

F 2938  
58

9493.3-3873

# CONSIDÉRATIONS

SUR

# BRUGES PORT DE MER

PAR

G. YLIETINCK-VAN LOO

CONSUL DU CHILI

A BRUGES



BRUGES

Imprimerie Mécanique de J. FOCKENIER & FILS, Rue Philipstock, 4

1889

CONSIDÉRATIONS

SUR

BRUGES PORT DE MER

CONSIDÉRATIONS

SUR

BRUGES PORT DE MER

PAR

G. YLIETINCK-VAN LOO

CONSUL DU CHILI

41233

A BRUGES



BRUGES

Imprimerie Mécanique de J. FOCKENIER & FILS, Rue Philipstock, 4

1889

# CONSIDÉRATIONS SUR BRUGES PORT DE MER



Sa Majesté le Roi, recevant en audience, en 1887, plusieurs Membres de notre Conseil Communal, leur parla de Bruges Port de Mer.

Emettant de nouveau le vœu de voir bientôt notre Ville reliée à la mer, Sa Majesté ajouta que Bruges devait nécessairement commencer par donner des preuves d'initiative et de force de volonté avant de pouvoir compter sur un appui efficace.

Le Prince de Chimay, remplaçant en 1888 le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux Publics, écrivit au mois d'Avril de cette même année à notre Administration Communale, que le Ministère avait l'intention de demander aux Chambres les crédits nécessaires pour doter Bruges d'un port de mer, mais que la Ville devait tout d'abord faire connaître dans quelle mesure elle assumerait les frais des dépenses à faire.

Dans sa séance du 27 Avril 1889, le Conseil Communal, se souvenant des paroles de S. M. le Roi et répondant à la demande du Prince de Chimay, résolut, à l'unanimité, sur la proposition de M. le Bourgmestre, de prendre à sa charge le coût des installations maritimes locales.

En vertu de cette résolution, prise en date du 27 Avril 1889, le plan dressé à la demande de l'administration par M. E. Piens, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, comprenant les bassins, darses, quais, magasins et toutes les dépendances d'un port de commerce de 1<sup>er</sup> ordre, sera exécuté aux frais de la Ville de Bruges.

Pour affirmer ce vote et le rendre aussi positif et aussi formel que possible, le Conseil Communal vota en même temps un crédit de fr. 5.616.540-00, montant du devis provisoire pour l'expropriation de 111 hectares de terrains et l'exécution des travaux présentant un caractère d'urgence immédiat.

Ce vote significatif produisit la meilleure impression sur la population brugeoise et fut même appris avec satisfaction par tout le pays, car on y vit le signal du réveil d'une ville que l'on avait cru — mais à tort — plongée dans le plus profond sommeil.



Un grand Meeting populaire eut lieu le Dimanche 12 Mai dernier.

Organisé par les soins des trois sociétés commerciales de la ville : *Union Syndicale*, *Cercle des Voyageurs* et *Ligue des Intérêts Matériels*, et présidé par M. G. Van Nieuwenhuyse, ancien échevin de Bruges, ce Meeting fut la réunion des nombreux et courageux commerçants et industriels de notre ville, et par conséquent composé de l'élite de la population.

Plusieurs orateurs firent ressortir l'importance et la grande signification du vote émis par le Conseil Communal et en demandèrent l'approbation par tous les citoyens brugeois.

Ils déclarèrent en même temps que toute préoccupation politique devait rester écartée de la question Bruges Port de Mer, afin de reconquérir notre prospérité matérielle par l'énergie et la persévérance de nos efforts réunis. Il faut lutter la main dans la main jusqu'à ce que ce résultat soit obtenu.

Les paroles des orateurs du Meeting auront été sans nul doute ratifiées par toute la bourgeoisie, mais particulièrement par les défenseurs convaincus du projet qui doit nous réunir derechef à la mer.

Parmi ceux qui ont été des plus satisfaits de l'attitude du Meeting, nous pouvons citer notre honorable Bourgmestre, lequel fut dès le commencement, ainsi que le fit remarquer judicieusement M. Van Ackere, un défenseur sincère, infatigable et intrépide de Bruges Port de Mer, ce qu'il est resté malgré tous les déboires et toutes les difficultés, et tel qu'il restera dans la suite, n'ayant trêve ni repos avant d'avoir atteint le but.

Le Comte A. Visart de Bocarmé a donc volontiers accompagné à Bruxelles les délégués du Meeting, lorsqu'il fut donné suite à la proposition de demander une audience au Ministre des Travaux publics, pour lui communiquer le vote du Conseil Communal et réclamer l'exécution des promesses du Gouvernement.

Les Chambres Législatives s'occuperont prochainement de la discussion des crédits pour l'exécution de travaux extraordinaires.

Nos Représentants et Sénateurs mettront certainement tout en œuvre pour que les crédits nécessaires à l'établissement de notre port soient également votés; ils défendront vigoureusement la cause brugeoise et comme ils ont le droit de compter sur l'appui des Ministres qui ont fait des déclarations si formelles, ils parviendront sans doute à faire comprendre à la Chambre et au Sénat que nos prétentions sont équitables et légitimes.

Le Conseil Communal a accompli son devoir.

Le Ministère tiendra assurément la parole donnée.

Il nous reste à travailler pour que les Chambres émettent un vote favorable.

Les discours de nos Députés, leur influence personnelle, l'encourageante attitude des Ministres et en particulier celle de M. le Ministre Beernaert, y contribueront beaucoup.

Cependant, ce qui doit également y aider, c'est que les autres Membres des Chambres Législatives, aient connaissance et soient à leur tour convaincus qu'il est nécessaire, qu'il est urgent de permettre à Bruges de reprendre son rang dans le monde commercial.

Nous ne pouvons négliger aucun moyen pour faire naître cette conviction dans leurs esprits et le moyen le plus efficace pour y parvenir, est bien d'employer la publicité de la presse pour les mettre au courant de notre situation réelle.

Car, il faut bien en convenir, on a trop souvent répété que la ville de Bruges décline, que la ville de Bruges se meurt, que la ville de Bruges est morte.

Quiconque parcourt le pays, entend des personnes superficielles et mal renseignées émettre de semblables appréciations et même des Brugeois ne savent pas combien il est facile de prouver qu'elles sont injustes et actuellement contraires à la vérité.

Nous devons combattre les préjugés des uns et l'indifférence des autres.

Non, Bruges n'est pas mort; Bruges veut vivre et redevenir aussi grand et aussi actif qu'autrefois.

Mais il faut être à Bruges, il faut y demeurer pour pouvoir constater la vitalité de notre ville et apprécier à leur valeur, tous les efforts qu'elle fait pour rétablir son importance industrielle et commerciale.

Mais quelle ville pourrait soutenir la lutte dans les conditions où nous nous trouvons ?

Que l'on prenne les communes les plus florissantes, qu'on les place dans des conditions aussi défavorables et aussi décourageantes que celles qui sont le sort de Bruges, et en peu d'années tout y sera anéanti.

Bruxelles a la Cour, les Ministères, les Ambassades Etrangères, les Chambres, les grandes Administrations, la Bourse, les Musées Nationaux, l'Université libre.

Liège a ses Etablissements Industriels, ses Charbonnages, ses Manufactures d'Armes, la Meuse rendue navigable, son Université de l'Etat.

Anvers possède ces grandioses Installations Maritimes qui font l'admiration des navigateurs, ce large Escaut qui charrie des milliers de vaisseaux; on y a l'Université des Beaux-Arts et l'Institut Supérieur de Commerce.

Gand compte de nombreuses Fabriques, de grands Etablissements Publics, une Université de l'Etat, et dispose du beau Canal de Terneuzen.

Ces quatre villes principales possèdent donc de même qu'un grand nombre d'autres communes favorisées, une multitude de ressources officielles de bien-être, de richesse et de prospérité.

Bruges au contraire est abandonné à lui même jusqu'à présent et doit tout demander à sa propre initiative et à sa propre énergie. Il a même vu supprimer plusieurs institutions et plusieurs administrations publiques qui ajoutaient quelque chose aux ressources locales.

Mais Bruges n'envie pas les autres villes; Bruges ne demande pas que des institutions publiques établies ailleurs soient transférées en sa faveur.

Bruges veut seulement voir se rompre le cercle étroit qui l'enserme et paralyse ses mouvements, et prendre son essor à travers le monde pour exporter au loin les produits de l'industrie belge et recevoir directement les importations des autres pays.

En un mot, la ville de Bruges veut redevenir ce qu'elle fut jadis, et ce qu'elle peut facilement être encore, un grand entrepôt du commerce international, aussi bien outillé qu'il est bien situé.

La ville de Bruges a tout ce qui est nécessaire pour aspirer à ce but; malgré des circonstances actuellement si défavorables, elle affirme par des faits et des actes que le rétablissement de ses communications maritimes est absolument justifié.

Nous pouvons facilement mettre en évidence la vérité de ces assertions.

De nos jours, on écrit et parle énormément d'émigration et d'expatriation, et dans les discours et écrits relatifs à cet objet, l'on n'hésite pas à les préconiser comme un témoignage de l'esprit d'entreprise et de la vitalité des populations.

Maintes fois aussi, l'on a déploré jusque dans ces dernières années, le manque d'initiative de la part des Belges, qui ne savent pas ou ne veulent pas chercher au-delà des frontières le travail et les ressources qui leur manquent chez eux.

Aussi le départ de plusieurs milliers de nos compatriotes pour les pays d'outre-mer a-t-il été salué comme un effort louable pour faire son chemin dans le monde.

Mais si l'expatriation est une preuve de vie et d'énergie, l'on doit certainement reconnaître ces deux qualités à nos concitoyens, car ce sont eux qui tout d'abord et depuis nombre d'années, ont donné le signal du mouvement.

Quels sont les artisans les plus adroits, les plus habiles, les plus ingénieux, les plus vigilants parmi les nombreux travailleurs étrangers de Lille, Douai, Roubaix, Tourcoing et Paris ?

Ce sont des Brugeois, et souvent même des pères de famille, qui sans hésiter vont au loin porter la bonne renommée des artisans belges et trouver par le travail et l'habileté professionnelle l'aisance et le bien-être pour leurs familles et pour eux-mêmes.

Il y a donc longtemps déjà que les Brugeois ont donné l'exemple de cette émigration qui trouve maintenant partout des partisans et des défenseurs.

Seulement, nos concitoyens ne sont pas allés au delà des mers; ils ne se sont éloignés que de quelques lieues, et pourquoi ?

Parce qu'ils ont foi dans la prochaine reprise du commerce et de l'industrie à Bruges; parce qu'ils n'attendent qu'un avis, qu'un simple signe pour revenir dans



la ville de leurs ancêtres, dès que la communication tant désirée de Bruges à la mer aura procuré les moyens d'utiliser leur zèle et leur activité.

Malgré cette émigration relativement importante, l'accroissement de la population de Bruges a été très-marqué depuis plusieurs années.

Citons quelques chiffres qui montreront combien il serait rapide, si les Brugeois trouvaient dans leur ville natale les ressources qu'ils cherchent maintenant à l'étranger.

Le recensement décennal de 1880 accusa pour le 31 Décembre de cette année une population de 47.693 âmes.

Voici maintenant quelle était la population de la ville de Bruges, aux époques suivantes, d'après les documents officiels :

Au 31 Décembre	1882	. . . . .	48.978
"	"	1883	. . . . . 49.539
"	"	1884	. . . . . 49.907
"	"	1885	. . . . . 50.636
"	"	1886	. . . . . 50.921
"	"	1887	. . . . . 51.127

Notre population augmente donc d'année en année, malgré les conditions défavorables dans lesquelles nous nous trouvons, malgré l'émigration continue de nos meilleurs ouvriers.

On peut nous faire l'objection que la population de quelques autres villes du pays s'accroît annuellement dans une plus large mesure et que l'augmentation de 4000 âmes en une période de sept années n'est pas en rapport avec celle que l'on constate ailleurs durant un même laps de temps.

Nous réfuterons cette objection en rappelant que ces autres villes jouissent précisément de tous les moyens d'accroissement et de développement qui nous font défaut.

