

DES PORTS DE MER  
ET  
**CANAUX MARITIMES BELGES**

CONSIDÉRÉS

AU POINT DE VUE DE L'INTÉRÊT NATIONAL

PAR

le capitaine Émilien VERSTRAETE

---

Dans le dernier numéro du Bulletin de la Société royale belge de géographie, notre collègue, M. l'ingénieur honoraire des mines A. Gobert, demande « aux Pouvoirs publics, à la » Presse et à l'Opinion, un examen attentif de son programme » et de ses idées, qui se résument, dit-il, en ces quelques » mots : Plan d'ensemble pour le développement méthodique » du commerce maritime belge ».

C'est avec les sentiments d'estime, et j'ajouterai d'affection, que l'on doit à un homme honorable et instruit qui s'occupe activement d'une aussi grave question d'intérêt public, que je vais lui répondre ici, convaincu que, dans la pensée de M. Gobert, l'opinion se compose de ceux que leurs travaux personnels mettent en situation d'avoir une opinion à ce sujet. Mais si, dans un tel débat, le respect réciproque des parties est au-dessus de tout soupçon, l'importance même du sujet, l'immensité des conséquences de la solution qui interviendra en tout état de cause, rendent nécessaire la plus grande, la plus entière franchise. C'est donc bien en l'occurrence le cas de répéter les paroles prononcées devant l'Assemblée nationale de 1848, par M. Thiers : « Je me regarderais comme coupable

» si je ne venais dire ici tout ce que je pense sur ce sujet (discours sur le crédit foncier). »

La grande erreur des défenseurs actuels de « Bruxelles et Bruges ports de mer » se reconnaît précisément dans la facilité avec laquelle, tout en s'en défendant avec les sentiments d'une conviction certainement très sincère, ils oublient, dans l'application, que le problème des ports est avant tout une question nationale, surtout pour un pays au territoire aussi restreint que le nôtre. Mais loin s'en faut d'ailleurs que ce soit là leur seule méprise.

Depuis vingt ans que je lutte pour faire comprendre les tendances économiques réelles de nos quatre voisins, et les mesures techniques qu'il y aurait à prendre par nous pour déjouer cette politique de concurrence à outrance, je me suis constamment imposé comme premier devoir, de me mettre en garde contre toutes les misères de l'esprit de clocher, et de n'envisager que l'intérêt national, directement menacé. Suivant chaque jour d'un œil impartial et avec la plus vive attention tous les efforts de mes compatriotes pour arriver à l'amélioration de nos ports et de nos canaux, j'ai eu le regret de n'y voir le plus souvent, et surtout dans ces derniers temps, que des tendances spéciales au fond, particularistes, très dangereuses en présence de la situation générale qui nous est faite. Si telle n'est pas du tout l'intention de l'honorable ingénieur Gobert, c'est à toute évidence le résultat de fait de ses études, telles qu'il les a exposées dans plusieurs conférences et dans le dernier Bulletin de notre Société. Pour le prouver, je m'appuierai spécialement sur sa notice (Bulletin, 1882, pp. 163 à 194), celle-ci nous présentant un texte qui évitera toute confusion.

Pour plus de simplicité, commençons par constater qu'il est de tout point impossible de comprendre autrement que comme une œuvre particulariste, le projet de MM. De Blois et Gobert, de créer un canal maritime entre Bruges et la côte de Cad-

zand, à droite de l'ancien lit du Zwijn, parce que « les Brugesois désirent posséder sur la côte un port qui leur appartienne exclusivement et qui soit relié à leur ville par un canal de 7 mètres de profondeur d'eau (p. 186) », et parce que le projet de Maere « vient d'être condamné par la commission gouvernementale chargée de le juger (*ubi supra*). » Ici, l'aveu est complet, explicite.

La pensée qui guide les Brugesois à vouloir cette communication exclusive, c'est bien d'ailleurs, tout le monde le sait, leur désir de supplanter, à quelque prix que ce puisse être, Ostende, leur voisine. Cet espoir est aussi fallacieux qu'étroit; mais peu importe.

Eh bien, toute question de personnes de côté, il en est absolument de même des thèses qu'on nous présente en vue d'arriver à l'amélioration du port de Bruxelles. Le but clair, évident, direct, avoué explicitement ou au moins implicitement, c'est de réclamer au bénéfice de la capitale, une partie du trafic actuel ou futur du port d'Anvers.

Par un procédé géométrique aussi simple qu'ingénieux, l'honorable ingénieur parvient à tracer approximativement ce qu'il croit être le rayon d'action légitime de chaque port. Il oublie seulement de distinguer le port d'Anvers de « ses » satellites Bruxelles, Malines et Louvain ». Or, si nous réparons ce petit *lapsus*, en complétant le travail (p. 177 du Bulletin), d'après la méthode même de l'auteur, il se trouve qu'Anvers n'a réellement droit à d'autre commerce que celui d'une petite zone triangulaire dont les sommets seraient représentés par Goes en Zélande, Puers près de Termonde et Weert en Campine!... Malines aurait naturellement encore moins; quant à Bruxelles, son « bassin de transports » irait se terminer en pointe quelque part au sud de Dijon, expressément renseigné sur la carte, comme on peut s'en assurer. Enfin, Louvain aurait pour son lot presque tout le reste du bassin desservi aujourd'hui par Anvers! Le commerce de Louvain s'étendrait

depuis le canal de la Campine jusque bien au sud de Genève, de Bâle et d'Ulm sur le Danube (*sic*). Qu'on ne croie point surtout que nous plaisantions : il suffit de tracer sur la carte de l'auteur trois cordes rectilignes et trois perpendiculaires au milieu de ces cordes, selon les indications du texte, pour avoir l'incontestable preuve de ce que nous venons de dire. Mais si l'on veut bien aller plus avant dans le sujet, et remarquer que M. Gobert engage Louvain à... attendre, les 999 millièmes de la part de cette dernière ville viendront renforcer le lot déjà joli de « Bruxelles port de mer ». Le reste sera pour Malines ; mais Anvers devra se contenter de son petit triangle, car ainsi le veut la formule qu'on nous propose !

On comprend, après cela, que les ports du bassin de l'Escaut soient beaucoup plus importants, dans la pensée de l'auteur, que ceux de la côte, et puisque « grand bassin, » grands transports ; moyen bassin, moyens transports ; petit » bassin, petits transports (p. 177) », il devient clair comme le jour qu'il faut s'empresse de faire « Bruxelles port de mer », en laissant là Ostende, Louvain, Anvers même, qui a aussi la singulière prétention de s'agrandir encore. Malines et Bruges pourront pourtant faire exception. Et en effet, pour être franc, le danger de leur concurrence n'est guère à craindre.

