que soit l'intensité des gelées, c'est Ostende.

C'est donc à Ostende qu'il faut établir la succursale d'Anvers : la situation l'impose.

Il ne suffira donc pas d'apporter au port d'Ostende des améliorations intérieures, il est indispensable d'étudier les améliorations extérieures.

Si nous examinons la rade de Dunkerque, nous y trouvons des fonds de 15 à 16 mètres à marée basse, tandis que ceux de la rade d'Ostende sont de 7 à 8 mètres seulement.

Au large des deux points, les différences entre les courants de flot et de jusant, sont trop minimes pour pouvoir leur attribuer cette grande différence de profondeur, allant du simple au double. Mais la rade de Dunkerque est fermée au nord par les bancs de Hills et de Braeck sur

lesquels on ne trouve que trois décimètres à 1^m6 de hauteur d'eau à mer basse, il y a même quelques parties qui assèchent aux marées de vives eaux. — A Ostende la rade est limitée au Nord par le Stroombank avec des profondeurs de 1^m6 à 2^m9 à marée basse.

De là il résulte que les courants de flot et de jusant sont mieux resserrés entre les bancs et la côte dans la rade française que dans la rade belge, et qu'ils ont par conséquent plus d'action sur le fond.

Les bancs de Dunkerque étant plus secs que ceux d'Ostende, constituent aussi un meilleur abri pour ce port ; ils forment un breakwater ou brise-lames naturel, derrière lequel les navires d'un fort tirant d'eau peuvent alléger avant d'entrer au port.

A part ces deux avantages, l'avant-port de Dunkerque vaut moins que celui d'Ostende, de sorte que si celui-ci était aussi bien abrité que le premier, il lui serait supérieur.

Le problème à résoudre c'est donc d'établir un bon abri pour le port d'Ostende, et dans ce but, nous avons proposé l'endiguement d'une partie du Stroombank ou la construction d'un *Break-Water* sur ce banc.

Comme nous l'avons dit dans notre première publication page 13, les extrémités du brise-lames seraient relevées N E et O N O par compas. On aurait ainsi une digue, parallèle à la côte, d'environ deux milles de longueur, assise sur des fonds de 1^m60 à 2^m90 à marée basse.

Des renseignements qui nous ont été donnés par des hommes compétents, ayant une grande expérience des travaux maritimes, il résulte que pour une longueur de deux milles marins c'est-à-dire 3700 mètres, la dépense n'atteindrait pas vingt millions.

Nous avons figuré en rouge sur la carte de la rade d'Ostende l'emplacement qu'occuperait la digue.

La surface de la rade ainsi abritée serait d'environ quatre cents hectares, et nous estimons que cela vaudrait un peu plus, comme rade de refuge, que les soixante hectares de port à Heyst, malgré l'opinion de M. De Maere et celle de M. Visart

La surface protégée par le break-water de Plymouth n'est guère plus étendue : elle est de 450 hectares.

« Quelque grande que soit, en elle-même, la longueur de l'enrocement projeté, soit 3500 mètres, cette longueur se perd dans l'infini de l'espace. L'on a devant soi, non pas un mur continu qui, à une faible distance, longe une partie de nos côtes ; mais une espèce de pilier géant, placé en pleine mer, et à l'entour duquel, l'onde, en tout temps, se jouera à l'aise. »

Voilà comment s'exprime le promoteur de Heyst dans sa lutte contre le break-water d'Ostende. — Qu'en dira M. Cambrelin, lui qui

proposait de protéger le port de Heyst par des brise-lames flottants ?

Ainsi le break-water de Cherbourg qui a 3768 mètres de longueur n'est qu'un pilier géant, ceux de Portland 2500 mètres, de Plymouth 1554 mètres et de la Delaware 1100 mètres, ne sont que des poteaux autour desquels l'onde en tout temps, se joue à l'aise ! Il y aura cependant exception pour celui de Portland dont une partie est rattachée à la terre ferme, là le jeu sera quelque peu contrarié !!