Elles ont des ressources multiples tandis que nous sommes privés de tout; si Gand, Anvers et Liège avaient été traités comme Bruges, l'accroissement de la population y aurait sans doute été beaucoup moindre qu'il ne l'a été.

Si néanmoins notre population, loin de diminuer, comme on en répand souvent le bruit, augmente notablement, il est bien permis de voir dans ce fait un témoignage irréfutable d'une forte vitalité.

On voit également s'augmenter le nombre des maisons et des habitations de notre ville, ce qui est une autre preuve d'un progrès général.

Bruges mesure 430 hectares de superficie.

Les marchés, les places publiques, les rues et les bâtiments non imposables comprennent une étendue de 180 hectares.

Le revenu imposable se calcule donc sur 250 hectares de propriétés bâties et non bâties.

Ce revenu comportait:

En 1879 . . . . .	fr. 1.766.012-28
» 1880 . . . . .	» 1.780.411-82
» 1881 . . . . .	» 1.802.370-69
» 1882 . . . . .	» 1.813.388-09
» 1883 . . . . .	» 1.827.388-16
» 1884 . . . . .	» 1.831.662-00
» 1885 (1) . . . . .	» 1.822.754-37
» 1886 . . . . .	» 1.836.321-54
» 1887 . . . . .	» 1.867.756-71

On voit qu'en l'espace de dix ans, le revenu imposable a augmenté à Bruges de 100.000 fr., grâce à l'érection de nouvelles bâtisses et à la restauration et la reconstruction d'anciennes demeures.

Les droits de patente perçus au profit du Trésor s'élevèrent en 1880, en principal à fr. 70.467-13.

Nous voyons qu'en 1887 ce principal est monté à fr. 75.797-05.

Le Comptoir d'Escompte de la Banque Nationale escompta en 1881 pour fr. 42.090.000-00 de papier commercial.

En 1887 ce chiffre s'est élevé à fr. 43.900.000-00.

Si maintenant la population s'accroît, si le revenu imposable augmente et si le chiffre d'affaires devient plus considérable, si donc il est permis de constater à Bruges, en dépit de son abandon, une lente mais constante et persévérante progression sous plusieurs rapports, c'est avec un sentiment de profond regret que d'un autre côté l'on doit voir s'amoindrir l'importance des déchargements s'opérant dans nos bassins.

Le nombre des navires de mer arrivant directement à Bruges, a subi ces dernières années une diminution assez notable; nos sociétés commerciales s'en sont émues et en ont recherché les causes.

M. Ch. Serweytens, conseiller provincial et Président de l'Association Commerciale, dite : *Vereeniging der Koopliden*, s'exprime à ce sujet comme suit, dans son rapport sur le mouvement maritime et fluvial en 1886 :

» Personne ne l'ignore, depuis quelques années la navigation inter-océanique  
 » a subi une transformation complète. Les steamers de fort tonnage ont rem-  
 » placé les voiliers et avant peu d'années ces derniers auront complètement dis-  
 » paru des mers.

» De toutes parts on nous signale la difficulté toujours croissante de se procurer  
 » des voiliers de moyenne grandeur. Le nombre considérable de navires qui pé-  
 » rissent annuellement ne sont plus guère remplacés, les steamers faisant une  
 » concurrence redoutable aux voiliers échappés jusqu'ici aux sinistres.

(1) La diminution de fr. 8.907-63 en comparaison avec les chiffres de l'année précédente concernait les propriétés non bâties; le nombre des maisons s'accrut entretemps et l'année suivante le revenu imposable reprit son mouvement ascensionnel.



» Le cabotage par bâtiments à voiles aura lui-même bientôt vécu, car déjà à l'heure qu'il est les bateaux à vapeur entrent pour plus de 50 0/0 dans le mouvement de notre port.

» Cependant notre antique canal d'Ostende ne suit pas les progrès du siècle. Alors que la navigation se faisait par voiliers, il répondait, quoiqu'imparfaitement, aux besoins du commerce local. De nos jours il est devenu presque inaccessible pour les steamers.

» Les capitaines qui quittent notre bassin ne nous disent plus, comme au temps jadis « au revoir » mais « adieu » et revenus dans leurs ports d'armement, ils discréditent, non sans raison, la seule voie maritime qui relie Bruges à l'océan.

» Quel mal irréparable ne font-ils pas à notre commerce !

» Ce qu'ici personne ne devrait ignorer est raconté dans les pays lointains. Les marins y expliquent les déboires qu'ils rencontrent dans notre canal, les obstacles qu'ils ont à franchir, les retards qu'ils éprouvent, les avaries qu'ils font aux ponts et à leurs navires; en un mot, ils dissuadent leurs collègues de prendre frêt pour Bruges.

» Et c'est dans ces conditions désavantageuses que notre commerce doit lutter. Cependant le commerce c'est la vie, c'est la richesse d'un peuple.

» L'on ne saurait me taxer d'exagération.

» A la fin de l'année 1886, un homme entreprenant a tenté d'organiser un service de navigation régulière à vapeur entre Bruges et Londres. Il avait un contrat pour le transport de 80 millions de kilogrammes de briquettes-houille, ce qui assurait à notre port un mouvement de 160 steamers de 500 tonnes de poids à la sortie ou de 320 steamers tant à l'entrée qu'à la sortie, pour l'exécution de ce seul contrat.

» Au bout de la deuxième expédition le service a dû être abandonné par suite de la défectuosité du canal, et ce sont les ports voisins qui ont bénéficié de ce mouvement, au grand contentement des détracteurs de Bruges Port de Mer, qui osent affirmer qu'il n'y a pas d'initiative commerciale à Bruges. »

La *Ligue des Intérêts Matériels* traite également de cette matière dans la pétition adressée aux Chambres sous la date du 30 Novembre 1887, pour exposer la situation pénible, désastreuse et ruineuse qui est faite au commerce et à l'industrie de notre cité.

» Les causes de ce lamentable état de choses ne résident pas, comme on se plaint trop souvent à le dire, dans des dispositions spéciales qui règlent les aptitudes commerciales des Brugeois; elles sont uniquement dues à l'insuffisance notoire des moyens de communication de Bruges avec la mer.

» Nous posons en principe que là où il y a absence ou insuffisance de moyens de transport, le commerce ne saurait se développer et est par là condamné à une inaction fatale; que là, au contraire, où existent des moyens de transport, d'accès et de communication faciles, le commerce et l'industrie, le mouvement, la vie et la richesse s'installent et prospèrent.

» N'a-t-on pas vu dans ce siècle, des villes d'une importance restreinte, des villages ignorés, où tout commerce était nul, devenir des centres remarquablement importants, grâce à l'amélioration ou à la création de voies de communication ?

» Bruges sait-il se développer dans la situation présente ? Nous répondrons, les faits journaliers répondent négativement ; et tout le monde, quelque peu au courant de cette situation déplorable, nous donnera pleinement raison.

» Aujourd'hui que les bénéfices du commerce se règlent bien souvent et même la plupart du temps sur une différence de frêt, que pour cette raison, les navires d'un tonnage restreint tendent à disparaître pour faire place à ces énormes bâtiments chargeant jusqu'à six mille tonnes, faut-il s'étonner de voir le commerce languir dans les villes dont les accès ne permettent plus l'entrée des navires ne calant que 15 pieds anglais ?

» C'est la situation faite à la ville de Bruges, c'est l'unique cause de la décadence constamment croissante du commerce et de l'industrie du chef-lieu de la West-Flandre.

» Des faits récents sont d'ailleurs venus confirmer ce que nous avançons.

» Au mois de Juin dernier, le steamer « Skalm Hvide » qu'une maison de Bruges avait affrété pour le transport de six cents tonnes de grains, a refusé de se diriger vers son port de destination et est allé décharger sa cargaison à Gand. Le destinataire se trouvait alors dans la ruineuse obligation de faire transporter à frais considérables d'alléges, toute cette cargaison vers Bruges !

» Les frais de déplacement, les ennuis de toutes espèces créés par ce triste état de choses, les pertes et les avaries subies par les transbordements multiples de la marchandise, les retards apportés dans la livraison, la main-d'œuvre plus élevée à Gand qu'à Bruges, tout cela doit profondément décourager le commerçant Brugeois, qui a pris à cœur de créer et de favoriser les relations commerciales de Bruges avec l'extérieur.

» Plus récemment encore, à la date du 11 Novembre dernier, le steamer « Aage » chargé de 400 tonnes de grains pour le compte d'une maison Brugeoise, a dû alléger à Ostende 70 tonnes de son chargement parce que le navire, calant 15 pieds anglais, ne pouvait arriver à Bruges, son port de destination.

» Il n'est que trop évident que les frais d'alléges, les surestaries que cette cargaison a dû subir, rendent au destinataire toute concurrence impossible, absorbent tous ses bénéfices et l'exposent même à des pertes considérables.

» Ce même steamer avait comme cargaison de retour à embarquer à Bruges 400 tonnes de phosphates en destination pour l'Angleterre. Le capitaine refusa de prendre à son bord la cargaison entière, et l'expéditeur dut, pour se conformer aux obligations qu'il avait contractées, expédier le complément des phosphates à Ostende, subissant ainsi tous les frais d'un transport de quatre lieues, sans compter les inconvénients nombreux qui résultaient de cette nécessité et les entraves que cela apportait à la marche régulière des affaires.

» Il n'est que trop certain d'ailleurs que le port de Bruges, exposant les capitaines de navire à des désagréments aussi graves, est complètement discrédité » et que les compagnies d'assurances exigent des primes très-élevées.

» La conséquence inévitable d'un pareil état de choses sera d'amener une » hausse de frêt hors de toute proportion pour le commerce de Bruges, et par » suite l'abandon complet du port.

» Un autre cas, non moins important et fatal pour notre ville, pour une » de nos grandes industries, vient de se présenter. Le navire » Royal Arch » calant 17 pieds d'eau, devait arriver à Bruges avec son plein chargement. » La maison de Londres refusa d'accepter le port de Bruges comme lieu de » destination, obligea le réceptionnaire de décharger la cargaison à Ostende » et le mit dans l'obligation de faire une dépense imprévue de plus de cinq » mille francs. »

Nous pourrions multiplier ces exemples, mais ceux que nous avons cités suffiront pour démontrer qu'une amélioration prompte, immédiate, ou plutôt une réorganisation complète de nos voies d'accès à la mer, est d'une urgente nécessité.

Nous croyons avoir suffisamment démontré que la vitalité ne fait pas défaut parmi nous, et que la persistante et regrettable décadence de notre port est uniquement due à la situation pitoyable de nos relations avec la mer.

En présence d'un état de choses aussi défectueux, bien d'autres n'hésiteraient pas à chercher pour leurs établissements un endroit qui n'est pas exposé à de pareils mécomptes.

Mais le courage et les espérances des Brugeois sont soutenus par leurs glorieux souvenirs, par l'attention que le gouvernement et l'opinion publique ont accordée à leurs revendications et surtout par leur profonde conviction que le projet de Bruges port de mer, facile à exécuter, leur rendra tous les avantages dont ils jouissaient autrefois.

Aussi nos compatriotes n'abandonnent pas la lutte; avec une persévérance et une énergie que tout le monde doit admirer, ils s'efforcent à la fois de maintenir leur commerce actuel et d'obtenir le moyen de lui donner un développement beaucoup plus considérable.

Lorsque M. le Ministre Van den Peereboom est venu inaugurer notre nouvelle gare, il déclara que les efforts réunis de vingt hommes résolus suffiraient pour obtenir la réalisation des désirs de Bruges, pour faire en sorte que Bruges pût s'élever au rang des villes les plus prospères du pays.

Au Meeting du 12 Mai dernier, M. De Wulf a dit avec raison que ce ne sont pas seulement vingt hommes, mais des centaines d'hommes courageux qui travaillent et combattent sans relâche pour le relèvement de Bruges.

