

BRUGES PORT DE MER

SOLUTION DE LA QUESTION

PAR

A. DE MAERE LIMANDER

Ancien membre de la Chambre des Représentants.

GAND

IMPRIMERIE C. ANNOOT-BRAECKMAN, AD. HOSTE, SUCC^r
MARCHÉ AUX GRAINS N° 6

—
1889

301497

22'915

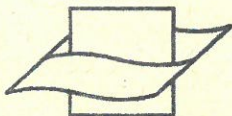
BRUGES PORT DE MER

SOLUTION DE LA QUESTION

PAR

A. DE MAERE LIMNANDER

Ancien membre de la Chambre des Représentants.



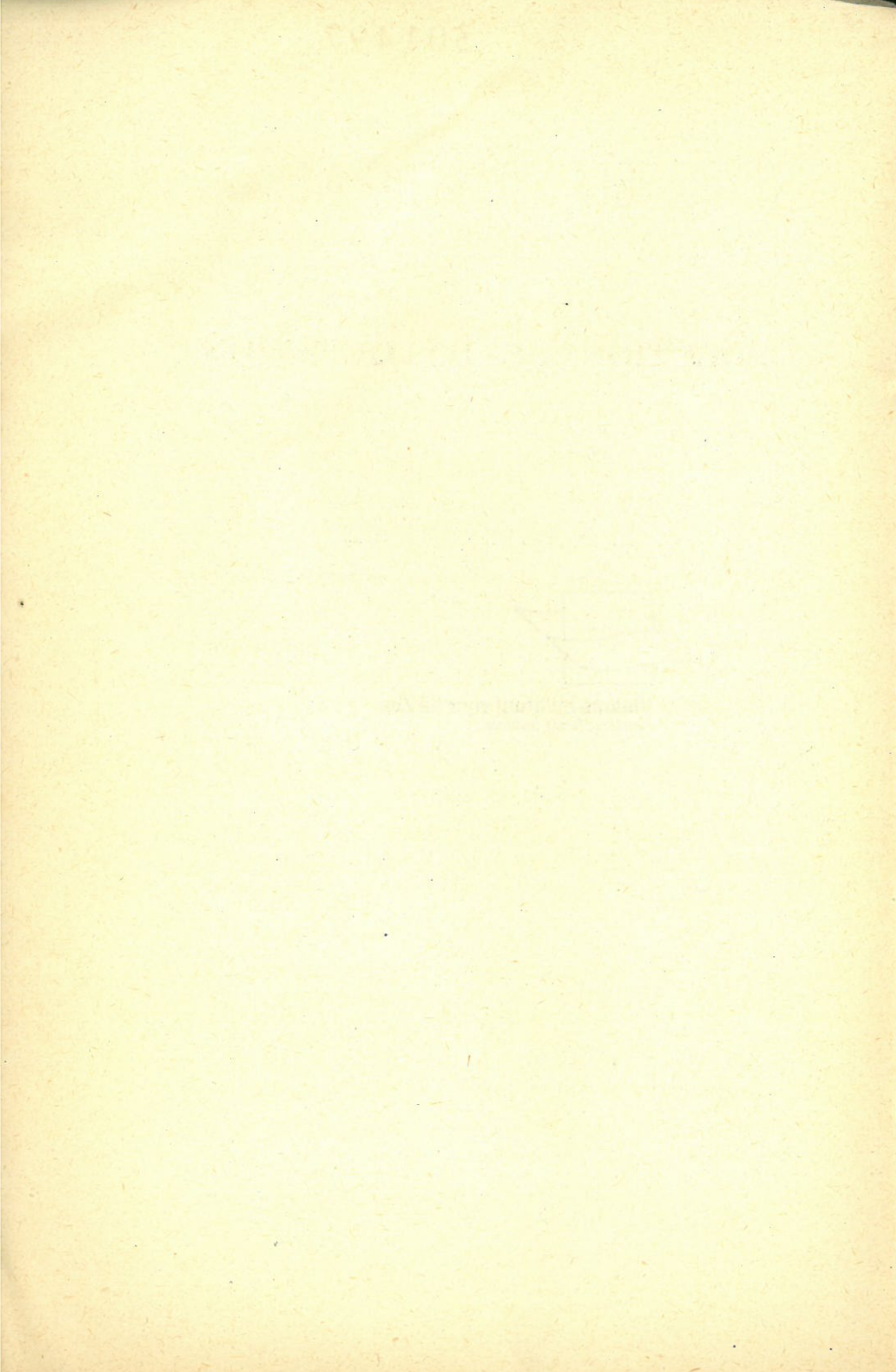
Vlaams Instituut voor de Zee
Flanders Marine Institute

