



JUILLET 1924

REVUE
DE LAParaissant le 15
de chaque mois

LIGUE MARITIME BELGE

ABONNEMENTS :

Belgique, un an . . . fr. 10.00
Étranger, » 14.00La Ligue n'est pas responsable des
idées exprimées par ses correspondantsPrière d'adresser les correspon-
dances à la Direction de la L. M. B.Chaussée de Wavre, 21
- BRUXELLES -

Tél. 282.59 Compte ch.-postaux 713.76

SOMMAIRE :

- | | | | |
|---|-----|---|-----|
| 1. L'Industrialisation de l'Escaut (NAUTILUS) | 147 | 6. Une belle Victoire olympique belge (A. R.) | 156 |
| 2. Bravo Demuyter (LA LIGUE MARITIME) | 150 | 7. Communications officielles. | 156 |
| 3. Choses de la Mer (J. C.) | 151 | 8. Nos excursions | 158 |
| 4. Bruxelles-Tamise (J. BR.) | 152 | 9. Nouveaux membres | 160 |
| 5. Course de la L. M. B. d'Anvers à Ostende (ATIS). | 154 | 10. Avantages accordés à nos membres | 163 |

100986

L'Industrialisation de l'Escaut

La presse anversoise et les quelques publications qui s'occupent plus spécialement des questions maritimes, se montrent anxieuses de voir mettre la main sans aucun retard aux travaux maritimes d'Anvers, dont l'exécution avait été en partie décidée en 1914.

On peut se demander si leur impatience est bien justifiée. Cette impatience sous-entend que le programme de 1914 répondra encore, après le bouleversement mondial auquel nous assistons, aux besoins de 1925 et d'au delà. Bien que sous-entendue, c'est là une affirmation assez téméraire.

Les grands événements politiques du passé ayant provoqué le détournement et le déplacement des grands courants économiques et entraîné la déchéance absolue ou relative des grands centres de rayonnement, il faut conclure, de ces leçons de l'expérience, à l'effondrement économique de certaines des nations qui hier encore brillaient au tout premier rang. Nous pourrions être parmi celles-là.

L'histoire de Bruges, de Venise, d'Espagne,

de Rome, Carthage, Athènes, Tyr, etc., fournit suffisamment d'exemples, dont il serait bien coupable de négliger les enseignements.

Une attitude très pessimiste, adoptée non pour pleurer et gémir mais pour nous obliger à scruter et à surmonter les difficultés de l'heure présente, paraît donc beaucoup plus opportune qu'une attitude d'aveugle optimisme.

C'est pourquoi il faut affirmer que le programme de 1914 ne répond plus aux besoins, et s'efforcer de tracer les grandes lignes de celui qui convient aux nécessités d'aujourd'hui.

Cela étant vrai et étant admis pour l'ensemble du pays, *a fortiori* est-ce vrai des travaux relatifs à l'Escaut.

En déduisant de la courbe ascendante du passé, les besoins d'un avenir raisonnablement prévisible, le programme de 1914 visait à faire d'Anvers un très grand port. Cela ne suffit plus. Ce n'est pas le port d'Anvers qu'il y a lieu d'approprier si l'on veut reconstituer la grande industrie belge d'exportation, c'est toute la vallée de l'Escaut mari-

time. Car il serait vain d'espérer que, même rajeunie, l'industrie wallonne, disséminée, pourra lutter contre les redoutables concurrents, qui ont surgi partout.

Ce n'est qu'en bordure de l'Escaut, que l'on pourra trouver les emplacements propices en vue d'assurer, en même temps que la continuité des industries connexes, la rapidité de toutes les manipulations.

Afin de se rendre compte des possibilités, il y a lieu de retenir les deux constatations générales ci-après :

1° Dans tous les temps et tous les lieux, les grandes vallées ont constitué les sièges d'agglomération des grandes collectivités humaines ;

2° Les industries modernes s'installent de plus en plus à proximité des grandes voies d'eau.

Ces deux faits généraux étant admis, on doit se demander pour quelles raisons la vallée de l'Escaut maritime, en dehors de l'agglomération anversoise et de quelques autres petits centres d'activité disséminés ci et là ne présente, depuis *Flessingue jusqu'au delà de Termonde*, que le morne aspect de ses solitudes *poldériennes*. Pour quelles raisons, à l'encontre de ce que l'on voit sur la Tamise, la Tyne, la Mersey, la Clyde, l'Hudson, etc., les terrains en bordure de l'Escaut ne sont-ils utilisés que par l'agriculture et presque pas aux fins industrielles modernes ? En résumé, comment se fait-il que, dans la vallée de l'Escaut maritime, les deux constatations générales ci-dessus, ne se vérifient que dans une très faible mesure ? Un rapide coup d'œil sur l'état du fleuve et de ses abords fournit immédiatement la réponse : Cette situation anormale n'est due qu'au cours désordonné de l'Escaut et au relief trop bas des terrains qui le bordent.