Il faudrait interroger les marins qui, pendant les gros temps, ont trouvé un refuge sous le vent de ces mèles, pour connaître le rôle de ces PILIERS. L'appréciation de la valeur d'un abri, et d'un bon mouillage est affaire de capitaine de navire, et non pas des ingénieurs, voire même des ingénieurs praticiens. C'est un point que jamais le marin ne perd de vue, car il peut se trouver à tout instant dans la nécessité d'en faire usage ; on conçoit donc que cette étude soit l'objet de ses constantes préoccupations.

Un reproche très-fondé que l'on peut faire aux études des travaux maritimes de M. De Maere, c'est que n'ayant aucune pratique de ce genre de travaux, et ne connaissant la mer qu'en amateur, il n'a pu s'occuper sérieusement du côté principal de la question, celui du navire.

Lorsque des travaux défectueux, au point de vue de la navigation, auront été établis à la mer, les ingénieurs qui les auront préconisés n'auront encouru après tout, qu'une responsabilité morale. Mais en sera-t-il de même du marin ? Non, — pour celui-là les inconvénients à subir pourront aller jusqu'à la perte du navire, corps et biens !

C'est donc lui qui est le principal intéressé, et malheureusement, dans notre pays, il est presque toujours le moins consulté.

C'est sans doute encore par application de cet adage marin : les meilleurs pilotes sont toujours à terre.



Nous avons joint à ce travail une carte donnant l'indication de l'emplacement qu'occuperait le break-water à construire devant Ostende.

Nous y avons joint les croquis des rades de Plymouth, Portland et Cherbourg abritées par des travaux du même genre.

On remarquera que les brise-lames de ces trois ports ont été établis sur des fonds bien plus considérables que ceux du Stroombank : la moyenne de ceux-ci n'étant que de 2^m25, tandis qu'à Plymouth et à Cherbourg les digues ont été assises sur des fonds de 11 mètres à marée basse, et à Portland sur des fonds de 15 mètres.

La comparaison de ces chiffres suffit à prouver combien les circonstances sont éminemment favorables devant Ostende, tant au point

de vue de la facilité d'exécution qu'à celui de l'économie.

En outre, devant Ostende, la nature elle-même indique le travail, tandis que rien de semblable ne se voyait ni à Cherbourg, ni à Plymouth.

Notre carte donne aussi un croquis de la rade de Dunkerque abritée par une succession de bancs assez secs pour former break-water. C'est à ces bancs que le port de Dunkerque est redéivable de sa prospérité. C'est sous leur protection que se font les allégements des navires en rade. Leur abri est d'une efficacité telle que durant tout l'hiver de l'année 1870, pendant la guerre franco-allemande, une flotte cuirassée est restée au mouillage dans la partie Est de la rade, même par les plus gros temps. Souvent à cette époque, nous sommes passés au milieu de ces navires mouillés en parfaite sécurité, alors qu'au large des bancs on avait peine à tenir la mer, tant elle était grosse.

Nous avons la conviction que *la rade* d'Ostende peut être considérablement améliorée, qu'on doit la rendre aussi bonne, même meilleure que celle de Dunkerque, et c'est dans ce but que nous proposons l'endiguement du Stroombank.

Rappelons encore une fois que le port d'Ostende ne serait pas seul à profiter de ce travail, mais tous les ports de l'intérieur : Anvers surtout y trouverait l'assurance de la régularité de son commerce de transit.

Les connaissances des navires destinés à Anvers, porteraient qu'en cas d'empêchement de la navigation dans l'Escaut, le navire déchargerait à Ostende. De cette manière chacun y trouverait son compte, y compris l'exploitation des chemins de fer de l'Etat belge.

Puisque nous avons été amenés, en traitant la question d'Ostende, à nous occuper du port d'Anvers, nous dirons encore un mot de notre métropole commerciale.

En vingt ans, le nombre des navires qui ont fréquenté ce port a plus que doublé, et le tonnage a plus que quintuplé. C'est là certes une progression de mouvement considérable et fort satisfaisante. Aucun port du continent ne fournit l'exemple d'un pareil accroissement de commerce maritime. Et cependant nous n'hésitons pas à dire que ce n'est pas assez.

Pourquoi ?

Parce que l'on peut faire davantage.