GAND

IMPRIMERIE C. ANNOOT-BRAECKMAN, AD. HOSTE, SUCC^r

MARCHÉ AUX GRAINS N^o 6

—
1889



BRUGES PORT DE MER.

SOLUTION DE LA QUESTION.

Un auteur de projet qui défend son œuvre par des raisons et des arguments qu'il tire de lui-même, ne persuade guère le public. Celui-ci le tient en suspicion et volontiers l'accuse, pour peu qu'il insiste, de plaider *pro domo sua*, c'est-à-dire, pour son intérêt ou sa vanité.

Pour éviter cet écueil, je ferai dans le présent écrit, ce que j'ai fait dans ma publication précédente, je m'effacerai et laisserai parler les autres.

J'accorderai la parole aux plus autorisés, cela va sans dire et mon rôle se bornera à tirer de leurs déclarations les conclusions qu'elles renferment.

Ce faisant, je n'aurai pas de peine à démontrer le bien fondé de ma thèse, à savoir : que le côté financier de la question « Bruges port de mer » est, aujourd'hui, résolu, comme le côté technique l'a été depuis longtemps et que dès lors, l'œuvre se présentant, dans son ensemble, à l'état complet, rien ne s'oppose plus à ce que l'exécution en soit immédiatement ordonnée.

Cela dit, j'entre en matière.

1.

Déclaration de M. De Bruyn, Ministre des Travaux publics.

(Séance de la Chambre du 9 août 1889, page 1953.)

... « On a affirmé d'autre part, que le travail (Bruges-Heyst) doit se faire par l'État. Je fais à cet égard toutes mes réserves.

« L'engagement de l'honorable ministre des finances ne peut être invoqué ici pour appuyer cette affirmation » (1).

« Mon honorable Collègue, en déclarant qu'il avait rompu les négociations avec les compagnies, faisait allusion à une firme déterminée qui ne lui avait pas offert les avantages et les conditions qu'il recherchait. Il a conclu, il est vrai, qu'en présence de cet insuccès les travaux seraient exécutés aux frais de l'État. Ces paroles toutefois, ne lient pas le gouvernement, elles ne s'appliquent qu'à une espèce, mais ne fixent pas un principe défini et irrévocablement arrêté. »

« Je tiens pour certain qu'il y aurait un notable avantage à laisser dans un travail de cette importance une large place à l'initiative privée qui a réalisé tant de grandes conceptions en Angleterre. Si l'on pouvait trouver une Compagnie qui pour la construction soit intéressée dans l'exploitation du canal et du port, nous provoquerions un grand effort pour hâter le développement du commerce de Bruges et alimenter le transport du canal. »

« Il ne suffit pas, en effet, de créer un port — nous en avons l'exemple à Flessingue — il faut encore y amener des navires, en créant des courants de transport. »

(1) L'honorable M. Beernaert disait, en effet, dans la séance de la Chambre du 18 mai 1888 : « le gouvernement s'est donc décidé à rompre des négociations qui avaient trop longtemps duré et il estime qu'il y a lieu de créer « le nouveau port aux frais de l'État avec le concours de la ville et de la province. »

« Le canal maritime vers Bruges est un grand corps auquel il faut donner la vie, le mouvement, en un mot une âme. Il faudrait donc trouver un constructeur exploitant qui nous apporte des éléments de prospérité que nous ne possédons pas en nous mêmes, car j'estime que dans la situation actuelle Bruges ne possède pas ces éléments. »

2.