Eh bien, voilà pourtant exactement le « plan d'ensemble de » notre collègue, pour le développement méthodique (*sic*) du » commerce maritime belge ». On voit donc bien que ce plan est d'accord avec la méthode sur laquelle il s'appuie. Celle-ci étant mauvaise, comment s'étonner que les conséquences s'en ressentent ?

On a beau faire ; avec toute la bonne volonté du monde, quel moyen de défendre une thèse mauvaise en elle-même ? On est fatalement entraîné soit à ne parler que de tout autre chose, soit à présenter de mauvais arguments et à masquer tant bien que mal les liens logiques qui en mettraient l'inanité

en évidence, soit enfin, comme c'est ici le cas, à se tromper de très bonne foi.

C'est ainsi que l'honorable ingénieur des mines explique d'une façon aussi peu fondée que nouvelle le régime de la mer du Nord et le danger de ses bancs, argument par excellence de sa condamnation en bloc des ports de notre côte; ainsi encore, qu'il veut bien supposer très gratuitement que ces ports « s'ensableront ou s'envaseront toujours ». Voilà précisément ce que, dans toutes les rhétoriques du monde, on a toujours appelé « résoudre la question par la question » : mauvais procédé de raisonnement, abandon des faits pour l'erreur, préparation directe à des conclusions fausses.

Les renseignements historiques et économiques de la notice de notre collègue se rapportant non à la thèse spéciale de « Bruxelles et Bruges ports de mer », mais à la situation générale de notre commerce, pas n'est besoin d'en faire ressortir ici les nombreuses erreurs : ce serait quitter ce qui importe directement, pour parler, comme nous venons de le dire, de tout autre chose.

Supposons donc pour un moment, par exemple, que ce soit en effet une éternelle gloire pour la démocratie française, d'avoir envahi la Belgique, afin de déchirer le traité de Westphalie... à son profit, et en nous escamotant notre existence nationale. Supposons encore que ce soit à nous de le reconnaître. Supposons toujours que le port actuel d'Ostende ait été créé non par la nature, par une tempête en 1602, mais par l'industrie humaine. Tout cela importe fort peu quand il s'agit de « Bruxelles port de mer », comme il est assez indifférent pour cette thèse, si « la vague de marée part du cap » de Bonne-Espérance et parcourt l'Atlantique pour se diviser » en deux branches, lorsqu'elle rencontre les îles Britanniques, » l'une parcourant la Manche et l'autre contournant l'Angle- » terre », et si « ces deux branches se rencontrent vers » l'embouchure de l'Escaut et produisent ensemble cette

» marée puissante de quatre mètres d'amplitude qui nous est  
» si favorable » (p. 174-175).

Il importe bien plus, pour la thèse « Bruges port de mer » reprise maintenant par MM. Gobert et De Blois, de savoir s'il est vrai que l'envasement du Zwijn, et l'augmentation du tirant d'eau des navires due à la découverte de l'Amérique, furent les deux causes qui « réunies amenèrent la ruine de Bruges » à la fin du xv<sup>e</sup> siècle, comme le croit notre collègue (p. 165), ou bien si la cause principale de cette déchéance ne doit pas être cherchée, comme les prétentions actuelles des Brugeois montrent assez qu'ils l'ont compris, dans le fait de l'ouverture du port d'Ostende, sous Philippe le Bon, au cours du même xv<sup>e</sup> siècle (ancien port à l'ouest de la ville), et dans la préférence parfaitement logique que les Brugeois d'alors, meilleurs commerçants que leurs descendants modernes, accordèrent de plus en plus à une place si rapprochée d'eux et si avantageusement située sur la mer même.

Le commerce a ses grandes lois, que tout véritable économiste comprend sans peine. C'est ainsi que plus tard, le peu de sécurité politique de nos côtes, la situation plus centrale d'Anvers par rapport aux anciens Pays-Bas tout entiers, et la plus grande facilité de ses communications avec l'Allemagne, jointes à la plus grande profondeur d'eau de son fleuve, décidèrent le commerce principal d'Ostende et même ce qui restait de celui de Bruges, à transporter le théâtre de leurs opérations à Anvers, jusqu'à l'époque où, poussé toujours par les mêmes lois, notre commerce maritime émigra en masse, dans la république batave, en Angleterre et ailleurs. L'on peut être bien convaincu que tout cela s'est opéré sans que le commerce eût manifesté l'ombre d'un souci des principes de la géométrie.

(Ce que M. Gobert appelle (p. 176) « règle idéale de division » de l'Europe en bassins de transports » ou plutôt en rayons d'action commerciale, c'est-à-dire « la limitation du bassin de » transports d'un port d'après le principe de la moindre

» dépense à faire pour arriver à ce port (*ub. sup.*), » n'est pas idéal le moins du monde : c'est tout ce qu'il y a de plus réel, de plus positif; mais ce n'est qu'un des nombreux principes tout aussi réels, qui donnent aux ports leur importance légitime et de fait. Ce qui est absolument idéal, au contraire, c'est la division géométrique en bassins de transports, et plus encore, si possible, l'oubli que notre aimable collègue commet, après avoir posé son principe, d'y comprendre de nombreux ports, c'est-à-dire de nombreuses conséquences de ses prémisses. Si de semblables procédés de raisonnement étaient admissibles, on démontrerait tout ce que l'on voudrait, et nous ne désespérerions pas de voir paraître la thèse : « Arlon et » Verviers ports de mer ! »

Les faits qui se présentent actuellement aux méditations du commerce belge et des pouvoirs de l'État, sont plus sérieux que cela : autrefois, ni Dunkerque ni Flessingue ne recevaient de nombreux millions de nos voisins pour tâcher de nous enlever notre trafic, à commencer par celui d'Anvers. Ces deux villes nous appartenaient et elles n'avaient ni l'une ni l'autre une bien grande importance commerciale. Aujourd'hui ce sont nos plus ardents adversaires, et on leur prodigue les moyens matériels propres à les faire réussir dans leur œuvre de concurrence à mort. Leur programme est simple, logique, ouvertement avoué; le voici : « Profiter de ce qu'il y ait chez nous » des gens assez imprudents pour laisser tranquillement » Ostende s'ensabler en ne s'occupant que des ports de » Bruges, de Bruxelles, de Malines ou de Louvain; enlever » aussi le cabotage d'Anvers, afin d'aider ainsi les partisans » des canaux maritimes brabançons dans le grand partage de » la prospérité de notre métropole commerciale. »