Confiants dans l'avenir et fermement persuadés qu'il pourront en dépit de tous les obstacles, saluer prochainement Bruges Port de Mer, ils restent fidèles à leur



ville natale; malgré les difficultés actuelles, ils persistent à y maintenir le siège de leurs opérations commerciales, car ils savent qu'au moment propice il importe de pouvoir démontrer que même au point de vue de notre mouvement actuel d'importation et d'exportation, l'urgente nécessité de l'organisation d'un grand port de mer se justifie pleinement.

Nous citerons de nouveau quelques chiffres pour le prouver.

Car il faut bien le remarquer, notre mouvement commercial réel ne comprend pas seulement ce qui est apporté dans nos bassins par les navires de mer.

Les chargements de nitrate du Chili qui arrivent à Ostende pour le compte de M. G. de Clerck, de Bruges, reviennent de droit au port de Bruges.

Les grands navires chargés de mélasse pour la distillerie de MM. Van Mullem frères, reviennent de droit au port de Bruges.

La plus grande partie des charbons anglais débarqués à Ostende est destinée aux marchands de charbons brugeois et revient de droit au port de Bruges.

Les tourteaux, les graines oléagineuses, le nitrate, le malt, les bières étrangères arrivant à Gand pour le compte des maisons brugeoises, reviennent de droit au port de Bruges.

Tous les grains achetés par nos négociants dans les contrées danubiennes sont expédiés pour leur compte à Anvers au moyen de puissants steamers, mais reviennent de droit au port de Bruges.

Quand on parcourt le *Précurseur*, on y remarque que les grands navires à vapeur ne se contentent pas de prendre un chargement homogène quelconque; ces immenses vaisseaux sont devenus de vrais bazars transportant à la fois les marchandises les plus diverses pour différentes maisons.

Un navire pareil ne saurait s'approcher de Bruges.

Et comme ces steamers transportent au même frêt trois fois autant de marchandises que n'en pourrait apporter à Bruges un navire à voiles, il s'ensuit que ce qui nous est destiné de l'extérieur y est chargé de préférence pour être déchargé et enregistré à Anvers, quoique revenant de droit au port de Bruges.

Pour avoir une idée du véritable mouvement de notre port, il faudrait donc ajouter aux chargements des navires arrivant directement de la mer, ceux des bateaux à vapeur du service régulier entre Anvers et Bruges ainsi que ceux des nombreuses allèges nous apportant de Gand, d'Ostende, de Dunkerque, etc., une partie des marchandises débarquées dans ces ports pour le compte du commerce brugeois.

En 1879 il nous fut apporté directement par navires de mer :

tonnes 20.432

Les alléges nous apportèrent :

Tourteaux	kil.	49.000	}	tonnes 52.300
Graines oléagineuses	"	180.000		
Féveroles	"	490.000		
Avoine	"	782.000		
Sel	"	879.000		
Maïs	"	1.360.000		
Seigle	"	2.019.000		
Orge	"	5.178.000		
Froment	"	6.412.000	}	
Charbons	"	54.951.000		

Importations de 1879 tonnes **72.732**

En 1880 il nous fut apporté directement par navires de mer :

tonnes 43.115

Les alléges nous apportèrent :

Graines oléagineuses	kil.	180.000	}	tonnes 56.138
Tourteaux	"	185.000		
Féveroles	"	225.000		
Sel	"	680.000		
Seigle	"	877.000		
Avoine	"	994.000		
Maïs	"	2.210.000		
Orge	"	3.790.000		
Froment	"	5.283.000	}	
Charbons	"	41.714.000		

Importations de 1880 tonnes **99.253**

En 1881 il nous fut apporté directement par navires de mer :

tonnes 27.680

Les alléges nous apportèrent :

Tourteaux	kil.	10.000	}	tonnes 55.071
Pois	"	17.000		
Féveroles	"	26.000		
Graines oléagineuses	"	27.000		
Sel brut	"	80.000		
Avoine	"	937.000		
Sel raffiné	"	1.068.000		
Maïs	"	2.590.000		
Orge	"	4.052.000	}	
Froment	"	5.396.000		
Charbons	"	40.873.000	}	

Importations de 1881 tonnes **94.135**



En 1882 il nous fut apporté directement par navires de mer :

tonnes 28.274

Les allèges nous apportèrent :

Féveroles	kil.	28.000	}	tonnes 51.306
Orge	"	84.000		
Maïs	"	84.000		
Graines oléagineuses	"	95.000		
Seigle	"	366.000		
Avoine	"	1.087.000		
Sel	"	1.996.000		
Froment	"	6.896.000		
Charbons	"	40.670.000		

Importations de 1882 tonnes **87.341**

En 1883 il nous fut apporté directement par navires de mer :

tonnes 27.001

Les allèges nous apportèrent :

Féveroles	kil.	51.000	}	tonnes 74.437
Seigle	"	64.000		
Maïs	"	228.000		
Graines oléagineuses	"	403.000		
Mélasse	"	570.000		
Avoine	"	858.000		
Sel	"	2.125.000		
Orge	"	4.947.000		
Froment	"	7.375.000		
Charbons	"	57.816.000		

Importations de 1883 tonnes **101.448**

En 1884 il nous fut apporté directement par navires de mer :

tonnes 25.751

Les allèges nous apportèrent :

Maïs	kil.	1.069.000	}	tonnes 66.476
Avoine	"	1.621.000		
Sel	"	1.904.000		
Marchandises diverses	"	2.262.000		
Mélasse	"	3.090.000		
Orge	"	5.296.000		
Froment	"	7.018.000		
Charbons	"	44.216.000		

Importations de 1884 tonnes **92.227**

En 1885 il nous fut apporté directement par navires de mer :

tonnes 28.274

Les allèges nous apportèrent :

Graines oléagineuses	kil.	231.000	}	tonnes 65.861
Féveroles	"	414.000		
Marchandises diverses	"	1.257.000		
Maïs	"	1.276.000		
Avoine	"	1.801.000		
Sel	"	1.865.000		
Mélasse	"	3.666.000		
Orge	"	4.052.000		
Froment	"	8.062.000		
Charbons	"	43.237.000		

Importations de 1885 tonnes **94.135**

En 1886 il nous fut apporté directement par navires de mer :

tonnes 29.774

Les allèges nous apportèrent :

Graines oléagineuses	kil.	127.000	}	tonnes 61.171
Féveroles	"	486.000		
Avoine	"	713.000		
Maïs	"	1.276.000		
Sel	"	1.738.000		
Mélasse	"	1.842.000		
Orge	"	2.654.000		
Marchandises diverses	"	3.943.000		
Froment	"	8.615.000		
Charbons	"	39.777.000		

Importations de 1886 tonnes **90.945**

En 1887 il nous fut apporté directement par navires de mer :

tonnes 18.578

Les allèges nous apportèrent :

Graines oléagineuses	kil.	102.000	}	tonnes 63.546
Féveroles	"	128.000		
Seigle	"	158.000		
Avoine	"	534.000		
Sel	"	2.003.000		
Maïs	"	2.038.000		
Mélasse	"	3.139.000		
Marchandises diverses	"	4.293.000		
Orge	"	6.049.000		
Froment	"	9.747.000		
Charbons	"	35.355.000		

Importations de 1887 tonnes **82.124**

En 1888 il nous fut apporté directement par navires de mer :

tonnes 14.441

Les allèges nous apportèrent :

Graines oléagineuses	kil.	51.000	} tonnes 86.144
Féveroles	"	337.000	
Seigle	"	426.000	
Sel raffiné	"	617.000	
Avoine	"	1.529.000	
Sel brut	"	1.881.000	
Maïs	"	1.936.000	
Marchandises diverses	"	4.804.000	
Mélasse	"	5.784.000	
Froment	"	9.323.000	
Orge	"	10.069.000	
Charbons	"	49.387.000	

Importations de 1888 tonnes **100.585**

Malgré l'insuffisance de nos voies de communication et en dépit des conditions défavorables qui régissent nos relations commerciales, nous constatons néanmoins encore, pour les dix dernières années, un mouvement d'importation de 90.364 tonnes en moyenne par an.

Est-ce que Gand put invoquer un mouvement analogue pour demander un accès facile à la mer par le canal de Terneuzen?

Il s'en faut de beaucoup.

Dans son numéro du 17 mars 1880 *La Flandre Libérale* rappela qu'en 1848 le chiffre des marchandises importées à Gand s'élevait seulement à 33.000 tonnes et nous empruntons au tableau paru le 3 avril 1882 dans *La Belgique Maritime* le relevé suivant des importations à Gand durant une période de onze années:

En 1860	. . . . .	tonnes	49.218
" 1861	. . . . .	"	51.758
" 1862	. . . . .	"	46.129
" 1863	. . . . .	"	50.098
" 1864	. . . . .	"	47.563
" 1865	. . . . .	"	81.810
" 1866	. . . . .	"	62.710
" 1867	. . . . .	"	77.024
" 1868	. . . . .	"	73.949
" 1869	. . . . .	"	67.297
" 1870	. . . . .	"	72.809

Et puisque Gand put faire valoir une importation moyenne annuelle de 62.000 tonnes de marchandises pour demander une large voie maritime reliant la ville à la

mer, combien Bruges ne pourrait-il faire état de sa moyenne annuelle de 90.354 tonnes pour solliciter un port et l'obtenir?

Et notons que le chiffre de 90.354 tonnes par an est encore loin de représenter la totalité de nos importations.

Personne n'ignore que les bateliers, cherchant à payer le moins de droits de quai possible, déclarent d'ordinaire le chargement de leurs allèges pour un montant qui est communément de 25 % au dessous du chiffre réel.

Tous les chiffres précités peuvent donc être majorés du quart.

Ensuite il y a nombre de négociants brugeois qui font venir par chemin de fer leurs marchandises débarquées pour leur compte à Anvers, Gand, Ostende et ailleurs, ou bien qui les font expédier en tout ou en partie directement à leurs clients.

Ces marchandises ne sont pas inscrites ici, tout en revenant de droit au port de Bruges.

Le 1 Août 1885, une députation du Meeting brugeois, conduite par M. G. Van Nieuwenhuyse, président de l'*Union Syndicale* et ancien membre de la Chambre, fut reçue en audience par M. le ministre Beernaert.

Le président du Meeting remit au ministre une note concernant le mouvement commercial immédiatement possible à Bruges après l'établissement d'une communication directe avec la mer.

Pour dresser cette statistique, on avait envoyé le 4 Mai 1885 à nos principaux commerçants, une circulaire les priant de faire connaître la quantité de marchandises arrivées en 1884 de l'extérieur pour leur compte, ailleurs qu'à Bruges.

Le résultat de cette enquête comportait :

Marchandises diverses	kil.	8.650.000	} tonnes 93.290
Charbons	"	23.230.000	
Avoine, froment, orge, tourteaux	"	24.160.000	
Bois	"	37.250.000	

Puisque durant cette même année 1884 il fut importé		
directement dans notre port par navires de mer. . . . .	tonnes	25.751
et par allèges venant d'autres ports . . . . .	tonnes	66.476
quel chiffre doit être majoré de 25 0/0 à la suite des déclarations incomplètes des bateliers, soit donc de . . . . .	tonnes	16.619
On voit dès lors que l'ensemble du mouvement réel d'importation au port de Bruges, se chiffrait en 1884 par . . . . .	tonnes	<b>202.136</b>

Depuis lors nous avons vu s'établir sur notre place un important marché de nitrate de soude.

La maison G. de Clerck reçoit directement du Chili des grandes quantités de ce sel, qui sont déchargées à Anvers, Ostende et Dunkerque pour être fournies à



ses agents par chemin de fer ou par bateaux d'intérieur; ce nitrate revient également de droit au port de Bruges.