Déclaration de M. De Bruyn, Ministre des
travaux publics.

(Séance du Sénat du 15 août 1889, page 537.)

... « Je considère que nous sommes trop avancés pour pouvoir encore émettre des doutes à ce sujet. Il faut de toute façon donner à Bruges des communications meilleures avec la mer, que ce soit par Ostende ou par Heyst, il y a dans tous les cas un point acquis, c'est que l'engagement de faire quelque chose a été pris. Nous n'y faillirons pas.

« INCONTESTABLEMENT HEYST VAUT MIEUX QU'OSTENDE. »

« Si Ostende a pour lui l'avantage d'une situation acquise tout le monde est d'accord pour reconnaître que Heyst se présente dans d'excellentes conditions. »

« Tout cela, je le repète, doit être mûri. Cependant, je tiens à faire devant le Sénat la même réserve que celle que j'ai faite à la Chambre, relativement à l'interprétation que l'on donne à la première partie de la déclaration de l'honorable M. Beernaert, et consistant à dire que le gouvernement s'était décidé à rompre des négociations avec des demandeurs en concession parce qu'il estimait que la création d'un nouveau port, aux frais de l'Etat avec le concours des villes et de la province s'imposait. »

... « Le gouvernement n'a évidemment pas pris la décision de créer à ses frais un canal maritime et de mettre ainsi fin à toutes

les négociations commencées en vue de confier le travail à une société — belge de préférence, étrangère au besoin — qui assurerait la mise en exploitation du port : il n'est pas question de cela. »

« Qu'on veuille bien le remarquer : l'exploitation d'un port est une affaire essentiellement commerciale. »

« Les Anglais n'ont pas, jusqu'à présent, fait un seul port, autrement que par des sociétés financières qui les ont mis en exploitation. C'est de cette façon que nous aurions grand avantage à procéder. »

« Parce que M. le ministre des finances nous a dit qu'il n'entendait pas continuer les négociations avec une certaine compagnie, ne présentant point des conditions convenables, il ne faut pas en conclure que les négociations d'une façon générale, soient abandonnées. »

« Nous les reprendrions bien volontiers, si l'on pouvait trouver une compagnie qui ferait la construction et l'exploitation du port et viendrait lui apporter l'activité commerciale qui doit faire revivre Bruges et lui rendre son ancienne prospérité. »

3.

Déclaration de M. Beernaert, Min. des Finances.

(Audience des délégués brugeois du 1^{er} août 1885.)(1).

Lecture faite de l'adresse que lui avait présentée le bureau du Meeting brugeois, l'honorable M. Beernaert déclara aussitôt qu'il était encore dans les mêmes dispositions qu'en 1878, que depuis cette époque jusqu'à ce jour, il n'avait cessé de s'occuper de la

(1) Étaient présents : MM. de Crombrughe et van Ockerhout, sénateurs ; Visart et Ronse représentants ; Van Nieuwenhuyse, van den Brande, Ivon, G. De Rycker, L. De Wulf, Dumon-de Menten, Maehesoone, G. Parmentier, C. Serweytens, A. Storie, A. Van Acker, Vercruyse, Roelant, Baert, Van Neste, de Maere-Limnander et Buse, secrétaire de la section gantoise « Bruges port de mer. »

question « Bruges port de mer », que pour lui personnellement, cette question devait se résoudre en faveur de la revendication brugeoise.

En sa qualité de président de la commission internationale (février 1884) il avait pu se renseigner complètement sur la valeur technique du projet en question et plus particulièrement, en ce qui concerne les avantages que présentait l'emplacement du port à Heyst, et son maintien relativement facile. Il partageait absolument en tous points la manière de voir de l'auteur du projet et il s'était rallié avec conviction et en connaissance de cause à l'avis émis par la commission internationale.