Et remarquez que c'est ce moment-là que nous irions choisir pour faire de la politique économique *bruxelloise et brugeoise*, au moyen de procédés aussi géométriques que peu commerciaux; pour engager les navires de mer qui fréquentent

l'Escaut à ne plus s'arrêter à Anvers, mais à pousser jusqu'à Haeren et à Hanswijk. C'est lorsque toute la sécurité matérielle de la Belgique indépendante repose sur la défense de la place d'Anvers, qu'on viendra nous démontrer, par le premier livre de Legendre, que le grand étaple à charbons, INDISPENSABLE à la défense d'Anvers, comme à l'alimentation de ses bateaux à vapeur et à la production d'un fret supplémentaire de retour, pour la plupart de ses navires, doit être transporté quelque part aux environs de Bruxelles !

Mais on oublie donc que rien de cela ne se réalise aussi facilement que cela ne se dit ou ne se croque sur une feuille de papier ?

On crie à la ruine, parce que les houilles étrangères pénètrent en Belgique et viennent faire concurrence aux nôtres, jusque sur nos marchés producteurs de combustible, de la Meuse et de la Sambre; et l'on nous propose sérieusement comme remède à cela : « l'exportation de notre charbon au delà des » mers, et le port de Bruxelles (p. 193) ».

Certes, M. Gobert ne songe pas à supprimer en Belgique la liberté du commerce et à proclamer la remise à l'État du monopole absolu du trafic de la houille. Eh bien donc, comment pourrait-il parvenir à empêcher nos commerçants et nos fabricants de continuer leurs préférences pour les houilles étrangères moins coûteuses, surtout lorsque les moyens de les faire arriver à leurs magasins se trouveront notablement améliorés, grâce aux canaux brabançons et surtout à la franchise de transport qu'on demande pour eux, en vertu de cet autre principe plus mathématique que politique « qu'il faut que les » canaux comme les Belges (*sic*) soient égaux devant la loi » (p. 178) ».

D'un autre côté, nous qui n'avons pas de marine, et qui abandonnerions tout espoir d'en jamais avoir une si nous étions assez simples pour détourner nos vues de l'amélioration de nos ports côtiers, pourrions-nous bien expédier avantageusement



nos houilles « au delà des mers », alors que nos concurrents pour ce commerce souffrent plutôt d'une pléthore de matériel nautique de transport, et parviennent à livrer leurs charbons jusqu'au pied de nos bures ? Est-ce que nos concurrents n'auront pas tous les moyens pour eux de nous empêcher à *fortiori* ce trafic de houilles au delà des mers, à nous qui n'avons pas même une apparence de colonie ?

Voir énoncer de pareilles idées économiques sous le patronage et en quelque sorte au nom du Syndicat des syndicats du commerce belge, c'est vraiment à en perdre courage.

« Bruxelles et Bruges ports de mer » ne sauraient corriger absolument en rien les difficultés de notre industrie houillère, d'abord parce que les houilles étrangères profiteraient encore plus que les produits similaires belges des facilités et de l'économie qui résulteraient de l'agrandissement du canal de Willebroeck ; ensuite parce que cela ne modifierait aucune des conditions de l'extraction ; enfin parce que, pour une même durée d'emploi, le matériel maritime de transport coûtant plus que les bateaux intérieurs, il est de l'intérêt du commerce d'opérer le transbordement, non à Bruxelles, mais à Anvers, où il trouve d'ailleurs, quoi qu'on dise, des installations qui manqueront encore longtemps au port projeté de Haeren.

On a beau déclarer, comme cela est arrivé récemment à un honorable député de Bruxelles, que si le port de Haeren doit coûter beaucoup plus que ne le croit M. Gobert, « nous sommes assez riches pour nous le donner » : ce n'est plus là de l'économie, ni même de la politique ; c'est de la fantaisie financière, fort peu d'accord avec notre histoire et notre esprit national.

Et ce que nous venons de dire pour les houilles, est tout aussi applicable à chacun des produits pondéreux qu'on espère concentrer à Bruxelles, soit en les tirant de l'étranger, soit surtout en les prenant à nos marchés industriels. Notre capi-

tales, quoi qu'on fasse, est et restera avant tout une ville de luxe et de consommation, et si l'on devait attendre le développement de son commerce maritime pour rétablir ses finances obérées, elle pourrait se préparer à une bonne faillite. Bruxelles produit mille articles spéciaux, pour ses propres besoins, et elle appelle à elle, du dehors, tout ce dont elle a besoin dans sa situation particulière, et qu'elle ne parvient pas à fabriquer elle-même en quantité suffisante. Ses brasseries et distilleries lui donnent une partie des boissons qu'elle consomme en abondance; elle achète le reste. Elle fabrique de belles dentelles, de la joaillerie comparable à celle de Paris, sinon plus belle; des voitures justement réputées pour leur élégance et leur solidité; mille autres articles de ce genre, mais ne pouvant en aucune façon fournir un fret maritime de quelque importance.

L'agglomération, y compris Molenbeek et Laeken, n'est pas une place de grande industrie, pouvant, sous n'importe quelle forme, fournir avec un peu de régularité des chargements d'expédition. Ce n'est pas même un lieu de production agricole, dans ce sens; car sa consommation locale dépasse ses ressources.

Que cette place se trouve sur des voies navigables aussi importantes que possible, comme port de passage et marché local, rien de mieux. Il y a vingt ans que je suis moi-même l'avocat de cette idée; mais qu'on songe à en faire le port d'aboutissement d'une grande ligne maritime, ce n'en serait pas moins absurde, quand nous serions assez riches pour nous payer toutes les superfétations du monde.