En 1888 le chiffre de ses importations a été de (1) . . . tonnes 18.000

Dans la supposition que les différents autres négociants brugeois auront reçu dans le cours de 1888 autant de marchandises qu'en 1884 dont l'expédition à partir du port d'arrivée s'est faite soit par chemin de fer, soit directement à leurs agents ou clients, soit . . . tonnes 93.000  
ce qui très-probablement est au-dessous de la vérité;

Y ajoutant alors les marchandises arrivées en 1888 directement dans notre port par navires de mer ou apportées d'autres ports par alléges, soit . . . tonnes 100.585

Et que l'on majore de 25 0/0 les déclarations incomplètes des bateliers, soit . . . tonnes 21.536

On constate que le mouvement général réel d'importation durant 1888 a été de . . . tonnes **233.121**

Si nous étions en communication directe avec la mer, tout le mouvement de notre port, actuellement dispersé à Dunkerque, Ostende, Gand, Anvers et ailleurs serait réuni à Bruges, et assurerait déjà par le seul chiffre d'affaires actuel — ainsi que le fit remarquer à juste titre M. Dumon-de Menten, Président du *Cercle des Intérêts Matériels*, dans son discours du 12 Mai dernier — une importation annuelle de plus de **deux cent mille tonnes**.

Et il est indiscutable que ce chiffre ne tarderait pas à s'élever de plus en plus.

Jusqu'ici nous avons parlé seulement du commerce d'importation, mais on voudra bien remarquer qu'il existe à Bruges un commerce d'exportation considérable, dont le mouvement actuel n'est pas moindre et qui est également susceptible d'un grand développement.

Sans escompter encore l'établissement de nouvelles maisons de commerce, de nouvelles fabriques et usines, ce qui cependant peut être prévu, car le mouvement engendre le mouvement, nous pouvons certifier que les industries existantes prendraient bientôt une grande extension.

Nos distilleries (deux des plus importantes en Belgique), nos vingt-cinq brasseries, nos malteries, nos minoteries, nos salines, nos fonderies de fer, nos tanneries, nos scieries, etc.. etc., en un mot nos **cent et cinq** usines mues par la vapeur, sont pour la plupart organisées de telle façon qu'elles pourraient éventuellement tripler le chiffre de leurs productions, car elles se tiennent constamment à la

(1) Ses importations se chiffreront probablement cette année-ci par 25.000 tonnes. Malheureusement tout ce mouvement profite à d'autres ports : le navire *Remus*, jaugeant 1000 tonnes, arrivé à Ostende le 28 Avril 1889, a dû séjourner dans le port jusqu'au 4 Mai, car son tirant d'eau de 21 pieds lui interdisait l'accès immédiat au bassin; on a dû décharger une partie de la cargaison dans le port même ce qui a coûté à l'importateur la somme de 700 fr., sans compter les frais du remorquage supplémentaire.



hauteur de tous les progrès; elles sont donc à même non seulement d'augmenter dans une large mesure les importations, mais aussi et principalement de donner une grande extension au commerce d'exportation.

Le mouvement d'exportation serait d'ailleurs puissamment secondé par les expéditions des nombreuses fabriques de Courtrai, de Roulers, de Thourout et de beaucoup d'autres localités de la Flandre Occidentale où règne une grande activité. La société du chemin de fer de la Flandre Occidentale leur offrirait certainement de meilleures conditions de transport et contribuerait ainsi beaucoup à l'augmentation du trafic du port de Bruges.

D'autres lignes de chemin de fer ainsi que les voies fluviales et les canaux nous mettent en relation directe avec le Hainaut. Notre port offrirait à cette industrielle province les plus grandes facilités pour l'exportation des charbons, des verreries, des produits métallurgiques, des pierres et marbres, etc., qu'elle expédie en grande quantité à l'étranger.

On fera peut-être observer à ce sujet que Bruges port de mer serait une concurrence dangereuse pour le port d'Anvers. Mais Anvers est trop grand et trop puissant pour se préoccuper d'une concurrence quelconque.

M. Amédée Visart, en 1883, répondait d'avance à cette objection dans un article publié par la *Revue Scientifique*.

» On me dira peut-être qu'Anvers suffit à tous les besoins et qu'il n'est pas » nécessaire de lui susciter une concurrence.

» Je n'hésite pas à affirmer qu'une objection de ce genre n'a aucune valeur » aujourd'hui. Même en matière d'industrie, l'économie politique éclairée n'admet » plus que la grandeur et le succès des uns soit l'amoindrissement et la ruine des » autres. Plus il y a de travailleurs et de producteurs, plus chacun a de chances » de faire des affaires et de s'enrichir, et cela est vrai surtout en matière de com- » merce et de navigation.

» Les centres importants de négoce réagissent les uns sur les autres, et se pro- » curent des ressources et des relations mutuelles et progressives. De nombreux » exemples, en Angleterre surtout, mettent ce fait économique en évidence. » Anvers, du reste, ne craint pas une telle concurrence.

» Ceux qui ont qualité pour parler au nom de ses intérêts, n'ont pas hésité à » déclarer, publiquement et à plusieurs reprises, que toute leur sympathie était » acquise au projet de Bruges Port de Mer, sous cette seule réserve qu'on ne com- » promette pas l'avenir de l'Escaut en dérivant les eaux supérieures. »

Et que la ville d'Anvers persévère dans ses bonnes dispositions à notre égard, cela est prouvé par l'attitude encourageante du *Précurseur*, qui écrivit le 21 Mai dernier en ces termes :

» La question Bruges Port de Mer revient à l'ordre du jour dans des conditions

» qui nous permettent de soutenir la solution préconisée actuellement avec toute  
» la sympathie que nous n'avons cessé de témoigner, depuis bien des années, à la  
» vieille cité flamande, sœur d'Anvers.

» Cette solution — creusement d'un canal maritime par les soins du Gouver-  
» nement et de la Ville — est celle que nous avons toujours recommandée  
» comme la seule compatible avec les intérêts et la dignité du pays et de Bruges.

» Aussi avons-nous protesté énergiquement lorsqu'il s'est agi de faire de cette  
» grave question la base d'une spéculation financière entre les mains de quelques  
» étrangers.

» Aujourd'hui les idées saines et pratiques ont repris le dessus.

» Bruges a compris que pour obtenir la réalisation d'un projet destiné à faire  
» revivre son ancienne prospérité, il fallait commencer par s'y intéresser soi-  
» même; le Gouvernement s'est montré favorable au projet de faire creuser par  
» ses ingénieurs un canal entre Bruges et Heyst; le Conseil Communal a voté, à  
» cet effet, un crédit de six millions; et la population, convoquée à un meeting par  
» les membres des comités de *l'Union Syndicale*, du *Cercle des Voyageurs* et de  
» *La Ligue des Intérêts Matériels* a voté par acclamation des conclusions favo-  
» rables à l'exécution de ce projet.

» Bravo, Bruges!

» Devant ce réveil de l'esprit public dans une cité qui paraissait fermée de plus  
» en plus à toute idée de commerce et d'industrie, le pays saura faire son devoir  
» et ne manquera pas, en dehors de tout esprit de parti, d'aider le Gouvernement  
» à faire le sien et à tenir les engagements qu'il vient de prendre.

» Nous reviendrons sur la séance où les conclusions du Meeting ont été votées;  
» mais nous tenons à féliciter sans retard nos frères brugeois de la bonne voie  
» où ils viennent d'entrer si résolument. »

Un dernier mot encore pour dire que Bruges Port de Mer ne profiterait pas  
seulement à Bruges et à la Flandre mais à tout le pays.

Nous ne voulons cependant pas faire ressortir pour le moment l'importance  
actuelle et future d'un port de premier ordre établi sur une côte qui nous  
appartient.

Nous désirons seulement appeler dès à présent l'attention sur ce point secon-  
daire mais non négligeable, que l'agrandissement de la ville deviendrait une sour-  
ce de sérieux bénéfices pour beaucoup d'industries.

Suivant le projet de l'ingénieur en chef M. E. Piens, la ville doit exproprier une  
étendue de 131 hectares de terres actuellement utilisées par l'agriculture, situées  
au nord de notre territoire et qui devront être annexées à la ville de Bruges.

Une grande partie de ces terrains devrait servir prochainement à l'érection des  
nombreux magasins et bâtiments de tout genre que le développement de nos  
affaires exigerait.

Nos écluses, nos entrepôts, nos grues, nos ponts, nos chemins de fer et tous les autres accessoires du port, ainsi que les nombreuses nouvelles bâtisses particulières, ne donneraient-ils pas lieu à d'importantes commandes de matériaux de construction ?

Bruges Port de Mer serait donc un excellent client pour les aciéries, les fabriques de fer, les hauts-fourneaux, les laminoirs et les carrières de Liège, de Namur, de Luxembourg et du Hainaut.

C'est une considération dont les représentants de ces provinces industrielles tiendront compte.

Nous avons vu maintenant :

Que la ville de Bruges donne des preuves irréfragables de vitalité et de force de volonté;

Que le mouvement commercial actuel justifie pleinement la création immédiate d'un grand port de mer en communication directe avec Bruges;

Que l'accès à la mer doit avoir pour effet de développer considérablement notre mouvement d'importation et d'exportation qui actuellement déjà est relativement important;

Qu'enfin la réalisation de Bruges Port de Mer serait une source de bien-être pour tout le pays.

Confiants dans les paroles encourageantes de S. M. le Roi, dans les promesses formelles du ministère et dans l'attitude louable de notre Conseil Communal, nous osons nourrir l'espoir que les Chambres Législatives n'hésiteront pas à voter le relèvement de notre antique cité.

Bruges, 19 Juin 1889.

## ANNEXES



- a    PROJET des INSTALLATIONS MARITIMES LOCALES  
      destinées à desservir le PORT DE BRUGES, par Mr E. Piens,  
      Ingénieur en Chef, Directeur des Ponts et Chaussées.
  
- b    RAPPORT sur le PROJET des INSTALLATIONS MARITIMES  
      LOCALES, par Mr le Comte A. Visart de Bocarmé, Bourgmestre  
      de Bruges.



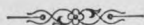
# PROJET

DES

## INSTALLATIONS MARITIMES LOCALES

DESTINÉES A DESSERVIR LE

### PORT DE BRUGES



Messieurs les Bourgmestre et Echevins de la ville de Bruges ont demandé à M. le Ministre de l'agriculture, de l'industrie et des travaux publics, que nous fusions chargés de l'élaboration du projet d'installations maritimes locales en vue de la création d'un port de mer à Bruges.

Par dépêche du 23 août dernier, ce haut fonctionnaire a bien voulu accéder à cette demande.

Ensuite de cette dépêche, nous nous sommes mis en rapport avec le collègue échevinal et nous avons dressé l'avant-projet ci-joint, qui doit être considéré comme un premier jalon de la voie à suivre pour arriver à une entente commune au mieux des intérêts en présence.

Cet avant-projet est destiné à servir de base aux discussions de l'administration communale et de guide dans la rédaction du programme de ce qu'il conviendrait de faire; il est conçu de manière à pouvoir, en cas de succès, étendre les ouvrages à mesure du développement commercial, sans que les travaux successivement exécutés aillent à l'encontre du but poursuivi, auquel tous doivent concourir.

Ce but est d'arriver à des installations maritimes de 1<sup>er</sup> ordre: bassins, quais, entrepôts, etc., permettant aux plus grands navires de commerce d'arriver à Bruges, où ils doivent trouver un outillage perfectionné: voies ferrées, grues, force hydraulique, etc., propre à donner pleine satisfaction aux intérêts mercantiles.



Nous n'entendons préjuger en rien la solution que le vote des Chambres réserve à la question Bruges port de mer.

Pour fixer les idées, nous nous plaçons dans l'hypothèse de la création d'un port sur la côte de Heyst.

L'accès à la mer doit être en harmonie avec les installations maritimes et vice-versa; si celles-ci sont de premier ordre, il doit en être de même du canal qui y conduit.

*Canal maritime. Profondeur.* — La principale dimension d'un semblable canal est la profondeur.

Pour les côtes d'altitude, nous admettrons comme repère le zéro d'Ostende, c'est-à-dire le niveau moyen de la marée basse en vive eau. Ce repère est désigné par le signe conventionnel (Z.)

Pour déterminer la profondeur à donner au nouveau canal, examinons ce qui a été admis pour certaines grandes voies maritimes similaires.

Le canal de Gand à Terneuzen a une profondeur d'eau normale de 6<sup>m</sup>50.