Je serai, a-t-il dit, l'avocat de la cause de Bruges, non seulement auprès de mes collègues du ministère mais à la Chambre, et je vous déclare bien franchement que je serai heureux de pouvoir attacher mon nom aux travaux de Bruges, comme j'ai eu la bonne fortune de pouvoir l'attacher aux travaux d'Anvers.

Mais, a continué M. Beernaert, je ne suis pas seul et s'il est reconnu que le pays est unanime à désirer l'augmentation de son outillage maritime, il y a divergence d'opinion au sujet de l'emplacement et du point de la côte à désigner à cet effet.

Les uns veulent Ostende, les autres Nieuport.

Vous autres et moi-même, je le répète, nous donnons la préférence à Heyst. Ostende, je ne vous le cache pas a pour lui de puissantes influences, Nieuport a également ses partisans convaincus.

Evidemment, toutes ces questions devront être étudiées par le Gouvernement; elles ressortent plus particulièrement du département des travaux publics et c'est mon collègue M. de Moreau, qui devra en faire l'étude approfondie(1).

(1) Aujourd'hui, c'est l'honorable M. De Bruyn qui est chargé de ce soin.

* Depuis le 17 novembre 1877, date de la publication de mon mémoire intitulé: « D'une communication directe de Bruges à la mer » M. De Bruyn est le *cinquième* Ministre des Travaux publics appelé à « faire une étude approfondie » de mon projet. Je ne méritais pas cet excès d'honneur.

... Quant aux conditions financières que nous fait le Syndicat anglais, je vous dirai avec la même franchise que je ne puis les accepter; la garantie de 3 % demandée est trop élevée; l'Etat peut trouver de l'argent à ce taux et alors il n'y a pas de raison pour qu'il n'exécute pas les travaux lui-même(1).

... Sur l'interpellation d'un délégué M. le Ministre déclare que si la garantie de l'Etat réclamée par le Syndicat anglais pouvait être abaissée encore et ce dans des proportions sensibles, *il n'hésiterait pas à accorder la concession*, car alors l'intervention de l'Etat ne constituerait plus qu'un subside. Pareil subside ne pourrait sembler exorbitant, de grands travaux publics n'ayant pas été jusqu'ici exécutés au profit de la Flandre.

Apportez de meilleures conditions financières, déclare M. Beernaert en terminant, diminuez le taux de l'intérêt réclamé et *j'accorderai la concession*; JE L'ACCORDERAI SANS MÊME ATTENDRE LE RÉSULTAT DE L'EXAMEN COMPARATIF QU'ON VOUDRAIT ÉTABLIR ENTRE HEYST ET LES DEUX AUTRES PORTS DE LA CÔTE.

4.

Déclaration du Syndicat anglais.

(Lettre du 3 août 1888.)

Quatre jours après l'audience ministérielle ci-dessus je reçus du Syndicat anglais la lettre publique suivante :

« Ensuite de l'entrevue que vous avez eue avec M. le Ministre

(1) Cette assertion de M. Beernaert a été vivement combattue par les délégués brugeois. Ceux-ci firent observer, que la dette belge était représentée par une capitalisation au taux de 5,47 %; que, dès lors, le gouvernement en accordant la concession bénéficierait, encore d'environ 1/2 % et quant à l'exécution des travaux par l'Etat, les délégués ajoutèrent qu'il ne suffit pas de construire les travaux, mais qu'il faut également assurer la clientèle du port et qu'une compagnie est seule à même de réaliser le plus tôt possible ce côté essentiel de l'affaire, que d'ailleurs une compagnie travaille plus vite et à meilleur marché que l'Etat.

et du résultat de cette entrevue dont vous nous avez donné connaissance, nous avons l'honneur de vous informer, qu'après en avoir référé à nos Collègues du Syndicat, nous pouvons modifier notre demande en concession provisoire de 12 juillet dernier, en ce sens que la garantie à fournir serait réduite à 2 % à servir en obligations belges 3 % au cours du jour. »

« Il reste entendu que, comme il est dit dans le projet soumis au gouvernement, le capital social sur lequel portera la garantie de 2 % sera fixé ultérieurement et de commun accord. »

5.