Si nous sommes réellement si riches, eh bien! donnons-nous le temps de la réflexion, bien nécessaire en matière de commerce et de travaux publics; et alors, voici ce que nous comprendrons sans peine: joindre à l'Escaut les bassins de grande production de la Sambre et de la Meuse, par des canaux assez profonds pour dispenser nos produits pondéreux

de tout transbordement ; joindre aussi l'Escaut belge à la mer belge par un canal maritime qui remplace la partie néerlandaise du fleuve, améliore le régime des eaux de nos Flandres et réunisse économiquement, entre elles et avec la mer, Anvers, Gand et Bruges ; donner enfin à notre réseau national de chemins de fer et de canaux, une tête occidentale digne de lui et de notre position en Europe, en couvrant la rade et le port d'Ostende contre la tempête et contre l'ensablement ; maintenir et renforcer ses courants littoraux de façon à augmenter la profondeur du mouillage couvert (aujourd'hui 7 mètres 20 à marée basse) ; empêcher par ces mêmes courants l'obstruction d'une large passe à creuser dans le Stroombank, devant le Kursaal actuel, et rendre impossible le retour de la barre devant le chenal du port ; renforcer les chasses de manière à avoir raison, avec ou sans le concours de la drague, de la vase qui se dépose dans tous les ports de la mer du Nord, et ne les empêche pas de nous faire concurrence ; améliorer encore l'entrée du port d'Ostende, en l'élargissant et en chargeant ses bassins de chasse par le moyen d'écluses éloignées de son chenal et menant à un port spécial pour ses bateaux de pêche ; faire enfin le nécessaire pour donner à Anvers toute l'importance que comporte cette place ; pourvoir Bruges, Ostende et Nieuport de bassins et entrepôts appropriés à leur situation et proportionnés à leur développement probable.

Voilà mon « plan d'ensemble pour le développement méthodique du commerce maritime belge », en tant qu'il s'agisse des ports et canaux maritimes. De plus, je canalise la Dyle et l'Orneau, en prolongeant cette ligne par Lierre jusqu'au canal de la Campine, près d'Anvers, de manière à mettre cette dernière ville en rapport avec Mézières et la haute Meuse, par une voie plus courte de 100 kilomètres que le nouveau canal de Dunkerque à la Meuse.

Tous ces travaux, qu'il ne s'agit pas d'exécuter en bloc, et dont les plus urgents sont ceux d'Ostende et d'Anvers, je les

ai proposés longtemps avant MM. de Maere, de Grandvoir, Colson, Gobert, et aussi avant les villes d'Anvers et d'Ostende, l'Association houillère de Charleroi et du Centre, et le Syndicat des syndicats du commerce : mes nombreuses brochures et mes plus nombreuses correspondances, officielles et autres, sont là pour le prouver à l'évidence.

Quelle est celle des deux combinaisons qui est réellement conçue pour le progrès général de notre commerce national ? Est-ce celle de M. Gobert ou la mienne ? Les lecteurs du Bulletin en jugeront.

Certes, quand il s'agit de combiner les tracés, il est toujours avantageux d'y rattacher le plus de centres de population possible, et c'est ce que j'ai fait en créant, avant M. Colson, un port de 6 mètres d'eau précisément à Haeren, et des ports de 8 mètres d'eau à Bruges et à Gand ; mais j'ai fait cela tout simplement parce que mon grand canal de Flandre passe à côté de ces deux dernières villes, et que mon canal de l'Escaut à Liège passe à côté de Vilvorde. Bruxelles et Bruges sont donc pour moi des ports de passage, dont le fret ne m'est pas nécessaire, mais sera toujours le bienvenu, quelque modeste qu'il soit.

Rien de plus impolitique et de plus injuste que les réclamations qu'on fait au nom de Bruxelles et de Bruges. Si l'État était « bon père de famille » en « partageant également entre » tous ses enfants », comme le demande notre collègue, chaque ville du pays aurait ses monuments et son voûtement de la rivière locale, son admirable palais de justice, son bois de la Cambre, et mille autres choses, ou bien Bruxelles n'aurait rien de tout cela.

Et lorsque l'auteur termine sa notice en disant, à propos de notre « héritage commercial », que « Bruxelles, en fille » déshéritée de la famille belge, n'a pas reçu jusqu'à présent « sa part légitime », il est bien permis de se rappeler qu'elle l'a reçue et la reçoit encore chaque jour, sous des formes infi-

niment plus logiques que celle imaginée pour la création d'un port de fantaisie.

Bruxelles et Bruges ont des communications maritimes, de profondeur plus que suffisante pour leur permettre de pratiquer depuis longtemps quelque commerce maritime. Or, si l'on en excepte une couple de courageux négociants, comme la maison Verstraete-Demeurs, ces deux villes ont complètement négligé de tout temps ce précieux instrument ; car elles n'en comprenaient guère l'emploi, parce qu'elles n'en éprouvaient pas le besoin réel. Si, nonobstant son canal de 4<sup>m</sup>50 d'eau, Bruges voit l'herbe pousser longue et abondante devant son ancienne Bourse, et si Bruxelles, tout en recevant de temps en temps de Bordeaux un petit caboteur chargé de vins, se décide à combler un de ses bassins, cela tient tout simplement à ce que le vrai commerce maritime n'a jamais fait partie des besoins sérieux et des capacités réelles de la capitale de la Belgique, et qu'il ne fait plus partie de ceux de l'ancienne capitale de la Flandre. Ni l'une ni l'autre n'est placée convenablement pour servir de *fournisseur intermédiaire* aux autres marchés commerciaux, et ni l'une ni l'autre ne produit par elle-même l'élément premier du commerce de mer direct : le fret. Bruxelles est si peu une « ville industrielle », dans le sens où il faut l'entendre ici, qu'il a fallu mettre en liquidation sa seule grande manufacture, sous prétexte d'explosion de machines. Allez donc voir à Gand, à Liège, ou dans le bassin de Charleroi, si des accidents de ce genre, conséquences trop ordinaires de l'emploi des moteurs à vapeur, y arrêteront jamais une exploitation industrielle.

Anvers, par sa situation centrale sur l'Escaut maritime, à la tête des voies qui conduisent vers le sud, l'est et le nord, et aussi par tout son passé et son présent commercial ; Ostende, par sa position avancée, vis-à-vis de Londres, entre Dunkerque et Flessingue, entre le pas de Calais et les bouches de l'Escaut et de la Meuse, à la tête occidentale de tout le ré-

seau de nos voies de transport; Gand, par sa forte production locale et sa consommation de matières premières d'origine coloniale; les bassins de Liège et de Charleroi, enfin, immenses ateliers de grande industrie, de grosse production, voilà, encore une fois, nos têtes de lignes; d'une part, nos ports proprement dits, nos ports avancés; de l'autre, nos ports d'aboutissement. Ce sont ces places-là et nulle autre qui représentent le grand commerce national, celles qu'il est du devoir comme de l'intérêt de l'État belge d'aider, coûte que coûte, à développer et surtout à maintenir leur trafic, Bruxelles et Bruges dussent-elles attendre encore un siècle « leur part de ces dépenses ». Bien aveugles seraient aujourd'hui les Belges qui ne verraient point cela; et il est par trop singulier de parler de partager les avantages de ces marchés, soit avec une ville de luxe et de plaisir comme Bruxelles, soit avec un lieu de sommeil triséculaire comme Bruges.