Le canal qui traverse l'île de Walcheren, de Flessingue à Veere, par Middelbourg, a une profondeur d'eau normale de 7<sup>m</sup>50, qu'on peut porter exceptionnellement à 8<sup>m</sup>20.

Le canal d'Ymuiden a une profondeur d'eau de 7<sup>m</sup>70.

Le canal de Suez a une profondeur d'eau de 8 mètres.

Idem de la Baltique, id. 8<sup>m</sup>50.

Le canal de Panama est projeté pour des navires de huit mètres de tirant d'eau.

Il ne semble pas nécessaire d'atteindre ces grandes profondeurs dès le début, mais il est rationnel de concevoir la cunette du canal projeté de telle sorte qu'on puisse atteindre, plus tard, par le dragage, une profondeur de huit mètres, qui est celle du canal de Suez; elle est certainement assez grande pour un mouvement commercial de premier ordre et doit être considérée, dans les conditions actuelles de la navigation, comme la limite vers laquelle peut tendre le desideratum de la ville de Bruges.

On peut admettre, en effet, qu'une épaisseur d'eau de 0<sup>m</sup>30 sous quille suffit à la rigueur pour qu'un grand bâtiment puisse se gouverner, de sorte que le canal projeté serait susceptible de recevoir à sa flottaison normale des navires de 7<sup>m</sup>70 de tirant d'eau.

Le canal serait alimenté à l'eau de mer pour ne pas appauvrir le bassin de l'Escaut. Le niveau de flottaison est prévu à 3<sup>m</sup>50 au dessus du repère, soit à 0<sup>m</sup>20 au dessous du niveau moyen de haute mer en morte eau, de sorte que l'alimentation serait assurée en tous temps.

Le plafond se trouverait à 4<sup>m</sup>50 sous le repère; exceptionnellement on pourrait surélever la flottaison normale au moyen de la tranche supplémentaire de 90

centimètres des marées de vive eau, et obtenir facilement 8<sup>m</sup>50 de mouillage pour assurer l'arrivée des bâtiments d'un tirant d'eau de huit mètres, bâtiments qui feront toujours la grande exception.

En effet, la Commission consultative internationale instituée en 1884, par le Président-Directeur de la compagnie du canal de Suez, a admis d'après les appréciations les plus compétentes, „ que le tirant d'eau des navires ne dépasserait „ sans doute pas, d'ici longtemps, 27 pieds anglais (8<sup>m</sup>23), mais qu'il était nécessaire de prévoir l'adoption de ce chiffre au lieu de celui de 7<sup>m</sup>50, qui est „ imposé aujourd'hui comme limite aux navires devant transiter par le canal.

„ Il serait alors utile, pour avoir sous quille une profondeur d'eau suffisante „ pour gouverner, de régler le plafond à 9 mètres sous le niveau moyen de basse „ mer de vive eau. Cependant ce tirant d'eau de 8<sup>m</sup>23 ne sera sans doute, d'ici „ longtemps encore, qu'une exception puisque la plupart des grands ports de „ relâche, comme Aden, Calcutta, Adelaïde, Melbourne, Sidney, ont moins de „ 8<sup>m</sup>50 de profondeur.

„ L'épaisseur d'eau sous la quille semble d'ailleurs pouvoir être réduite exceptionnellement à un pied anglais, en laissant au navire la faculté de se bien „ gouverner.

„ Il suffirait alors, même pour des navires de 8<sup>m</sup>23 de tirant d'eau, d'une profondeur de 8<sup>m</sup>50 environ.

„ Tant que ces navires seront en petit nombre, la profondeur de 8<sup>m</sup>50 serait „ donc suffisante, mais elle devrait pouvoir être augmentée et portée à 9 mètres „ ultérieurement et conformément aux besoins reconnus. „

Telle est la recommandation de la commission internationale en prévision des conditions nautiques de l'avenir.

On pourra toujours par la suite observer cette recommandation par le dragage, si les besoins de la grande navigation transatlantique l'exigeaient un jour.

La cote de flottaison (3<sup>m</sup>50) étant inférieure à la cote actuelle de (4<sup>m</sup>50) dite de XVIII pieds, du canal de Bruges à Ostende, le niveau fixé pour la ligne d'eau normale du canal maritime empêchera l'introduction des eaux saumâtres dans le dit canal. C'est un point important à noter. Le canal de Bruges à Ostende et les artères qui en dépendent servent à alimenter d'eau douce les abreuvoirs des pâtures riveraines, où l'élevé du bétail constitue une des grandes sources de la richesse publique. Il importe donc de ne pas déverser de l'eau de mer dans ces canaux pour n'apporter aucun trouble à l'économie rurale de cette partie de la province.

*Largeur du canal maritime.* — On ne doit pas songer, semble-t-il, à donner au canal, au moins dès le début, assez de largeur pour permettre aux grands navires de se croiser lorsqu'ils marchent avec leur propre propulseur. Il faudrait dans ce cas donner jusqu'à 50 ou 60 mètres au plafond pour des bâtiments de 15 mètres de largeur et plus.

S'il ne s'agissait que du croisement de navires remorqués, cette largeur pourrait être notablement moindre.

Voyons ce qui a été admis pour les grandes voies maritimes déjà citées.

Le canal de Suez a actuellement 22 mètres au plafond avec gares de croisement tous les dix kilomètres. Les navires y marchent avec une vitesse de 10 kilomètres à l'heure.

Comme la longueur du canal projeté n'est que de 11 kilomètres environ, on voit qu'il n'est pas nécessaire d'y ménager des garages.

Le parcours d'un steamer de Heyst à Bruges pourrait se faire en cinq quarts d'heure à peu près.

La largeur au plafond peut donc être fixée dans l'hypothèse de la marche d'un seul bâtiment.

Quelle est cette largeur ?

Le canal de Gand à Terneuzen, au plafond, mesure . . . . .	17 <sup>m</sup> 00
Le canal traversant l'île de Walcheren, au plafond, a . . . . .	18 <sup>m</sup> 50
Le canal d'Ymuiden a . . . . .	27 <sup>m</sup> 00
Le canal de la Baltique a . . . . .	26 <sup>m</sup> 00

La largeur du plafond pourrait être, à notre avis, de 22 mètres, pour un mouillage de 8 mètres. Il convient, en égard à la nature du terrain et en prévision de dragages éventuels, de donner aux talus une faible inclinaison, par exemple de trois de base sur un de hauteur, qui est celle des berges du canal de Gand à Terneuzen. Dans ces conditions la largeur à la flottaison serait de 75 mètres, en tenant compte des risbermes de 2<sup>m</sup>50 de largeur chacune, établies à 2 mètres sous la flottaison.

*Installations maritimes : Bassins et darses.* — Diverses dispositions peuvent être admises. Les ports existants présentent sous ce rapport les plus grandes variétés.

En vue de se réserver les moyens de donner aux installations maritimes tout l'agrandissement qui peut devenir nécessaire dans l'avenir, il est indispensable que l'aménagement en soit réglé par une idée d'ensemble.

Une longue succession de bassins, se commandant les uns les autres, offre de sérieux inconvénients.

Les navires perdent beaucoup de temps à se rendre à leur emplacement et il faut plusieurs mouvements de ponts mobiles; ces ponts constituent une source permanente d'entraves et de dangers tant pour la navigation que pour la circulation du public.



Le canal maritime, à son extrémité à Bruges, s'élargirait jusqu'à 150 mètres pour constituer avec les darses qui s'y embranchent le plan d'eau destiné au mouillage des navires.

Ce mouillage est représenté aux plans comme étant partout de 8 mètres.

Mais nous répéterons ici ce que nous avons déjà dit à l'égard du canal maritime; on peut se borner à l'origine à un moindre mouillage, sauf à prévoir les fondations des quais assez profondes pour atteindre plus tard, en cas de réussite, le mouillage de 8 mètres.

L'établissement de darses venant se greffer sur le canal maritime réalise un désidératum de la plus haute importance.

Les diverses darses qu'il sera toujours possible de créer à la suite les unes des autres, au fur et à mesure de l'accroissement du port, ne cesseront d'avoir une voie de circulation commune et toujours libre.

L'obliquité des darses offre le grand avantage de permettre de faire tous les raccordements principaux des voies ferrées par aiguilles, sans l'intermédiaire de plaques tournantes, et de manœuvrer des trains entiers à la machine.

De même, au point de vue de la navigation, ce dispositif est également des plus favorables, en facilitant l'entrée et la sortie des navires. C'est dans cet ordre d'idées que sont conçus les grands travaux d'amélioration en cours d'exécution au port de Dunkerque.

Notre avant-projet prévoit des darses de 500 mètres de longueur.

Leur largeur est de 90 mètres, ce qui paraît bien suffisant pour le passage des navires, alors que d'autres bâtiments se trouvent à quai.

Les darses et la partie du canal sur laquelle elles s'embranchent sont bordées de murs de quai ou de talus accostables.

Des darses spéciales seront réservées pour les bois et les pétroles.

Celles destinées aux bois devraient être plus larges que les autres, afin de permettre aux navires de décharger leurs cargaisons par l'avant ou par l'arrière suivant les cas, et de se placer perpendiculairement aux quais.

Un emplacement est ménagé pour des cales sèches, élément indispensable à des installations de 1<sup>er</sup> ordre.

*Quais.* — On ne perdra pas de vue que la navigation à vapeur tend de plus en plus à se substituer à la navigation à voile. Or les capitaux mis en jeu et les frais journaliers étant notablement plus considérables pour les steamers que pour les voiliers, il importe que les steamers trouvent non seulement un mouillage assuré, mais encore des installations commodes pour la manutention rapide de leur cargaison.

De là, la nécessité d'avoir devant les quais des terre-pleins étendus, bien aménagés, abrités et outillés.



La largeur des môles séparant les darses est de 180 mètres répartis comme suit :

1<sup>o</sup> 70 mètres de terre-plein de part et d'autre des quais. A Anvers, aux nouveaux quais de l'Escaut, cette largeur est de 100 mètres, mais les conditions dans lesquelles on se trouve ne sont pas semblables et la largeur préconisée de 70 mètres semble bien suffisante;

2<sup>o</sup> 40 mètres réservés comme terrains à bâtir, à utiliser au mieux de intérêts de la ville.

Il est à croire que ce terrain à bâtir sera fort goûté pour y élever des bureaux de courtiers, des magasins d'agrès et ustensiles pour la navigation, des cabarets, etc.

Les quais sont desservis par des voies ferrées qui convergent directement vers une gare spécialement affectée au trafic du port et, comme nous l'avons dit plus haut, ces voies ferrées peuvent, grâce à la direction donnée aux darses, être commandées par des aiguillages.

Ainsi qu'il est figuré en coupe planche II, sur les terre-pleins séparant les darses sont prévus des hangars-entrepôts et des hangars-abris en nombre suffisant d'après la marche progressive du commerce maritime.

L'outillage comprendra une série de grues mobiles actionnées par la puissance hydraulique.

L'outillage du port d'Anvers est sous ce rapport très remarquable.

*Étendue.* — On comprend qu'il ne saurait être question de réaliser d'emblée les dispositions générales de la planche I, qui répondent à un mouvement de port déjà considérable, attendu que le développement des quais qui y sont figurés est de 5 kilomètres environ.

Or, le développement des quais dans un port de mer donne généralement la mesure de son importance.

Le port d'Anvers qui, en 1887, a reçu 5022 navires de mer, dont 4208 steamers, ce qui correspond à 6,400,000 tonnes (tonnes de 1000 kilogr.) a une longueur totale de quais et de talus accostables de 17 kilomètres.

Le port de Dunkerque, après l'achèvement des travaux d'amélioration qui sont poussés avec la plus grande activité, mesurera 9 kilomètres de quai.

Calais offre 5 kilomètres de quai. Le Havre et Marseille 13 kilomètres, Liverpool 36 kilomètres.

Avec la largeur de quai prévue, un outillage convenable et une organisation suffisante de voies ferrées, un mètre courant de quai peut suffire, d'après la moyenne observée dans les principaux ports de commerce, à un mouvement annuel de 300 tonnes. Le port projeté à Bruges avec un développement de 5 kilomètres de quai, pourrait donc desservir un mouvement de 1,500,000 tonnes.