A notre sens, la position géographique d'Anvers est si privilégiée, qu'il suffit de le vouloir pour en faire l'entrepôt général du commerce de toute l'Europe centrale. Ce serait la meilleure réponse à donner aux ports concurrents que la prospérité d'Anvers empêche de dormir. En dehors de sa situation maritime exceptionnelle et des avantages de sa position géographique,

Anvers mieux que toute autre ville, est en quelque sorte préparée pour ces grandes destinées commerciales, et elle en sera redévable (nous allons peut-être faire jeter les hauts cris à certaines gens) à sa position militaire, à ses fortifications, à sa grande enceinte.

Si paradoxal que cela puisse paraître, nous allons en faire la démonstration.

En donnant à la place d'Anvers son immense enceinte fortifiée, on a rendu disponibles pour le commerce et l'industrie, des quantités de terrains.

Nulle crainte donc que d'ici longtemps, l'espace vienne à manquer pour construire des bassins, des entrepôts, des hangars, des chantiers, des formes de radoub etc., etc. C'est là un résultat de la transformation militaire de la forteresse. Il en est un autre : c'est que tout le circuit de cette immense place est mieux gardé qu'aucune frontière, d'un côté par l'Escaut, et des autres par les fortifications, sur tous les points desquelles veillent des sentinelles militaires. On ne peut donc sortir de la ville que par une douzaine de portes, qu'il est bien facile de garder.

C'est à ces portes que nous voudrions voir reculer l'action de la douane. De sorte qu'Anvers serait **port franc**.

Les navires arriveraient à Anvers, y déchargeaient leurs cargaisons, quittaient sur lest ou avec un frêt de sortie, sans devoir accomplir la plus légère formalité en douane.

“ L'affranchissement du commerce, dit J. Garnier, est une conséquence forcée des nouvelles voies de communication et de l'application de la vapeur. Après avoir triomphé des obstacles matériels, les hommes comprennent qu'il y a folie à maintenir les obstacles administratifs et douaniers, et ils aspirent après une réforme qui, il faut l'espérer, sera une des œuvres les plus fécondes de ce siècle. ”

La Belgique est libre-échangiste, et on conçoit que, difficilement elle puisse brusquement réaliser les vœux de ses principaux économistes, surtout en voyant ses puissants voisins dénoncer leurs traités de commerce pour faire un retour au protectionisme.

Le moment paraît opportun de profiter de ces dénonciations pour faire, au moins à Anvers, une application des principes du libre échange. Nous n'ignorons pas qu'il y a de grandes difficultés d'application, qu'il existe à Anvers des industries soumises aux accises, tels que distilleries, brasseries, raffineries de sucre, etc., — que l'on opposera qu'il ne faut pas un Etat dans l'Etat, — qu'autre les considérations économiques, on fera valoir des objections d'un ordre politique — nous savons tout cela. Mais quand un pays a l'honneur d'être gouverné par un ministère dans lequel on compte des économistes de la valeur des Frère et des Sainctelette, on doit espérer, car le problème n'est plus insoluble.

“ Dans toutes les industries, dans toutes les localités, les ports de mer, par exemple, où l'on a pu supprimer les entraves, établir la liberté d'échanges, on a vu l'activité et la prospérité s'accroître. ” (1)

Faire d'Anvers le premier port continental, l'entrepôt de toute l'Europe centrale, c'est le

meilleur système de défense à opposer à ceux qui veulent lui faire la guerre.

Nous avons eu l'affranchissement de l'Escaut, affranchissons le port d'Anvers, et en 1880 aux fêtes du cinquantième anniversaire de notre indépendance, nous pourrons montrer ce grand et pacifique trophée :

ANVERS, Port franc.

BIBL. UNIV.
GENT

(1) Joseph Garnier. — Traité d'économie politique.

ANALYSES PORT-FRANCE

militaire également de quelques à observer à ceux
qui courront jusqu'au 1^{er} octobre.

Monde alors où l'interdépendance des deux
parties possède une importance égale à celle
d'une dépendance, mon banquier pourra de la
seconde manière : et

• Dans toutes les hypothèses, dans toutes les
possibilités, les biens de tout, par exemple, ou
l'un ou le autre appartiennent aux deux parties, lorsque le
membre d'opposition, ou à un tiers, ou à
l'autre partie, ou à une autre, ou à une autre, ou à
l'autre partie, ou à une autre, ou à une autre,