Pourquoi ces villes, qui sont incontestablement des ports à l'heure actuelle, puisqu'elles savent envoyer des navires à Bordeaux ou ailleurs, n'en expédient-elles pas cent, deux cents par semaine en Angleterre, en France, en Hollande, dans la Baltique ou dans les ports occidentaux de l'Allemagne et des pays scandinaves? Qu'est-ce donc qui les oblige à ne point bouger de leur torpeur commerciale?... Il y a cinq cents ports, anglais, néerlandais, français, allemands, russes, scandinaves, italiens, espagnols, américains ou autres, qui n'ont pas de communications maritimes aussi favorables que Bruges ou même que Bruxelles, mais qui savent bien trouver un trafic maritime infiniment plus étendu que celui de Bruxelles, Malines, Louvain et Bruges réunies. On ne saurait trop répéter que la raison de cet état de choses gît dans l'ensemble de la situation des quatre villes belges susdites, comparativement aux conditions modernes du trafic, aux moyens de transport continentaux et aux facultés de placement dont disposent nos grands marchés et nos véritables ports. Les commerçants

belges et européens ont tout autant de raisons pour embarquer ou débarquer leurs produits à Anvers ou à Ostende, plutôt qu'à Bruges et à Bruxelles, que les voyageurs en ont, d'un ordre un peu différent, pour ne point songer à se servir de ces deux derniers ports au départ ou à l'arrivée d'un passage maritime.

Parmi des centaines de faits qui montrent combien tout cela est mal compris ici, citons-en un seul : on sait qu'un grand steamer de service peut sortir sans peine à marée basse de Flessingue, doubler la barre devant la Tamise deux heures avant le plein, être poussé jusqu'à Londres par le flot, redescendre pour sortir du fleuve quand la barre est encore fraya-ble, et revenir à Flessingue à marée basse, pour repartir de même. Avec une bonne entrée et un couvert convenable, Ostende donne en outre le temps nécessaire pour embarquer et débarquer à l'aise voyageurs et bagages à chaque traversée. Anvers déjà est privée de ces énormes avantages, et l'on sait que c'est la raison pour laquelle Flessingue lui enlève ses passagers, en attendant qu'il lui prenne tous ses services rapides avec Londres. Comment donc s'y prendrait-on à Bruxelles pour lutter sur ce terrain ? On ne voit donc pas que la ligne Ostende-Londres va enlever à Calais-Douvres son principal trafic, dès que les steamers d'un tonnage convenable pourront sortir avec sécurité de notre port flamand à marée basse, pour y rentrer à la marée basse suivante ?

Après s'être montré si extraordinairement prompt à soutenir la cause aujourd'hui indéfendable de Bruges-Heyst, que le Syndicat des syndicats du commerce ne recommence donc pas aujourd'hui ses méprises à propos des ports et canaux de Bruxelles-Malines-Louvain et de Bruges-Cadzand ; mais qu'il se rallie tout simplement aux leçons de la raison, en comprenant que la Belgique doit ses efforts à l'extension simultanée et suffisante d'Anvers et d'Ostende, les auteurs, à des degrés certes différents, de la magnifique situation dont on nous parle

avec tant d'enthousiasme (p. 170). Il y a encore tant de place vide aux quais de Bruxelles et sur le canal de Willebroeck : la capitale pourra bien attendre, en compagnie de Louvain, de Malines et de Bruges, l'arrivée de son premier transatlantique. C'est sur la côte, depuis l'Elbe jusqu'au Havre, en passant par Ymuiden, Flessingue, Ostende, Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne, Dieppe et quelques autres, que se joue la grande partie économique qui décidera de notre avenir commercial. Voilà ce que le Syndicat des syndicats devrait surtout se rappeler. Si nous perdons au contraire notre temps à dresser des cartes et des tableaux au sujet des ports de Bruxelles et de Bruges, nous ferons tout simplement les affaires de nos concurrents, au détriment des Brugeois et des Bruxellois comme des autres Belges. L'étranger, spectateur intéressé de nos fautes, ne manquera pas de nous proclamer partout ailleurs, dépourvus du vrai sens commercial, tout en venant approuver très-chaleureusement, ici, le projet de Heyst, par exemple.

Or, nous n'avons pas le droit, en plein XIX<sup>e</sup> siècle, de nous ruiner en faisant rire à nos dépens par-dessus le marché. Notre position dans le monde économique et politique, si laborieusement obtenue par nos pères et par nous-mêmes, nous laisse encore des devoirs, dont le premier est de rester dignes de notre origine et de nous-mêmes. C'est déjà bien assez que, pendant que tous les ports proprement dits de l'Europe et des colonies se transformaient chaque jour, nous, les descendants de ces anciens marins flamands qui créèrent le commerce du nord de l'Europe et firent briller les anciens Pays-Bas d'un si vif éclat dans l'histoire maritime, nous soyons restés jusqu'en 1882 spectateurs immobiles de notre glorieuse côte, dépourvue de tout grand travail technique, de toute tentative pour lui restituer au moins son ancienne importance commerciale. Heureusement, il y avait au-dessus de nous quelqu'un qui, Lui, n'est point resté indifférent à un tel spectacle !

La Belgique maritime, c'est et ç'a toujours été la Flandre.



C'est elle qui a de tout temps, *aujourd'hui comme autrefois*, donné le jour à cette forte race de marins véritables que les grandes nations maritimes, à commencer par l'Angleterre et la France, viennent chercher chez nous pour remonter leurs équipages. C'est la Flandre qui a fait Bruges et Damme d'abord, puis Ostende, Nieupoort, Dunkerque, Gand et même Anvers; mais ce n'est pas elle qui ferait jamais « Bruxelles » port de mer. » Il faut à ses poumons l'air salé de la plage et des flots, comme il nous faut à nous, continentaux, les aïssances de la grande ville. Dans le Brabant, elle dégénérerait en s'y rivant au sol. Tirez-la donc, là-bas, de son inaction forcée, ou plutôt cessez de l'obliger à choisir entre l'expatriation et la pêche au Doggerbank; rendez-lui, en un mot, la mer chez elle, aussi large, aussi profonde que possible, et à ce prix, *mais à ce prix seulement*, vous verrez revivre en Belgique l'esprit des expéditions commerciales hardies et *fructueuses*.