Mais il va de soi que les ouvrages ne se construiront qu'à mesure des besoins, en s'inspirant de la recommandation de la commission d'enquête sur la situation des ports de la Manche en 1883 : « que des installations nouvelles doivent aller » au devant des besoins du commerce et non les attendre. »

En vue de prévenir les obstacles que la spéculation privée ne manquerait pas d'apporter à ce développement et qu'on ne pourrait surmonter qu'au moyen de dépenses considérables dans l'avenir, il sera prudent d'acquérir dès le début, tout le terrain nécessaire à la réalisation du but poursuivi.

Il est inutile d'insister sur l'avantage que la ville est à même de retirer de la vente d'une partie de ces terrains pour servir d'assiette à des constructions particulières et de faire ressortir que ceux qu'elle réserve pour des installations ultérieures peuvent, en attendant, être donnés en location.

*Annexion de territoire.* — Les installations maritimes projetées s'étendent sur les territoires des communes suburbaines de S. Pierre-sur-la-Digue et de Coolkerke; il y a lieu pour la ville de Bruges de faire les diligences voulues en vue de s'annexer les parties nécessaires de ces territoires.

Le petit canal de Lisseweghe forme la limite entre les communes à annexer; cette voie d'eau n'a aucune importance et peut être supprimée sans inconvénient dans l'étendue des installations maritimes. La navigation y est nulle, il ne sert qu'à l'alimentation de certaines pâtures riveraines. Cette alimentation peut également se faire par une nouvelle prise d'eau pratiquée au canal d'Ostende et le creusement d'un contre fossé le long du chemin de fer détourné de Bruges à Blankenberghe.

Les installations maritimes dont l'emplacement s'impose au nord de la ville conduisent naturellement à l'extension de celle-ci de ce côté, où régnera le mouvement commercial, ce qui justifie la création d'un nouveau quartier entre le rempart du bassin et les installations projetées.

Pour créer ce quartier, il y a lieu de combler les fossés intérieur et extérieur entre la porte d'Ostende et la station actuelle du bassin.

Rien ne s'oppose à ce comblement, qui toutefois exigera quelques précautions au point de vue de la salubrité publique. Il suffit pour n'apporter aucun trouble à l'écoulement des eaux de l'amont à l'aval de Bruges, de déverser le fossé intérieur dans le fossé extérieur, immédiatement à l'aval de la porte d'Ostende, par une écluse de décharge et de mettre ce dernier fossé en libre communication avec le canal d'Ostende par une courte dérivation.

Sur cette dérivation on peut établir utilement au point de vue hygiénique une école de natation en remplacement de celle qu'on supprime par la création d'un nouveau quartier.

L'inspection du plan démontre que, en cas d'annexion, la ville peut espérer voir se créer des quartiers nouveaux, d'une part entre le rempart actuel et le

canal d'Ostende, d'autre part, entre le canal d'Ostende et le port proprement dit et enfin entre ce port et la chaussée de Bruges à l'Ecluse.

On voudra bien remarquer aussi qu'il est prévu un emplacement pour une église. Les terrains à bâtir offriront, le cas échéant, toutes les ressources nécessaires pour construire des édifices d'utilité publique : commissariat de police, écoles, secours en cas d'incendie, etc.

*Ouvrages principaux.* — Les principaux ouvrages à construire sont :

1<sup>o</sup> Une écluse à sas destinée à mettre en communication les installations maritimes et le canal de Bruges à Ostende et conséquemment avec le réseau multiple de nos canaux et rivières.

Cet ouvrage serait à proprement parler une écluse de batelage, mais en lui donnant des dimensions convenables il permettrait en même temps à certains navires de mer d'avoir accès au bassin de commerce existant.

2<sup>o</sup> Le détournement du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe à partir du passage à niveau à la porte d'Ostende pour regagner son tracé actuel au delà du port.

Cette voie qu'il faudrait doubler desservirait la gare maritime dont il a été parlé plus haut.

Ce détournement provoque la suppression de la station actuelle dite « du bassin » et l'établissement d'une nouvelle station figurée au plan.

La voie existante sur le rempart peut être maintenue pour desservir le bassin de commerce actuel.

3<sup>o</sup> Un pont-tournant sur le canal de Bruges à Ostende, à 550 mètres environ en amont du pont de Scheepsdaele pour la traversée du chemin de fer détourné.

4<sup>o</sup> L'établissement, sur le même canal, d'un pont-tournant, à double voie carrossable, dans l'axe de la rue St-Georges prolongée, à l'effet d'établir une communication directe entre le centre de la ville et les installations maritimes, côté Ouest.

5<sup>o</sup> La transformation en pont carrossable du pont livrant actuellement passage au chemin de fer à l'entrée du bassin de commerce.

Cet ouvrage donnerait également accès, du centre de la ville, par la rue Ste Claire et la rue du Calvaire rectifiée, aux installations maritimes, côté Est, et livrerait en même temps passage au chemin de fer vicinal entre Bruges et l'Ecluse.

Notons que la distance entre ce pont et celui dont il est question sous le n<sup>o</sup> 5 est de 560 mètres.

6<sup>o</sup> La construction de l'écluse de décharge entre les fossés intérieur et extérieur dont il est parlé ci-dessus.

Cet ouvrage remplacerait le déversoir à poutrelles dit de « Wallewyn. »



7° Le comblement des fossés intérieur et extérieur ainsi que l'exhaussement du terrain destiné à l'agrandissement de la ville au Sud du canal de Bruges à Ostende.

*Coût des travaux.* — L'avant projet présenté démontre la possibilité d'arriver à des installations maritimes de 1<sup>er</sup> ordre dans l'avenir, au fur et à mesure de la prospérité commerciale, et sans que les ouvrages exécutés successivement apportent obstacle à l'utilité commune à laquelle tous doivent répondre.

Ainsi que nous l'avons dit précédemment les darses se construiront l'une après l'autre.

De même l'installation de l'outillage et la construction des hangars suivront l'extension du trafic.

Il n'est donc pas possible de donner une estimation, même approximative de la dépense, sans arrêter le programme de ce qu'il convient de faire dès l'origine.

Ce n'est que lorsque cette base aura été définitivement arrêtée par l'administration communale, qu'il sera possible de dresser le projet définitif des installations maritimes locales qu'il y a lieu d'entamer au début et de déterminer la dépense y afférente.

Bruges, le 25 Octobre 1888.

*L'Ingénieur en chef-Directeur,*  
(Signé) **E. PIENS.**



# Installations Maritimes Locales

DE LA

VILLE DE BRUGES

---

RAPPORT fait au conseil communal au nom des commissions réunies chargées d'examiner le projet dressé par M<sup>r</sup> PIENS, ingénieur en chef.

*Messieurs,*

M. le Prince de Chimay, ministre des affaires étrangères, remplaçant M. le ministre des travaux publics et de l'agriculture, absent, et agissant sans aucun doute au nom du gouvernement, adressait à la date du 20 Avril 1888, la lettre suivante au collège échevinal de Bruges :

*„ A Messieurs les Bourgmestre et Échevins de la ville de Bruges.*

*„ Messieurs,*

„ Vous êtes au courant des considérations qui ont déterminé le gouvernement à abandonner l'idée de faire exécuter, par voie de concession, les installations destinées à faire de Bruges un grand port de mer. Utile, si elle avait pu assurer au développement du commerce de Bruges le concours de capitaux considérables qui y auraient été directement intéressés, cette combinaison devenait injustifiable du moment où on demandait à l'État la garantie d'un intérêt égal à celui auquel il emprunte aujourd'hui.

» Le gouvernement, comme j'ai eu l'honneur de vous le dire dans nos derniers entretiens, s'est décidé à proposer à la législature de faire exécuter les grands travaux dont il s'agit aux frais de l'État et il fait procéder aux études nécessaires. Les études sont facilitées par le travail auquel le corps des ponts et chaussées d'une part, M. de Maere-Limnander de l'autre, se sont antérieurement livrés. Mais avant d'arrêter définitivement les plans d'exécution, il convient que l'État se mette d'accord avec la ville de Bruges et avec l'administration provinciale dont le concours paraît également devoir être accordé puisque la province en tirera grand profit. Non seulement il en est une partie dont la dépense incombera exclusivement à la ville, mais dans la détermination des dimensions à donner aux ouvrages : canal, écluses, chenal, avant-port, et partant de la dépense à faire, le gouvernement aura à tenir compte du concours qui lui serait assuré.

» Je vous prie, Messieurs, de vouloir bien donner communication de ce qui précède au conseil communal, et de me faire connaître en principe, les intentions de la ville. J'aurai l'honneur de poser la même question à l'administration de la province.

» Entretemps le travail des plans se poursuivra de manière que l'accord qui s'établira entre nous je n'en doute point, puisse aboutir promptement au résultat que la ville de Bruges poursuit depuis longtemps.

» Agréez, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

» *Pour le Ministre de l'Agriculture absent,*

» *Le Ministre des Affaires Étrangères,*

» LE P<sup>c</sup>e DE CHIMAY. »

Cette communication du département des travaux publics, dont l'importance n'échappa point au conseil communal, fut confirmée par les paroles que prononça Monsieur Beernaert, ministre des finances et chef du cabinet, dans la discussion du budget des dépenses extraordinaires à la fin de la session parlementaire de 1888, et par le vote d'un crédit de 50,000 fr. pour l'étude du projet de Bruges port de mer.

Le gouvernement, en s'exprimant comme il l'a fait, ne faisait du reste que donner à ses déclarations et à ses actes antérieurs, la suite attendue par l'opinion publique, et confirmer les paroles par lesquelles le Roi lui-même, à plusieurs reprises, et en particulier quand Sa Majesté honora de sa présence nos fêtes patriotiques de 1887, daigna faire connaître au conseil communal et à la population de Bruges, combien sa sympathie était assurée à l'exécution du projet qui rendra à notre cité toute sa grandeur et sa prospérité.

Cependant vous avez reconnu, Messieurs, que les déclarations faites par le gouvernement au commencement de 1888, faisaient entrer la question de Bruges port de mer dans une phase entièrement nouvelle.

Ecartant les projets basés sur l'initiative et les combinaisons financières de compagnies étrangères ou belges, le département des travaux publics assumait désormais un rôle propre et direct dans cette grande entreprise et rendait en même temps obligatoire et indispensable l'intervention et la participation de la ville de Bruges et peut-être de la province de la Flandre Occidentale. On ne peut pas le méconnaître, cette solution sera, à beaucoup d'égards, plus satisfaisante, plus rationnelle et moins onéreuse en définitive, que l'exécution du projet par des sociétés particulières qui, nécessairement, obéiraient à un esprit de spéculation et subiraient toutes les nécessités des entreprises industrielles ou commerciales.

Rappelons ici que le conseil communal qui, à plusieurs reprises déjà, avait exprimé sa résolution bien mûrie, quoique encore renfermée dans des termes généraux, de participer prudemment mais sans hésitation à l'exécution du projet de Bruges port de Mer, prit à la suite de la communication ministérielle des décisions plus précises qu'il est bon de rappeler.

En séance du 21 Avril 1888, il accueillit par ses applaudissements la lecture de la dépêche que nous avons reproduite en tête de ce rapport et résolut dès lors d'étudier la question de la participation sollicitée par le Gouvernement.

La première réunion des commissions eut lieu presque immédiatement après cette séance. Dès le 12 Mai, elles déclarèrent au conseil, par l'organe de leur rapporteur, qu'elles avaient été à l'unanimité d'avis que la participation de la ville ne pouvait pas être refusée et que, pour ce qui concerne les installations maritimes locales, Bruges et sa population sauraient faire les sacrifices nécessaires. Mais il fallait à leur sens obtenir encore quelques renseignements, en particulier, pour ce qui concerne l'emplacement exact des installations maritimes et le point d'aboutissement du canal. — Elles faisaient cependant remarquer qu'à tout prendre, l'emplacement de ces installations, le plan des rues et des ponts étaient de la compétence de la ville et que celle-ci pouvait fort bien faire des propositions.