On peut montrer par une très simple constatation, combien le cours du fleuve est defectueux : depuis *Flessingue* jusqu'en amont de *Termonde*, il n'existe aucun chemin de fer latéral au fleuve, ni à ses affluents.

Congoit-on qu'une telle situation puisse exister, en 1920, dans l'industrielle Belgique, sur la première voie d'eau maritime de l'Europe alors que, malgré la difficulté des tra-

vaux et l'aridité des terrains, une telle lacune a été comblée depuis si longtemps sur la Meuse ? Oui, cela se conçoit parfaitement, car dans la cervelle d'aucun constructeur de chemins de fer, ne pourrait naître cette idée baroque d'accoler une voie ferrée aux multiples et encombrants méandres du fleuve et de ses tributaires.

Première conclusion : *Il faut régulariser le cours de tout l'Escaut maritime*. C'est là une condition indispensable à l'établissement de voies ferrées latérales, elles-mêmes indispensables au développement industriel de la vallée.

Second point : Quiconque a parcouru l'Escaut ou toute autre voie d'eau, a pu constater que c'est en, ordre principal, dans les concavités que s'établissent les agglomérations. Mais une condition doit être remplie : il faut que le relief du terrain s'y prête. Sur certains fleuves, la concavité rasant le coteau et déterminant une rive à pic, celle-ci, trop élevée, est inhabitée. Sur l'Escaut, c'est l'inverse que l'on observe : les concavités inhabitées, et elles sont nombreuses, sont celles où les terrains sont en contrebas du niveau des marées. Contre-épreuve à souligner, dans toutes les concavités, où le sol atteint ou bien dépasse légèrement le niveau du fleuve, l'homme s'est installé en bordure de l'Escaut, et là, il l'a fait de temps immémorial. C'est le cas notamment à Anvers, Hoboken-Hemixem, Rupelmonde, Tamise, St-Amand, Baesrode.

Mais, chose qu'il est essentiel de remarquer, c'est que ces agglomérations ne progressent pas en bordure du fleuve. Pour ce qui est d'Anvers, notamment, ce n'est ni vers *Austruweel*, ni vers *Hoboken*, ni vers *Sainte-Anne*, que la cité et son industrie se sont étendues, c'est, chose paradoxale, en arrière du fleuve.

La répétition de ce fait aux autres endroits révèle bien les raisons de la stagnation des rives de l'Escaut. Aussi peut-on y parcourir en maints endroits des dizaines de kilomètres sans rencontrer une seule habitation, à proximité de la voie d'eau.

Tandis qu'un fleuve bien approprié constitue toujours un objet d'attraction et fré-

quemment un lieu de plaisir et de villégiature, les rives trop basses de l'Escaut ne sont qu'un objet de répulsion, dont les fièvres paludéennes ont presque seules assuré la renommée.

Seconde conclusion : Il est indispensable, en régularisant le fleuve, de procéder à l'exhaussement des terrains qui le bordent.

C'est dans le fleuve même, ainsi qu'il sera montré ci-après, que l'on trouvera les produits nécessaires à l'exhaussement des rives.

Troisième point : En l'examinant au point de vue des seuls besoins de la navigation maritime, on peut voir que l'Escaut belge, dans son état actuel, touche à la limite de son rendement, en tant que dimension des bâtiments qui peuvent le fréquenter. Les grandes unités navales d'à présent ne pourraient pas remonter l'Escaut belge. C'est là un fait incontesté. Il provoquera, dans un temps assez rapproché peut-être, la naissance sur l'Escaut néerlandais, d'un Cuxhaven, d'un Southampton, d'un Fishguard.

Il n'est qu'un moyen d'éviter cette calamité au port d'Anvers. C'est, tout en redressant le fleuve, de consentir à l'élargissement de toute la partie située en territoire belge, depuis la frontière jusqu'en amont de Termonde. Et c'est en élargissant l'Escaut que l'on trouvera les produits nécessaires à l'exhaussement de ses rives soit par remblai, soit par colmatage.

Troisième conclusion : *Il faut élargir l'Escaut. On reconnaîtra sous peu cette nécessité, ou bien on ne s'en rendra compte que lorsqu'il sera trop tard.*

Depuis des siècles, l'Escaut a été approprié par endiguement, aux seules fins agricoles, qui intéressaient autrefois ses riverains. Le rendement de ces travaux a été considérable. Aux populations modernes incombe la tâche de réendiguer, de recalibrer le fleuve en l'appropriant aux nécessités modernes.