Toutes les fois que nos populations du littoral sont rentrées en possession d'un peu de tranquillité et d'un accès convenable vers leur mer, n'a-t-on pas vu aussitôt leur activité renaître? N'a-t-il point suffi que la drague abattît de quelques centimètres la barre d'Ostende, dans ces dernières années, pour constater aussitôt un remarquable accroissement d'activité dans ce port si négligé? Et que de prodiges d'énergie et de patience n'a-t-il point fallu à cette pauvre ville pour se maintenir pendant les trois derniers siècles, envers et contre tous... et tout!

Faites cela, et alors notre industrie pourra espérer sérieusement la fin de ses souffrances chroniques de pléthore. Les Flamands répondront, eux, par des actes, à la politique jalouse de nos adversaires économiques, bien mieux à coup sûr qu'on ne pourrait le faire en coupant d'une manière quelconque notre commerce maritime en morceaux, pour en donner « leur part » à Bruxelles, Malines, Bruges ou Louvain.

La Belgique, avec sa vaste industrie, j'en prends à témoin

M. Gobert lui-même (p. 168), s'est laissé distancer par les Pays-Bas, depuis 1876, pour l'accroissement du tonnage des navires qui fréquentent ses ports. Le mouvement maritime à l'entrée montre que si nous, nation bien mieux placée géographiquement, et à cause de notre vaste industrie, pour être les maîtres du commerce d'importation de l'Europe centrale et occidentale, nous avons réussi à faire sous ce rapport des progrès plus rapides que nos voisins du nord jusqu'en 1875, notre part dans le tonnage total à l'entrée des deux pays ne s'est plus accrue en 1876, et qu'elle a diminué au contraire assez sensiblement depuis lors. De sorte que si cela continuait, si surtout nous allions commettre quelque grosse faute commerciale, nous serions condamnés à ne recevoir jamais que la moitié du tonnage de nos voisins et très probablement encore moins (voir p. 168).

Cela est beaucoup plus sérieux que ce fait que « notre » commerce maritime total dépasse en poids celui de la Hollande », et que « les exportations qui se font par les ports » belges s'élèvent en poids au double de celles qui se font par les ports hollandais ». En effet, si ces faits-là prouvent d'incontestables progrès commerciaux chez nous, grâce toujours à nos ports actuels, cela est d'abord la conséquence logique de la quasi-absence d'industrie chez nos voisins du nord, et de la nature de leur commerce, qui réalise d'énormes bénéfices sous de très petits volumes (produits coloniaux), tandis que nous réalisons de très petits bénéfices sous d'énormes volumes : fers, charbons, etc. Enfin, il ne faut pas oublier que M. Gobert redit à son tour ce que j'ai déclaré depuis quinze ans, que la France va nous enlever notre principal trafic continental en fournissant elle-même son marché de la Seine des houilles qu'il nous a prises jusqu'ici (p. 193).

Transporter beaucoup sans bénéfices raisonnables, c'est courir à la faillite : nos chemins de fer en savent quelque chose ; transporter peu avec d'énormes bénéfices, c'est faire

rapidement fortune. Un navire chargé d'épices, combien ne vaut-il pas de navires chargés de minerai de fer, de houille, de bois de construction, de moellons pour entretenir les digues en Hollande, de fontes, etc., etc. ?

Et les Néerlandais ont encore à l'entrée un tonnage presque double du nôtre ! Le moment est donc certes venu d'examiner comment les Pays-Bas s'y sont pris depuis quelques années, pour conserver cette formidable avance et même l'augmenter. Rêvent-ils, eux, de faire de la Haye et de Groeningen, des ports de mer profonds, sous prétexte que Flessingue, Amsterdam et Rotterdam ont eu « leur part » ? Non, ils rapprochent Amsterdam et Rotterdam de la mer, malgré les détritiques que notre collègue expédie si gratuitement de la Manche dans la mer du Nord, parce que le courant de flot, au moment de la haute mer et à *la surface*, y est un peu plus rapide que le courant de jusant, au moment de la marée basse !... Les Néerlandais ont aussi créé d'immenses bassins et une nouvelle entrée profonde à Flessingue, sans craindre le moins du monde la jalousie de Middelbourg, dont les négociants savent très bien qu'il leur est facile d'opérer à Flessingue, tant pour l'expédition que pour la réception des marchandises.

La France, en pleine république, consacre ses millions à l'extension de Marseille, Bordeaux, Saint-Nazaire, Brest, Cherbourg, le Havre, Boulogne, Calais et surtout Dunkerque; elle ne rêve pas, dans ce moment de lutte surtout, de « Paris, » Lyon, Lille, Rennes, Toulouse ou Montpellier et Perpignan » ports de mer ». Paris, par exemple, est très satisfait d'une ligne un peu moins profonde que le canal actuel de Bruxelles.

Voilà précisément ce que les personnes désireuses de faire le commerce maritime devraient vouloir comprendre aussi en Belgique : elles abandonneraient alors leur étrange prétention de transporter la mer en quelque sorte partout où, pour des motifs fort différents, il leur convient de transférer leur domicile.

Mais quels sont donc ces grands négociants qui, de Bruxelles, opèreront, depuis le canal de la Campine jusqu'au delà de Genève et d'Ulm, et cela par monopole? Sans doute ce sont des banquiers, des financiers, des capitalistes? Eh bien, il faudrait désespérer de la largeur de leur envergure, se méfier de leurs capacités commerciales et financières, s'ils ne voyaient même pas que l'organisation et la position d'Anvers et d'Ostende, leur fournissent pour cela, depuis fort longtemps, des moyens autrement directs, réels, faciles, que Haeren ou Anderlecht-Cureghem, Laeken ou Molenbeek-Saint-Jean ne pourraient jamais le faire. La Compagnie des Indes a-t-elle donc eu besoin de « Bruxelles port de mer » pour appeler à elle le concours financier des Brugeois, et même des Bruxellois, à une époque où l'on ne voyageait encore qu'en patache ou en barge? Qu'est-ce donc qui empêche tous les capitalistes de Bruxelles, voire ceux du pays entier, de faire le commerce maritime à Anvers, à Gand, à Ostende? Ne font-ils pas l'exploitation des chemins de fer, en Autriche ou entre Routschouk et Varna, par exemple? Et s'imagine-t-on que le terminus des lignes doive se trouver pour cela à leur porte, afin qu'ils puissent surveiller par eux-mêmes l'arrivée et le départ des trains, à la façon d'un garde-excentrique?

