

INSTALLATION ET EXPLOITATION DE PORTS POUR YACHTS.

Par Charles VAN HALTEREN,
Docteur en droit, Licencié en droit maritime U. L. B.,
Secrétaire de la Fédération Belge du Yachting.

20928

Le Congrès National de la Mer tenu à Anvers en 1937 avait émis à l'unanimité le vœu de voir créer, à Anvers et à Ostende, des ports spéciaux pour yachts, et de voir réserver, dans tous les autres ports maritimes et fluviaux, des emplacements réservés spécialement à l'amarrage des embarcations de plaisance.

La réalisation de ce vœu fait l'objet des préoccupations de la Fédération Belge du Yachting, et avant de proposer au Congrès réuni cette année à Liège de reprendre et de réitérer le vœu de 1937, il a paru opportun de préciser certains aspects de la question.

Les méthodes à suivre pour obtenir la création de ports pour yachts et pour leur exploitation dépendent, d'une part, de la situation du port en eau sujette à la marée ou au contraire en eau à niveau fixe, d'autre part, de la nature de la clientèle qu'il a à satisfaire, s'il s'agit de résidents ou de passants.

Les ports à créer dans des eaux sujettes à marée doivent, nécessairement, être plus complexes et comporter des installations plus étendues que ceux qui s'établissent le long des fleuves et des canaux, puisqu'il faut prévoir, outre les quais, une écluse à sas ou au moins une tête d'écluse qui permette le garage, à l'abri des variations de niveau, des embarcations de plaisance de tout tonnage, et en outre un moyen de débarquer au cours de la période d'attente, les passagers des yachts attendant l'entrée au port ou déjà sortis, et une méthode de transbordement des embarcations trop petites pour que l'éclusage isolé se justifie.

Tel est, dans ses grandes lignes, le problème qui se pose pour la création à Anvers d'un port de yachts qui doit être établi dans une eau soumise à marée et comporter une clientèle en très grande majorité de résidents.

A Ostende, par contre, le nombre de yachts de passage l'emportant de beaucoup sur celui des yachts attachés au port, il y a lieu de prévoir des installations permanentes moins étendues, mais il faut en outre un ancrage d'attente plus vaste et plus abrité, parce que les yachts dont le passage ne dépasse pas 48 heures et dont le départ doit souvent être décidé assez rapidement lorsque le temps embellit, ne peuvent envisager de séjourner à l'abri d'une écluse manœuvrée à peine une ou deux fois par jour. A une plus petite échelle, tel est également le problème posé à Nieuport et à Zeebrugge, tandis qu'à Blankenberghe, si l'idée était reprise d'y favoriser le séjour de yachts, l'on pourrait envisager de faire uniquement le port à marée grâce à la limitation extrême du trafic de pêche local et à la possibilité de cantonner les deux flottilles en des endroits différents.

Telle étant la situation dans les ports soumis à l'action de la marée, nous pouvons nous borner à dire, en ce qui concerne les ports à établir sur les fleuves canalisés ou canaux, qu'il suffit d'y prévoir un emplacement aussi dépourvu que possible de poussières industrielles et des quais d'une hauteur en rapport avec les dimensions moyennes des yachts qui y sont attendus.

Prenons ensuite l'aspect financier de la question et ici nous aurons à examiner principalement la question de la clientèle du port; en effet, nous devons constater qu'il existe déjà de nombreux ports pour yachts constitués par l'initiative privée et qui sont l'œuvre des Clubs de Yachting. C'est-à-dire que lorsque la flottille à abriter se compose en ordre principal de yachts attachés à un port, ce sont les propriétaires qui, en se groupant et en agissant auprès des pouvoirs publics, obtiennent les concessions nécessaires et éventuellement l'exécution des travaux publics indispensables et, en échange, en assurent dans la mesure nécessaire l'entretien et la rentabilité en établissant entre eux les tarifs d'ancrage et des autres services qu'ils jugent utile d'installer, notamment les fournitures d'eau, de courant électrique ou les engins de levage ou bancs de carénage.

Dans les ports où le trafic saisonnier ou de passage l'emporte de beaucoup sur la flottille locale, ou même dans ces ports mixtes où l'importance des deux groupes tend à s'équilibrer, ce qui est le cas, par exemple, à Ostende comme

port maritime, à Liège comme port fluvial, la seule action financière des groupes de yachtsmen locaux ne peut suffire et l'intervention plus grande des pouvoirs publics est indispensable; elle se justifie par l'intérêt du tourisme et doit être envisagée sous l'angle du tourisme, c'est-à-dire que la rentabilité et les tarifs d'exploitation doivent s'établir en fonction de ce que la seule présence des yachtsmen visitant la ville et y séjournant représente un revenu invisible qui s'ajoute au rendement proprement dit du quai et des engins; on ne pourrait en effet prévoir en cette hypothèse un tarif qui équilibrerait le coût des travaux à effectuer.

Ayant ainsi sommairement passé en revue les problèmes que pose la réalisation du vœu émis par le Congrès National de la Mer en 1937, nous proposerons de voir pousser activement à cette réalisation en tenant compte des observations ici présentées et notamment : de voir mettre à l'étude la création du port des yachts d'Anvers par une entente des yachtsmen de cette ville et une action énergique et concertée auprès des pouvoirs publics, et de celui d'Ostende par la démonstration de son utilité incontestable au point de vue touristique; et de voir poursuivre une campagne active pour la réservation dans tous les autres ports maritimes et fluviaux d'emplacements réservés à la navigation de plaisance.