Déclaration de M. de Moreau, Ministre des Travaux publics.

(Audience des délégués brugeois du 19 août 1883.) (1).

... La création d'un port en eau profonde sur nos côtes, est une question qui intéresse non seulement la ville de Bruges et la province de la Flandre Occidentale, mais le pays tout entier. Le commerce belge dont le développement dépasse toutes les prévisions, réclame impérieusement un outillage plus complet et rien ne saurait mieux lui venir en aide que l'établissement d'un port en eau profonde sur notre littoral.

A cet égard ma conviction est faite; *elle est aussi entière que celle de mon honorable collègue M. Beernaert.*

Mais, je suis tenu à plus de réserve que lui, dès qu'il s'agit de me prononcer sur le choix de l'emplacement, où le port doit être construit.

Je dois avant tout, être en possession de l'avis motivé des

(1) Étaient présents : MM. Van Ockerhout et baron de Crombrughe, sénateurs; MM. Visart, Rouse et De Clercq, représentants; MM. Van Nieuwenhuyse, Van Acker, Serweytens, Strubbe, Van Neste, De Jonghe, Parmentier, Dumon-de Menten, Vereruyse, De Wulf, Roelant, Storie, De Ryckere, Buse et de Maere-Limnander.

fonctionnaires de mon département. Je le regrette, car si le temps n'avait pas fait défaut, j'aurais été heureux d'avoir pu vous faire des déclarations catégoriques comme celles que vous avez reçues de mon honorable collègue M. Beernaert.

Lui vous a dit et je suis autorisé à vous le redire en son nom, qu'en présence de la réduction d'intérêt consentie par le Syndicat anglais, la concession provisoire non seulement, PEUT être donnée, mais qu'elle doit être donnée. »

Je vous le promets, l'étude de mon département ne sera pas longue, son examen sera sommaire.

Un délégué du Meeting ayant fait observer que l'opinion de certains fonctionnaires du gouvernement sur la question « Bruges port de mer » est connue, que durant le long examen auquel ils se sont livrés, ils ne l'ont guère cachée, que cette opinion est défavorable et qu'il est de notoriété publique que leurs sympathies sont pour Ostende, M. le Ministre répond : que c'est à tort que l'honorable membre s'émeut si vivement des résultats possibles d'un nouvel examen ; que quels que soient les résultats, le gouvernement n'en garde pas moins une liberté absolue, qu'octroyer une concession constitue un acte de gouvernement et n'est pas l'entérinement d'un simple avis administratif, qu'au surplus dans son administration comme partout ailleurs, les idées peuvent se modifier, que là aussi « les flots sont changeants ».

6.

Déclaration du comte Visart, bourgmestre de Bruges.

(Même audience du 19 août 1885.)

...La question de Bruges se présente dans des conditions toutes spéciales.

Pour l'exécution des travaux, une compagnie s'est constituée

à l'instar de ce qui se fait en Angleterre pour des ouvrages de même nature.

Presque tous les ports Anglais, celui de Douvres en particulier, ont été construits aux frais communs des corporations intéressées, des autorités locales et du gouvernement.

C'est à l'initiative privée qu'on les doit et les associations particulières, où des boards en ont l'administration.