Pendant quelque temps ce fut le collège qui étudia la question au point de vue des renseignements à réunir; il reconnut bientôt que pour évaluer même approximativement la participation de la ville, il fallait une base d'appréciation, et il demanda au conseil, dans la séance du 21 Juillet, un crédit de 2000 francs pour poursuivre les études et faire préparer les plans nécessaires.

Ce crédit lui fut accordé.

Puis il se mit en rapport avec le département des travaux publics et, dès le 25 Août, il eut la satisfaction de pouvoir annoncer au conseil qu'il avait obtenu la collaboration de M. Piens, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées, dont la science et la compétence spéciale, jointes au dévouement qu'il n'a cessé de montrer quand les intérêts de Bruges étaient en jeu, devaient être d'une si grande valeur.

Le collège d'accord avec M. Piens et se conformant du reste aux intentions du conseil, s'est placé dans l'hypothèse du creusement d'un canal maritime direct vers la mer débouchant à Heyst, à l'endroit indiqué par M. de Maere-Limnander, endroit



que les hommes les plus compétents et deux commissions successives avaient reconnu le mieux choisi et offrant les plus grands avantages quant à l'emplacement du port et à la direction du canal.

Le collègue a indiqué avec précision à M. Piens comment il entendait que les installations seraient rattachées à la ville actuelle et raccordées aux voies, rues, ponts et canaux actuellement existants. Il a prié M. l'Ingénieur de tenir compte autant que possible des considérations suivantes :

1<sup>o</sup> Le projet doit répondre aux besoins d'un grand port de commerce, pouvant recevoir des navires des plus grandes dimensions et d'un tirant d'eau de 8 mètres.

2<sup>o</sup> Les installations pouvant être faites sur des terrains qui sont presque entièrement libres et ouverts aujourd'hui, il convient de leur donner le dispositif le plus avantageux, le plus perfectionné et le plus moderne tant au point de vue de la navigation qu'au point de vue des chemins de fer et des services commerciaux.

3<sup>o</sup> Le plan doit comprendre dans son ensemble ce qui est nécessaire pour les besoins prévus dans un avenir assez prochain et ce qui peut être réclamé par les développements ultérieurs qu'on peut prévoir. Les prévisions de dépense immédiate ne comprendront pour ces agrandissements probables et futurs que le coût de l'expropriation des terrains.

4<sup>o</sup> Il importe au plus haut point de concilier les nécessités d'un projet d'installations locales proportionné à l'importance des travaux et des dépenses que le Gouvernement a l'intention de faire, avec la prudence et les règles d'économie qui s'imposent à la ville de Bruges. Rien donc ne doit être excessif et exagéré.

Tout ce qui existe aujourd'hui en fait de voies de communications, de ponts, de bâtiments, de magasins, d'entrepôts doit être conservé s'il est possible de l'utiliser. Les expropriations coûteuses qui ne sont pas indispensables doivent être évitées et il faut se ménager la possibilité de revendre plus tard avec avantage une proportion aussi grande que possible des terrains expropriés.

5<sup>o</sup> Autant que le permettent toutes ces conditions, les installations doivent être aussi rapprochées que possible de la ville actuelle et se raccorder aux rues qui débouchent sur le rempart du Bassin.

C'est en s'inspirant de ces indications générales et de ces désirs et en y ajoutant tout ce que lui suggéraient sa longue expérience, ses études approfondies et ses connaissances techniques que M. Piens a tracé le plan très remarquable qui a été communiqué au conseil communal avec une note détaillée qui l'explique et le complète.

MM. Vous avez renvoyé cet avant projet à vos commissions réunies et celles-ci l'ont examiné d'une manière approfondie dans les séances du 28 Décembre 1888, du 8 Mars et 5 Avril 1889 auxquelles assistaient un grand nombre de membres du conseil.



Vos commissions ont étudié et discuté le plan à trois points de vue principaux, à savoir :

1° Le mérite de l'emplacement proposé; 2° les avantages que son dispositif présente pour le commerce et la navigation; 3° la dépense approximative à laquelle il peut donner lieu.

L'emplacement proposé par M. Piens et déjà indiqué par le collège parce qu'il lui semblait s'imposer, a néanmoins donné lieu à des objections et à une assez longue discussion.

Quelques membres ont exprimé le regret que les installations ne fussent pas plus rapprochées de la ville et même établies en partie dans l'enceinte actuelle. Ils auraient voulu faire profiter davantage de ces travaux les habitants et les propriétaires de la ville et rendre les communications plus directes et plus faciles avec le nouveau quartier maritime.

Un membre a même exposé verbalement tout un nouveau projet qui consistait à transporter les installations maritimes dans la partie du canal d'Ostende comprise entre Scheepsdaele et le Bassin et d'affecter aux darses, docks, entrepôts à établir les terrains qui forment un triangle entre la route d'Ostende, le canal et le rempart du Bassin. Il semblait à cet honorable membre que ce nouveau système qui rapproche autant que possible les installations de la ville, dût présenter de grands avantages. Malheureusement ces avantages sont secondaires et sont annulés par des inconvénients très graves que la discussion a fait ressortir.

L'emplacement proposé par M. Piens et par le Collège est le prolongement direct et naturel du canal maritime tracé de Heyst vers Bruges.

L'emplacement qu'on voulait lui substituer n'est en quelque sorte que l'approfondissement et l'élargissement d'une section du canal d'Ostende et devient tout à fait illogique si on creuse un canal maritime dans une direction autre que celle de ce canal. Cette conception séduisante au premier abord soulève des objections qui la condamnent absolument.

1° Le bassin principal des installations maritimes serait perpendiculaire au canal maritime vers Heyst, au chemin de fer et à toutes les voies qui conduiraient vers la ville. Il résulterait de ce dispositif des difficultés de toute espèce pour le service du chemin de fer dont les voies principales et secondaires devraient suivre un tracé des plus compliqués, et même pour les communications de toute nature comme pour la navigation.

2° Parmi celles-ci la plus notable est celle qui résulterait de la nécessité de passer une seconde écluse.

Pour prévenir toute infiltration d'eau de mer dans le canal d'Ostende qui alimente, en été, les cours d'eau du Nord de Bruges, le niveau dans le canal vers Heyst doit être inférieur à celui du canal d'Ostende.

Dela la nécessité d'une écluse au point de rencontre.

Dans le projet que vous avez sous les yeux, les navires de mer trouvent leur mouillage avant de l'avoir atteinte et cette écluse de dimension ordinaire ne doit servir que pour les bateaux d'intérieur.

Dans le système qu'on y oppose, tous les navires de mer devraient y passer pour entrer dans le bassin, d'où une perte de temps considérable.

Et il faudrait donner à cette écluse des dimensions égales à celle de l'écluse d'entrée à Heyst qui est évaluée à trois millions, d'où une majoration considérable des dépenses.

Ces dernières seraient augmentées encore par la nécessité de créer une dérivation spéciale pour conduire les eaux du canal de Gand vers le canal d'Ostende.

Ces objections sont si graves qu'elles suffiraient, même en faisant abstraction de toute autre considération, pour faire écarter toute idée de placer les installations maritimes entre le bassin actuel et Scheepsdaele.

3° Les installations maritimes sépareraient absolument de la ville les terrains situés au delà du canal d'Ostende actuel et tout développement ultérieur serait impossible. La zone de terrains au delà du canal échapperait à l'action de la ville; elle pourrait se couvrir de constructions, très voisines du port, qui ne profiteraient pas à la ville, mais enrichiraient les communes suburbaines; nous n'aurions aucun motif pour solliciter l'annexion de cette zone au territoire de la ville.

4° Les terrains qui forment le triangle compris entre la route d'Ostende, le canal et le rempart, ont à peine 25 hectares de superficie et sont loin d'offrir l'espace nécessaire pour les installations les plus modestes. Le Gouvernement sans doute ne croirait pas devoir exécuter de grands travaux pour la création d'un avant-port et d'un canal si nous lui propositions de les faire aboutir à des installations maritimes si incomplètes et si étroitement conçues.

5° Les expropriations à faire pour réaliser ce système seraient très coûteuses et il y aurait donc une grande dépense pour un résultat insuffisant.

L'emplacement proposé par M. Piens et par le Collège est donc de beaucoup préférable.

Les terrains dont il exige l'expropriation sont presque libres aujourd'hui et n'ont qu'une valeur agricole.

Il offre un tracé facile et régulier pour le canal, pour les darses et pour toutes les voies d'accès, chemins de fer ou autres. Il permet d'utiliser immédiatement les terrains les plus rapprochés de la ville et rend possible un développement presque illimité dans le sens de la longueur. Il se raccorde parfaitement aux rues et débouchés qui existent et laisse toute leur utilité au bassin actuel et aux magasins et hangars qui en dépendent.

Après une discussion approfondie, les commissions réunies ont adopté par 13 voix contre 4 les vues du collège et décidé qu'il n'y avait pas lieu, en présence des objections produites, d'examiner davantage cet autre système qui n'a été exposé que verbalement et qui, du reste, n'a pas été soumis aux commissions sous forme de plan véritable et comme un amendement formel.

Les commissions réunies ont examiné ensuite le plan qui leur était soumis, au point de vue des avantages qu'il présente pour le commerce et la navigation.

Elles ont reconnu presque sans contradiction que ces avantages étaient incontestables et que les installations proposées réunissent un ensemble de facilités et de dispositions heureuses qu'on ne pourrait trouver presque nulle part. Ce plan d'installations maritimes, si simple, si régulier, avec son prolongement indéfini en ligne droite, ses darses obliques séparées par de larges terre-plein, également bien appropriées à la navigation et au service des chemins de fer, sera un des grands arguments en faveur de la réalisation du projet de Bruges port de mer.

Il y a bien peu de situations, en effet, où il serait possible de tracer un dispositif aussi avantageux sans faire des dépenses d'expropriation et d'aménagement beaucoup plus considérables qu'à l'emplacement qui a été choisi. D'autre part le soin et l'intelligence avec lesquels M. Piens a fait ce travail et le parti qu'il a tiré de l'étude et de la comparaison des installations qui existent déjà dans d'autres ports, lui ont permis de nous soumettre un projet qui reste dans des limites raisonnables de dépense immédiate et qui a toute l'élasticité voulue pour satisfaire par la suite à des besoins que l'on ose à peine entrevoir.

Naturellement ces appréciations n'excluent pas les améliorations de détail qui peuvent être suggérées plus tard, mais elles sont justes et vraies en tant qu'elles s'appliquent aux grandes lignes et à l'ensemble du système.

Vos commissions n'hésitent donc pas à en proposer en principe et comme plan général, l'approbation au conseil communal.

Restait à examiner, MM., le point le plus important, celui qui est la pierre d'achoppement de beaucoup de projets, c'est-à-dire le plan financier, le devis approximatif des travaux proposés.

Vos commissions ont constaté immédiatement qu'il ne leur était pas possible de faire un devis complet et détaillé des dépenses auxquelles donnerait lieu la réalisation du projet ou d'une partie du projet non plus qu'une évaluation exacte et certaine des ressources que nous pourrions y appliquer.

Nous ne possédons pas encore tous les éléments nécessaires pour faire un semblable travail. Vos commissions croient du reste qu'un véritable devis d'exécution n'est pas indispensable puisqu'il ne s'agit pas de faire un cahier des charges pour une adjudication des travaux, mais seulement de permettre au conseil communal de se rendre compte, d'une manière assez approximative pour être utile, de l'importance des engagements que la ville prendrait en se chargeant d'exécuter tout ce qui la concerne dans le projet de Bruges port de mer.



Et ici, il importe de le dire, nous devons faire dès maintenant toutes nos réserves. Il doit être entendu et stipulé qu'en citant les travaux et les chiffres suivants, nous ne prenons nullement l'engagement de les prendre à la charge exclusive de la ville. Nous aurons à examiner et à discuter avec le gouvernement, la question de savoir ce qui incombe à l'Etat et ce qui incombe à la ville. Nous ne pouvons être placés dans des conditions autres que celles qui ont été faites à d'autres villes dans des circonstances identiques et nous entendons conserver notre liberté d'action et de discussion.