Disons-le hardiment, puisque cela saute aux yeux : la première cause de l'indifférence du capital belge pour les entreprises maritimes se trouve dans les innombrables hérésies économiques dont on ne cesse un instant de lui présenter le tableau. Il n'y a rien que le capital craigne plus, surtout chez nous, que les idées nuageuses et poétiques.

Mais, dit-on, si Anvers est incontestablement le premier port de l'Europe continentale, par contre les bancs de Flandre empêchent l'accès et l'approfondissement de nos ports côtiers.

Laissons-là, pour le moment, l'étrange et *inexacte* théorie qu'on nous présente pour expliquer la formation des bancs

de Flandre, et pour en conclure que notre côte doit être considérée comme perdue pour la grande navigation, depuis l'embouchure de l'Escaut jusqu'à la frontière française (1). J'ai réfuté cette théorie par le menu, dès 1876, dans ma brochure *Le canal Léopold II et le port de la Constitution*. Rappelons simplement que le concours du Roi pour 1880 porte, non pas sur la *possibilité*, mais sur « les *meilleurs* moyens d'améliorer les ports situés sur les plages basses et sableuses » comme celles de la Belgique ». Soixante-quatre mémoires ont été envoyés en réponse à cette belle et grande question, que sans doute son auguste auteur doit *n'avoir pas cru insoluble*. On peut même conclure du texte de certaines paroles prononcées depuis, en diverses circonstances, qu'un grand port, pouvant recevoir les navires du plus fort tonnage, à tous les moments de la marée, et placé sur notre côte même, est parfaitement réalisable. Du reste, un jury admirablement composé par Sa Majesté, dont on connaît assez la compétence

(1) Je ne puis pourtant laisser sans réponse la façon bizarre dont M. Gobert juge les passes qui séparent les bancs de Flandre (p. 171). « Ces passes sont » étroites et peu profondes ; la moins désavantageuse est celle qui existe entre le » banc de Wenduyne et le Paardemarkt, presque en face de Heyst. A marée » basse, elle offre à peine une largeur de 1,000 mètres et sa profondeur d'eau » n'atteint que 6<sup>m</sup>20. C'est l'existence de cette passe entre deux bancs de » sable, etc. » Si l'on mesure la passe de Heyst à la cote de profondeur — 5<sup>m</sup> par rapport au 0 d'Ostende, elle a exactement une largeur minima de 8,640 mètres. Mais soyons bon prince et accordons à M. Gobert une largeur d'un kilomètre comme il le prétend. Eh bien, il n'y a pas un marin, que dis-je, pas un mousse qui ne sourie à la vue du dédain de l'auteur pour une telle passe ! Mais tous les ports du monde seraient heureux d'en posséder une pareille, surtout avec des marées moyennes d'environ 4<sup>m</sup>, et « entre deux bancs de » sable ». En trouve-t-on beaucoup d'aussi larges entre l'embouchure de l'Escaut et Anvers ? Cette passe a en réalité deux fois la largeur du Hont entre Flessingue et Breskens, en le mesurant à ladite cote — 5<sup>m</sup> ! La « magnifique passe de Wielingen (p. 175) » qui est « la meilleure » à l'entrée de l'Escaut, mesure, toujours à la même cote — 5<sup>m</sup>, une largeur de 1,905<sup>m</sup>, c'est-à-dire qu'elle est exactement quatre fois et demie plus étroite que celle dont on fait fi. Soyons donc logiques, et alors on reviendra bientôt de ses préjugés au sujet de notre côte.

personnelle en fait de grands travaux, et l'amour sans limite pour le bien de notre commerce et la résurrection de notre marine, est appelé à se prononcer sur cette question. Il l'étudie *en ce moment même*, depuis environ un an, ce qui permet de croire que la *question de fond n'est pas plus douteuse pour lui que pour les soixante-quatre auteurs des réponses.*

Et c'est au moment où la Belgique économique attend le résultat de ce grand concours international, la décision de ce tribunal royal d'une si complète compétence, que l'honorable ingénieur des mines Gobert espère nous faire croire qu'il nous faudrait concentrer spécialement nos espérances patriotiques sur « Bruxelles port de mer », et demander aux Pays-Bas (*sic*) une nouvelle entrée pour le port de Bruges, à droite du Zwijn, *vis-à-vis de Flessingue!*

MM. De Blois et Gobert placent la tête de leur canal maritime brugeois sur la partie *la plus mauvaise et la plus mobile du Paardemarkt*, et sans vouloir ici m'attarder à discuter techniquement cette idée, je me bornerai à rappeler un fait que m'a raconté il y a quelques semaines, un des fonctionnaires les plus éminents de l'administration de notre marine.

Se trouvant, par un jour de grosse mer, avec son navire, dans cette belle passe de Wielingen dont M. Gobert fait un si chaleureux éloge (p. 174), il put constater « *qu'il ne naviguait plus dans DE L'EAU, mais LITTÉRALEMENT DANS DE LA BOUE!...* » On le voit, c'est plein de promesses pour la conception nouvelle de MM. De Blois et Gobert.

Si donc, comme le dit ce dernier, « la facilité d'accès et la » profondeur d'eau constituent l'immense supériorité des ports » de l'Escaut sur les ports de la côte et sur les ports de la » Meuse » ; et si « lorsqu'on médite ces faits, on doit se dire » que la géographie physique de notre pays nous indique » clairement l'Escaut comme la grande voie de communication » de la Belgique avec la mer », de deux choses l'une : ou bien *il faut trouver dans l'art de l'ingénieur qui a fait une étude*

*directe et approfondie du régime de la mer du Nord et de tous les systèmes de ports du monde, un moyen efficace d'améliorer l'accès et la profondeur d'eau des ports de notre côte, comme le suppose la question mise au concours par Sa Majesté; ou bien il faut nous borner à perfectionner et à compléter Anvers, Gand, voire Termonde, Wetteren, Tamise et Rupelmonde; car ce n'est certes pas avec la « géographie physique » que notre collègue obtiendra jamais à Bruxelles, Malines, Louvain et Bruges, les profondeurs d'eau qu'il croit nécessaires? Tout cela, ce sont les nombreux millions et l'art sérieusement conçu des bons ingénieurs spécialistes, qui le font réaliser conformément au but, qu'il s'agisse de Bruxelles ou d'Ostende, et c'est en corrigeant la géographie physique qu'on y parvient. Ce n'est et ce ne peut être que cela, nulle part, que ce fait soit ou non favorable à la thèse « Bruxelles et Bruges ports de mer ».*