Quelque chose d'analogue se présente pour Bruges, c'est un fait qu'il constate avec satisfaction et qu'il recommande à toute l'attention du gouvernement. C'est une innovation qui mérite de prendre racine chez nous. Au reste, les conditions financières faites au gouvernement (garantie de 2 %) sont aujourd'hui très favorables et acceptables; de plus l'intervention de la ville de Bruges est certaine et celle de la province peut être sollicitée. *Ceci constitue un ensemble de conditions qu'on ne retrouve nulle part.*

Elles ne se présentent ni pour Ostende, ni pour Nieuport, et si là, le gouvernement se décidait à entreprendre de grands travaux, c'est aux frais de l'État qu'il devrait les exécuter.

« Pour Bruges on ne demande à l'État qu'une simple rente annuelle qui cessera, dès que l'entreprise se suffira à elle-même et celle-ci sera d'autant plus prospère qu'elle sera confiée à des mains particulières. »

7.

Lettre du Ministre des travaux publics au bourgmestre de Bruges.

Bruxelles, 6 novembre 1885.

« Monsieur le Bourgmestre,

« Le gouvernement est disposé à accorder la concession provisoire demandée par la société anglaise, qui fournirait les capitaux nécessaires pour la construction du port de Heyst-Bruges et se chargerait de ce travail.

« Il recherche la forme dans laquelle cette concession devrait être accordée et quelles pourraient en être les conditions.

« Agrérez, Monsieur le Bourgmestre, etc.

« (Signé) Chev. : DE MOREAU(1) »

J'arrête ici ces citations que je pourrais étendre encore.

Il en résulte à toute évidence :

1° Que tout le monde est du même avis, MM. Beernaert, de Moreau, De Bruyn, comme M. Visart et les délégués du meeting brugeois.

Unaniment, ils estiment qu'il est préférable d'accorder la construction et l'exploitation des travaux de « Bruges port de mer » à une compagnie.

D'après eux, celle-ci, seule, pourra donner à l'entreprise « l'activité commerciale » dont elle a besoin ; seule, elle lui apportera les « éléments de prospérité, que la ville de Bruges, dans son état actuel, ne saurait lui fournir. »

La compagnie c'est le but, c'est le salut.

2° Que, partant de là, le gouvernement, à la suite des déclarations de MM. Beernaert et de Moreau du mois

(1) Dès le 31 octobre précédent, M. le Bourgmestre avait adressé au Président du Meeting la lettre suivante :

Monsieur le Président,

M. le Ministre des travaux publics m'informe qu'il est en possession de l'avis de son administration au sujet de la demande de concession provisoire de Bruges port de mer, et que cet avis, ainsi que les documents relatifs à la demande, font en ce moment l'objet d'une étude approfondie de sa part. Il consultera ensuite le Conseil des Ministres et me communiquera très prochainement la décision prise par lui.

(Signé) AMÉDÉE VISART.

d'août 1883, a *accordé*, au mois de novembre suivant, la concession provisoire des travaux au syndicat qui l'avait sollicitée, aux conditions financières que l'on sait, à savoir : 2 % de garantie sur le capital social.

3° Qu'à cette époque, M. le ministre des travaux publics était en possession de l'avis motivé de son département, sur la valeur technique du projet qui formait l'objet de la demande en concession(1).

En ce moment tout semblait donc réglé et il ne restait plus qu'à mettre la main à l'œuvre.

Le but poursuivi par les Brugeois depuis huit ans était atteint, aussi la joie de la population ne connut plus de bornes, elle monta au Capitole.

Hélas, comme toujours, la roche tarpéienne n'était pas loin.

Un mois après la lettre de M. Moreau, la Banque de Paris et des Pays-Bas — à la sollicitation de la maison Bisschoffsheim de Londres — avait repris les négociations du syndicat et le 16 février suivant, le chevalier de Bauer eut avec M. Beernaert un entretien, dont j'ai publié le résultat.

M. Beernaert crut ne pas devoir majorer la garantie accordée par l'État et M. de Bauer réduit aux 2 % stipulés se retira.