On a vu que cette appropriation doit comporter trois choses essentielles : le redressement, l'élargissement, l'exhaussement. Après quoi viendra l'étude des adaptations de second ordre.

Au lieu de pourvoir aux nécessités capitales, déduites de pures considérations posi-

tives, que fait-on ? La presse s'amuse à réclamer la construction ci et là de tunnels, de transbordeurs, d'écluses, de murs de quai, d'appontements, etc. ; c'est-à-dire qu'elle voudrait voir résoudre quelques questions de détail avant qu'ait été tracé le programme général qui convient. C'est ce qui s'appelle partout atteler la charrue devant les bœufs. La conséquence n'est pas difficile à prévoir. Après avoir donné satisfaction à une presse mieux intentionnée qu'éclairée, et à des particuliers toujours avides et impatients, on abordera l'étude des programmes d'ensemble. Et l'on s'apercevra, après coup, que les écluses, ponts, transbordeurs, tunnels, etc., seront situés quelque part en l'air et nullement là où ils devraient se trouver sur un Escaut normalisé. *Certains intérêts particuliers et immédiats auront été satisfaits, mais l'intérêt général et les possibilités de demain auront été sacrifiés.*

Il n'est qu'un moyen de satisfaire ceux-ci, aussi bien en matière de travaux maritimes qu'en d'autres matières : c'est de n'admettre dans l'exécution graduelle des détails que des travaux qui concourent à la réalisation d'un plan général, nécessairement étudié et adopté au préalable.

Il ne faut être ni hydraulicien, ni ingénieur, ni même politicien, pour reconnaître que c'est là la seule méthode féconde de travail.

Effrayés par les proportions d'un plan d'ensemble adéquat aux besoins, certains jeteront les hauts cris. Il faut s'y attendre. On pourra leur demander de ne pas voir que le coût de l'entreprise, mais aussi et surtout, son rendement. A cet égard, il sera aisé de leur montrer que, dans l'ordre des travaux maritimes notamment, les plus grandes conceptions ont toujours été jugées trop petites avant même d'être réalisées. Suez, Panama, Kiel le révèlent suffisamment.

L'avenir de l'industrie belge exige qu'il n'en soit pas de même des travaux de l'Escaut.

C'est une très fausse conception de ne voir dans un cours d'eau qu'une route de navigation. Mais envisagée même sous ce seul aspect, la modernisation de l'Escaut, partie intégrante du problème de la modernisation

de tout notre outillage économique, est au moins aussi urgente que celle de nos voies ferrées, car l'Escaut est une route considérablement plus vieille et conséquemment, bien moins adaptée à sa fonction. On s'en rend moins compte, parce que l'on ne fréquente et l'on ne connaît pas nos eaux autant que nos chemins de fer, mais la chose n'en est pas moins exacte.

Il faut espérer que nos hommes d'Etat, ayant sur ces points la claire vision de toutes les exigences, de toutes les possibilités et de toutes les brillantes perspectives, auront aussi toutes les énergies nécessaires pour oser résister là où il faut résister et pour oser marcher dans le sens où il est indispensable de progresser.

(Avril 1920).

(Extrait du *Nautilus*.)

Bravo, Demuyter!

POUR la troisième fois, et de façon définitive, notre sympathique collègue et ami Demuyter, vient de faire attribuer à la Belgique la Coupe Gordon-Bennet.

Le « Bulletin de la L. M. B. » n'a pas



encore eu occasion de féliciter le vainqueur, dont l'exploit a galvanisé le pays. Tous ceux qui ont le cœur bien placé, ont senti se

gonfler leur fierté patriotique en apprenant le triomphe de notre « As ».

Nous sommes doublement fiers à la L.M.B. de ce brillant résultat: Demuyter tient une place importante au sein de notre Conseil général, il a témoigné en toutes circonstances d'un dévouement ardent et éclairé au programme de l'Œuvre.

Né d'un père familiarisé longuement avec les choses de la mer, marin, ancien officier de marine lui-même, notre vaillant collègue a étendu à la navigation aérienne l'attachement raisonné qu'il professe pour les choses de la navigation marine.

Quand nous disons « qu'il professe », nous voulons signifier que ce thème lui est familier et qu'il l'a plus d'une fois développé avec chaleur au sein de nos assemblées.

Au surplus, nous pouvons nous dispenser de vanter — après tant d'autres — les qualités personnelles de Demuyter, dont l'esprit décidé et froidement résolu est légendaire.

Nous nous associons tardivement, mais de tout cœur, au concert de félicitations qui sont allées au triple vainqueur de la Coupe Gordon-Bennet.

Au nom de tous les membres de la L.M.B., Hourra! trois fois Hourra! pour notre glorieux champion de l'air.

LA LIGUE MARITIME.