Est-il vrai et comment l'est-il, que les ponts et chaussées belges aient condamné le projet de Maere, parce que « l'ensablement ou l'envasement » rendraient la conservation du port proposé pour Heyst impossible ou trop dispendieuse? Ces affirmations qui ne portent que sur un seul point sont, dans des questions aussi complexes, essentiellement vicieuses. Certes, c'est là une des nombreuses raisons qui ont fait repousser, non l'idée elle-même, l'idée intrinsèque du port de Heyst, mais le *dispositif technique* recommandé par l'honorable ingénieur gantois. Cela ne prouve pas du tout que, par d'autres procédés, connus du jury royal, il ne fût pas très possible de créer et d'entretenir sans trop de frais, un port profond, même aux environs de Heyst. Il n'est pas juste d'interpréter ainsi la pensée, non encore officiellement connue, d'un corps éminent de gens spéciaux, comme les sommités du corps des ponts et chaussées.

Veut-on connaître l'objection fondamentale et décisive, non seulement contre le projet de Heyst, modifié ou non, mais en

même temps contre le *projet De Blois et Gobert*? Elle n'est qu'indirectement en rapport avec la technique et la nautique; elle est surtout économique et politique; la voici en deux mots :

Les marins, et surtout ceux des Pays-Bas savent à n'en point douter, que le grand défaut de Flessingue, défaut contre lequel il n'y a aucun remède à la portée de nos voisins du nord, c'est que sa rade, large et profonde, ne présente guère de bon ancrage, et pas du tout de couvert. Nos pauvres marins d'Ostende, auxquels on a bien dû jusqu'ici présenter cette « ancre de salut », faute de mieux, ne savent que trop bien à quoi s'en tenir sur son efficacité. Les pilotes de Flessingue eux-mêmes ne s'y fient guère, et des marins peu habitués à la navigation de la mer du Nord, qui voudraient chercher par eux-mêmes un refuge à Flessingue en temps de tourmente, seraient inévitablement perdus corps et biens. La rade de Flessingue a donc, surtout à l'étranger, une réputation aussi détestable que méritée, aussi avantageuse aux ports belges que fatale au port zélandais. Nos voisins du nord désireraient donc, très naturellement, que nous fussions assez simples pour créer une bonne rade couverte, un grand refuge, quelque part sur la rive gauche du Hont, ou à très peu de distance de là, par exemple à Heyst. Nous leur donnerions ainsi, à nos frais et à nos dépens, la seule chose qui leur manque pour faire efficacement la concurrence à Anvers, à Gand, à Ostende, comme pour étouffer dans l'œuf les vellétés de résurrection du commerce maritime de Bruges. De notre côté, nous sommes depuis longtemps désireux de posséder, sur notre côte, le plus grand refuge possible, pour les navires qui fréquentent nos ports côtiers et ceux de l'Escaut belge; mais c'est là pour nous une question nationale trop importante pour que nous aillions bénévolement la gêner, en la résolvant pour nos compétiteurs et contre nous-mêmes. Nous ne le ferons donc ni à Heyst, ni encore bien moins près de l'ancienne



embouchure du Zwijn. MM. De Blois et Gobert peuvent en être convaincus.

Nous ferons cela à Ostende, c'est-à-dire, pour les conditions du problème, au maximum de distance entre Flessingue et Dunkerque, deux ports qui ont déjà, pour nous combattre, de trop bonnes armes pour que nous ayons la complaisance de charger celles-ci, en invitant leurs propriétaires à tirer sur nous.

Ostende se trouve d'ailleurs sur l'axe des communications entre Londres et le continent, à la tête des bancs de Flandre; Ostende est le port de refuge le mieux placé pour nous, entre le pas de Calais et l'embouchure de l'Escaut; c'est par rapport à ce fleuve, ce que le mouillage de Yarmouth est relativement à la Tamise. Ostende a devant elle une immense rade profonde (grande rade), et une rade plus petite, déjà partiellement couverte, à ancrage très convenable, offrant un mouillage de plus de 7 mètres aux marées basses des syzygies. Comme refuge absolument sûr, il ne lui manque que d'être couvert par un exhaussement artificiel du Stroombank, afin d'y mettre les navires à couvert contre les vagues des tempêtes du large, et une bonne passe profonde à travers le même Stroombank. Mais comme port proprement dit, appelé à profiter de son rôle nouveau pour étendre son commerce et faire revivre la prospérité maritime de la Flandre, il faut que son port et son chenal, désormais débarrassés de la vague et des sables qu'elle amène, soient élargis, approfondis, et que le régime de ses chasses, développé et amélioré, réduise à un minimum l'intervention de la drague pour les débarrasser aussi de la simple vase.

Voilà bien notre thèse au point de vue national. Certes, elle semble *à priori* présenter des difficultés pratiques; mais c'est précisément pour cela qu'il y a et qu'il faut qu'il y ait des ingénieurs spécialistes. On se trompe d'ailleurs du tout au tout, lorsqu'on la croit insoluble.

Ostende deviendra, nous ne craignons pas de l'affirmer, un

des plus grands et des plus beaux ports de l'Europe. On lui assurera toutes les facilités, toute la sécurité qui lui manquent pour cela, sans la vingtième partie des difficultés techniques appréhendées par les défenseurs de « Bruxelles port de mer », et, en fin de compte, cette vaste transformation coûtera beaucoup moins de sacrifices réels au pays que le port de Haeren, dont « nous sommes assez riches », dit-on, pour nous payer l'étrange fantaisie.

Ostende, encore une fois, se fera dans ces conditions, à la grande confusion de ceux qui resteraient les défenseurs des idées particularistes et au grand honneur de notre juste réputation de peuple sensé et pratique, instruit et désireux de progrès véritables, aussi partisan des dépenses utiles et fructueuses qu'éloigné de la tentation de jeter ses capitaux par *ports* et *fenêtres*.

Mais je dois à la vérité d'ajouter, avec la même conviction, que notre patriotique collègue M. Gobert sera le premier à s'en féliciter.

Bruxelles, le 9 juin 1882.

VERSTRAETE, capitaine.

---