(1) On le voit, fidèle à sa promesse du 1^r août 1883, la réduction d'intérêt ayant été obtenue, M. Beernaert a *donné* la concession, « sans attendre le résultat de l'examen comparatif qu'on voudrait établir entre Heyst et les deux autres ports de la côte. »

Cet examen vient trop tard aujourd'hui, on est devant un fait accompli.

A cette époque, la ville de Bruges n'avait pas encore fait connaître le quantum de son intervention financière, et c'est ce silence qui a été cause, non seulement de la retraite de M. de Bauer, mais aussi de l'insuccès de toutes mes démarches ultérieures, celles de Paris en mai 1886, d'Anvers en octobre 1886, de Rotterdam en février 1887.

Les banquiers auxquels je m'adressais, ne consentaient à s'occuper de la question, qu'au cas où la ville de Bruges aurait fait connaître sa part d'intervention dans la garantie d'intérêt, celle de l'État n'étant portée qu'au taux insuffisant de 2 %.

Il est inutile de le dire, on ne trouve pas d'argent à 2 %. Mais aujourd'hui, grâce à la résolution virile prise par le conseil communal de Bruges, en sa séance du 27 avril 1889, les choses ont entièrement changé de face.

Le conseil a voté pour acquitter sa quote-part dans les dépenses des installations locales, une somme de 3,616,340 fr.; laquelle aux taux de 4 % constitue une rente annuelle de fr. 224,661 60.

Cette annuité de 224,660 fr., que le conseil communal à l'unanimité de ses membres⁽¹⁾ et aux applaudissements de la population entière, s'est déclaré prêt à inscrire au budget de la ville, représente un intérêt de 1 % sur un capital de 22 1/2 millions, en chiffres ronds.

Si donc, le gouvernement *actuel* tient les engagements de

(1) Étaient présents : MM. Comte Visart de Bocarmé, *bourgmestre président*; Ronse, Cauwe, Fonteyne, *échevins*; Van den Abeele, Van der Ghote, Van Ockerhout, Van Caillie, de Thibault de Boesinghe, Goethals, Ad. De Clercq, Strubbe, Muûls, Van Houtryve, Lefebure, Van de Walle, Kervyn, B^{on} van Caloen, Dullaert, Halleux, *conseillers*, et Thooris, *secrétaire*.

celui de 1883 — et on ne saurait en douter, car les mêmes hommes sont au pouvoir — il en résulte que, tout au moins, pour un capital de 22 1/2 millions, on aura réuni les 3 % de garantie, ce minimum de rigueur, réclamé par toutes les maisons de banque auxquelles je me suis adressé, il y a quatre ans.

L'État et la ville ont donc dès maintenant à leur disposition un capital de 22 1/2 millions de francs.

Que peuvent-ils faire de ce capital ?

Depuis, le 12 mars 1886, l'administration communale a été mise en possession de mes plans complets, comprenant : l'avant-port de Heyst, le canal maritime et les installations locales de Bruges.

Le coût total de tous ces travaux était évalué à la somme globale de 27,463,000 francs, à savoir :

1° pour le port de Heyst	fr. 13,463,500
2° » le canal maritime	» 4,000,000
3° » les établissements de Bruges	» 7,500,000
4° » les frais d'administration	» 500,000
Ensemble	<u>fr. 27,463,000</u>

Mais, il y a lieu de faire remarquer que ces chiffres peuvent être diminués dans une large mesure, si, d'une part, on réduit les installations locales — travaux essentiellement variables — au strict nécessaire, comme le propose l'administration communale, c'est à dire à 3 1/2 millions, en chiffres ronds, et si, d'autre part, l'on prend, pour les expropriations, les chiffres admis par le conseil, et pour le prix d'unité du dragage : celui de l'ingénieur en chef de la province.