Vos commissions ont pris pour chaque catégorie de dépenses les éléments de comparaison qui étaient à leur disposition.

Pour les expropriations, comme il s'agit presque exclusivement, sauf quelques constructions peu importantes, de terrains actuellement utilisés par la culture, nous avons cru approcher de la vérité en prenant une valeur supérieure d'un tiers à la valeur moyenne des terres auprès de Bruges.

Cette marge réservée en vue des frais d'expropriation et de emploi et des indemnités diverses, a paru suffisante en présence de la dépréciation actuelle de la propriété foncière. Pour l'évaluation des travaux hydrauliques proprement dits, le coût des travaux faits pour d'autres ports et les renseignements fournis par M. l'Ingénieur en Chef permettent de faire des calculs qui ont une base très sérieuse.

Pour les terrassements et tous les travaux relatifs aux rues et places à créer, nous avons l'expérience de nos propres adjudications.

Nous avons cru qu'il suffisait quant aux bâtiments, hangars et entrepôts à construire et aux machines et appareils à placer dans les installations, de prévoir des sommes globales de 300,000 et de 200,000 francs, puisqu'il est évident que, selon les circonstances, il y aura beaucoup plus ou beaucoup moins à faire et que ce sont en tout cas des dépenses productives.

Nous prions le conseil de remarquer que nous avons fait entrer en ligne de compte l'expropriation de tous les terrains qui sont compris dans le plan proposé, mais quant aux quais, aux darses, aux terrassements, aux bâtiments, rues, ponts, etc., nous nous sommes bornés à ce qui est nécessaire pour répondre aux besoins probables d'un avenir prochain.

Le reste ne doit pas nous préoccuper puisque le succès de l'entreprise et l'accroissement du trafic apportent nécessairement avec eux les ressources nécessaires pour agrandir et développer nos installations maritimes. Il faut cependant exproprier de suite et réserver les terrains que nous ne pouvons pas utiliser immédiatement, car les travaux mêmes du port leur donneraient plus tard une grande valeur et en rendraient l'acquisition presque impossible. C'est un sacrifice de prévoyance qui est indispensable; toutefois il est à remarquer que provisoirement la ville pourrait tirer parti des terres achetées comme un propriétaire ordinaire. Le prix d'acquisition ne serait donc pas entièrement improductif.



Il va de soi du reste que si le système général des installations maritimes est admis en principe par le conseil, il y aura lieu de faire établir un devis détaillé et complet de toutes les parties des travaux dont l'exécution prochaine serait reconnue utile.

### ESTIMATION DES DÉPENSES

L'étendue des terrains à exproprier pour assurer à la ville la libre disposition de tout l'espace compris dans l'ensemble du plan est de 131 hectares environ, dont il faut déduire environ 20 hectares à exproprier pour compte de l'Etat, le canal proprement dit étant à sa charge. Une estimation moyenne de 6000 frs. l'hectare pour la moitié de ces terres et de 5000 frs. pour l'autre moitié, laisse sans doute une marge suffisante pour les indemnités de remploi et autres qui peuvent être réclamées par les propriétaires et locataires,

soit 55 hectares et demi à 6000 fr. . . . . fr. 333,000-00

et 55 hectares et demi à 5000 fr. . . . . " 277,500-00

Il convient de prévoir une somme de . . . . . " 125,000-00  
pour l'expropriation d'un petit nombre de maisonnettes et de  
bâtiments de peu de valeur qui devront être démolis.

Dès la première année de l'exploitation du port une section de 500 mètres de longueur de la partie extrême du canal devra être portée à la largeur de 100 mètres. La section suivante, sur laquelle s'embranchera la première darse, devra être portée à la largeur de 150 mètres sur une longueur de 300 mètres pour permettre les évolutions des navires. La première darse indiquée sur le plan devra être creusée également et aura une longueur de 500 m. et une largeur de 90 m. Il est probable que ces travaux incomberont en grande partie à la ville. Ils comportent environ 920,000 m<sup>3</sup> de terres à extraire et à transporter.

Les terres provenant du creusement de ces sections du canal et de la première darse seront utilement employées pour combler les fossés de la ville depuis la rue de la Poulie jusqu'au canal d'Ostende ainsi que pour remblayer et niveler toutes les parties basses et inégales du terrain à aménager. Si ces travaux font l'objet d'une adjudication générale et importante, on peut espérer que le prix d'extraction et de transport des terres ne dépassera pas fr. 0.50 par m<sup>3</sup> soit au total " 460,000-00

Il sera indispensable de construire dès le début 2000 m. courants de quais en maçonnerie devant lesquels devra régner une profondeur d'eau de 8 mètres.

fr. 1,195,500-00

	fr.	1,195,500-00
Etablis dans de bonnes conditions, ces quais ne coûteront pas moins de 1400 frs. le mètre courant. C'est le gros article du projet . . . . .	”	2,800,000-00
Pour les bureaux, entrepôts, magasins, etc. nous prévoyons seulement une somme de . . . . .	”	200,000-00
parceque les bâtiments et hangars du bassin actuel pourront encore êtres utilisés fréquemment.		
Pour les machines et grues à établir immédiatement, une somme de . . . . .	”	150,000-00
paraît suffisante.		
Si le gouvernement persiste à exiger la participation de la ville dans le coût général du canal maritime pour lui donner les dimensions que nous réclamons, il faudra, quoique cela ne paraisse ni très équitable ni conforme aux précédents, prévoir de ce chef une somme de 500,000 fr. que nous inscrivons ici pour mémoire.		
Il est prudent d'ajouter à ces articles une certaine somme pour des dépenses diverses et imprévues, soit . . . . .	”	100,000-00
Toutes ces dépenses sont celles qui concernent les installations maritimes proprement dites et elles forment un total de	fr.	<u>4,445,500-00</u>
Mais il est nécessaire aussi de faire entrer en ligne de compte l'aménagement et l'appropriation des terrains les plus rapprochés de la ville et d'autres travaux qui s'imposeront.		
Pour rendre possible la construction de maisons et d'établissements commerciaux, et créer des accès vers le quartier maritime, des voies de communication, des places et des rues nouvelles devront être établies.		
Nous prévoyons au début environ 30,000 m <sup>2</sup> de superficie qui exigeront des travaux de terrassement, de pavage et de rigolage, soit à 15 fr. le m <sup>2</sup> . . . . .	”	450,000-00
La construction d'un pont sur le canal d'Ostende sera, selon toute probabilité, indispensable pour relier le côté Ouest des installations maritimes à la rue St-Georges; le pont actuel du chemin de fer de Blankenberghe sera maintenu pour faire déboucher une rue sur la rive Est du nouveau canal. Nous prévoyons pour le pont à construire et pour la reprise du pont du chemin de fer . . . . .	”	120,000-00
	fr.	<u>570,000-00</u>

	fr.	570,000-00
Le percement d'une nouvelle rue et les travaux de nivellement du rempart du Bassin et des rues aboutissantes donneront lieu, expropriations comprises, à une dépense de . . . .	»	185,000-00
Le total de tous ces travaux d'appropriation du nouveau quartier et de la partie de la ville qui y est contiguë fait donc prévoir une dépense de . . . . .	»	755,000-00
qui ajoutée aux dépenses des installations maritimes . . . .	»	4,445,000-00
forme une somme globale de . . . . .	»	5,200,500-00
Comme ces travaux seront improductifs pendant la période d'exécution, il est régulier d'ajouter à la dépense prévue une somme de . . . . .	»	416,040-00
représentant les intérêts à 4 % pendant deux ans en moyenne de la totalité des capitaux engagés.		
Si le conseil communal veut bien reconnaître le caractère sérieux de ces estimations approximatives, il admettra donc comme total général du coût probable de nos installations maritimes locales, une prévision de . . . . .	»	5,616,540-00

C'est un chiffre élevé, un peu effrayant même pour nous qui sommes habitués à gérer les intérêts de nos concitoyens avec une grande prudence. Cependant, après avoir fait une comparaison avec ce qui a été dépensé pour des entreprises analogues dans d'autres villes maritimes, on sera obligé de reconnaître que si nous parvenons à créer les installations exigées par un grand port sans nous aventurer davantage, nous aurons fait une opération tout à fait exceptionnelle. Elle demandera néanmoins au conseil communal et à la population de Bruges beaucoup d'abnégation, de persévérance et de confiance dans l'avenir de notre cité.

Nous avons établi, du reste, toutes les prévisions et les chiffres qui précèdent dans la supposition que le Gouvernement laisserait absolument à la charge de la ville de Bruges tout ce qui est relatif aux installations locales, même l'élargissement du canal dans la section qui leur sera consacrée. Nous pouvons espérer cependant qu'en considération des grands sacrifices que la ville aurait à faire, le département des travaux publics nous traitera aussi favorablement qu'Ostende, Gand et Anvers.

Dans ces trois ports, le Gouvernement a pris à sa charge des dépenses qui ont un caractère mixte, présentant à la fois une utilité générale et locale. Il y aurait donc lieu de négocier pour obtenir aussi des conditions avantageuses qui seraient conformes aux précédents, en particulier pour ce qui concerne l'élargissement de l'extrémité du canal maritime.



Le Gouvernement pourrait aussi, comme à Anvers et à Nieuport, se charger de l'exécution d'une partie des travaux en stipulant un partage des produits ou un remboursement ultérieur. Des conventions de ce genre peuvent réduire la dépense immédiate à faire par la ville.

La somme totale de fr. 5,616,540-00, si elle était couverte par un emprunt à 4 p. 0/0, imposerait au budget de la ville une annuité de fr. 224,661-60.

Mais il est raisonnable d'espérer que l'exploitation du port et la possibilité de revendre une grande quantité de terrains qui auraient acquis une valeur élevée, fourniraient assez promptement des compensations et des ressources importantes.

Evidemment nous ne pourrions pas nous engager dans une entreprise semblable si nous n'avions pas une pleine confiance que les sacrifices faits par la ville ne seront pas stériles et improductifs.

Le conseil communal et la population ont à prendre des résolutions très graves dont tout notre avenir dépend. Nous voulons reconquérir notre grandeur et notre prospérité d'autrefois, et en acceptant dans la réalisation du projet Bruges port de mer notre part de dépense et de responsabilité, nous affirmons à la fois la résolution de remplir notre devoir envers la Belgique et nos concitoyens et notre confiance dans l'utilité commerciale des travaux que nous réclamons.

Vos commissions estiment, Messieurs, que, en présence de ces évaluations et de ces probabilités, la ville de Bruges, qui est décidée à faire un effort suprême en vue de ces grands résultats, peut accepter en principe et sauf les délibérations plus précises à prendre ultérieurement, l'obligation éventuelle de créer les installations maritimes locales que l'exécution du projet de Bruges port de mer par Heyst rendra nécessaire. La commission émet aussi l'avis que le système général dont M. Piens, ingénieur en chef, a dressé le plan d'accord avec le collège échevinal, paraît répondre le mieux aux besoins présents et futurs de la ville. Elle propose enfin au conseil communal, s'il adopte ces conclusions, de faire connaître au gouvernement la résolution qu'il a prise afin que le département des travaux publics donne suite le plutôt possible aux déclarations qui ont été faites antérieurement.

Ainsi fait et adopté le 6 avril 1889.

Étaient présents aux différentes séances des commissions : MM. Ronse, Fonteyne, Van den Abeele, Van der Ghote, Adolphe De Clercq, J. Strubbe, Ch. Muûls, Eug. Van Steenkiste, Osc. Van Houtryve, Eug. Lefebure, Bon Ernest van Caloen, L. Halleux, van Ockerhout, Van Caillie, Goethals, van de Walle, Kervyn, Alf. De Clerck et Amédée Visart, bourgmestre, L. Thooris, secrétaire, et L. Dela Censerie, direct. des travaux.

*Le Président-Rapporteur,*  
(Signé) **AMÉDÉE VISART.**