Du premier chef (installations locales) l'économie sera de	fr. 2,000,000
Du second chef (expropriations)(1)	» 572,000
Du troisième chef (dragages)(2)	» 2,576,000
Total.	fr. 5,148,000

Déduction faite de cette somme, le devis global de mon projet descend à fr. 22,517,500 et ce projet est complet, il comprend outre le port de Heyst et le canal maritime les installations maritimes de Bruges à concurrence d'une somme de fr. 5,500,000

Depuis le 1^o mars 1889, le gouvernement a reçu l'avant-projet, d'une communication de Bruges à la mer, par Heyst, dû à M. Piens, l'ingénieur en chef de la Flandre Occidentale; ce projet ne comprend que deux parties distinctes, à savoir : l'avant port de Heyst, et le canal maritime et le devis en monte à la somme de fr. 22,250,000.

M. Piens ne renseigne, que pour mémoire, le coût des

(1) J'avais compté l'hectare à 12,000 fr. pour les expropriations des installations locales, ce qui pour 88 hectares à entreprendre faisait fr. 1,056,000 d'après les estimations du conseil communal il y a lieu de compter 44 hectares à 6,000 fr. et 44 hectares à 5,000 fr. soit ensemble 484,000

Différence. fr. 572,000

(2) J'ai compté le cube des dragages au port de Heyst, à fr. 1,50 le mètre, M. Piens le porte à fr. 0,60.

J'ai calculé le déblai du canal et du bassin à fr. 0,80, M. Piens les compte à fr. 0,60 le mètre.

de	fr. 1,672,537
Pour les 5,012,205 m ³ du canal	» 602,444
Pour les 1,506,000 m ³ de Bruges	» 501,200
Ensemble	fr. 2,576,178

installations maritimes locales, évalué par lui dans son rapport adressé au Collège, en date du 25 octobre 1888, à la somme de 5,616,540 francs.

Il convient donc de majorer de cette somme le devis du projet complet, ce qui porte celui-ci à 27,866,540 fr.

Il y a donc entre les deux projets au point de vue de la dépense un écart considérable.

Il dépasse les 5 millions.

Voilà pour le côté financier.

Reste le point de vue technique.

Je n'en dirai rien ici; je m'en suis nettement expliqué dans ma dernière brochure, intitulée « Réponse au Mémoire de M. Piens » et je m'y réfère.

D'ailleurs, en ceci, c'est au gouvernement et à la ville de Bruges de choisir et de voir, s'il y a lieu, pour eux, de revenir sur leurs décisions antérieures, prises en connaissance de cause, sur l'avis de la commission internationale de 1884.

Comme je l'ai dit, en commençant, le présent écrit n'a qu'un but, c'est d'établir *qu'aujourd'hui, on est en mesure d'agir*; que, d'une part, les fonds sont faits et que, d'autre part, l'on est d'accord, pour confier à une compagnie l'exécution des travaux.

Rien ne doit donc plus s'opposer à ce que l'on mette la main à l'œuvre, et en premier lieu, que l'on fasse savoir par la voie des journaux belges et étrangers :

1° Que sur la côte flamande, aux environs de Bruges, l'on se propose de construire un grand ouvrage maritime — port, canal, docks et bassins — dont le devis est de 22 1/2 millions de francs;

2° Que le gouvernement belge et la ville de Bruges,

ensemble, garantissent un intérêt annuel de 3 % sur les capitaux à émettre⁽¹⁾.

Aussitôt, l'on verra les propositions financières surgir de tout côté, et comme pour les travaux du Danube, du port de Lisbonne, des quais d'Anvers et de tant d'autres entreprises de même nature, les maisons de construction et les consortiums de banquiers faire des offres, entre lesquelles l'État et la ville n'auront que l'embaras du choix.

Cela fait, la drague ne sera pas loin et Bruges sera sauvée.

Gand, le 28 novembre 1889.

DE MAERE-LIMNANDER.

(1) Il n'est pas parlé, ici, de l'intervention de la province, qui cependant ne peut être mise en doute. Elle pourrait assurer le service financier des premières années, car le capital social doit nécessairement dépasser le capital de construction.

