

Que faut-il faire de Zeebrugge ?

par

C.-J. VAN MIERLO

Ingénieur honoraire des Ponts et Chaussées,
Ancien Ingénieur de la Marine de l'État Belge,
Ingénieur principal de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

§ 1. — PRÉAMBULE.

Zeebrugge intéresse un grand nombre de personnes qui, venant au littoral, voient l'énorme môle s'avancant à plus d'un kilomètre de la plage et la rade immense qu'il abrite à peu près vide.

On se souvient des espérances conçues lorsqu'on proposa la création du port, des promesses de prospérité émises tandis que les travaux se poursuivaient et se terminaient et l'on s'étonne du calme qui règne presque continuellement dans ces grandes et belles installations.

De temps en temps, l'écho de ces remarques paraît soit dans la presse quotidienne ou périodique, soit dans quelque discours prononcé au Parlement ou dans une autre assemblée, soit enfin dans une revue technique ou dans un journal d'ingénieurs.

C'est ainsi que, dans une étude, parue en 1908, dans les *Annales des Ingénieurs de Gand*, (4^e série, tome I, 3^e fasc. p. 199), nous avons montré les erreurs commises dans la conception du Port de Zeebrugge tant au point de vue technique qu'au point de vue commercial et les résultats immédiats de ces erreurs. Et c'est des constatations publiées alors par nos soins, qu'il eût fallu partir pour rechercher un remède approprié à la situation.

Les personnes qui auraient pu — même dû — se livrer à cette recherche ne le firent pas. Au contraire, elles persévèrent.

rèrent dans leurs erreurs primitives quoi que celles-ci fussent, en 1908, évidentes pour tout le monde, ces personnes exceptées, et l'on s'appliqua plutôt à diminuer l'impression que nos chiffres avaient produite sur la partie du public au courant de ce qui se passe à Heyst.

La Compagnie des Installations Maritimes elle-même prit très mal la chose et dans une série de lettres datées des derniers jours de 1908 elle expliqua entre autres que :

« Le plan de 1908 (paru dans nos Annales) qui est présenté « comme dressé *immédiatement après* les dragages dont l'auteur « fait état est au contraire un plan dressé *pendant l'exécution* « des dragages ».

Or, nulle part cette confusion ne peut surgir par la lecture de notre note : j'avais donné très explicitement la date de juin 1908 (p. 229), d'une part pour les derniers relevés que je publiais; et j'avais dit très explicitement aussi, d'autre part, (p. 227) que les dragages en question ont été poursuivis dans des conditions identiques pendant les mois de juillet etc. de 1908.

La Compagnie continue :

« Le plan dressé par l'Administration des Ponts et Chaussées « *après* les dragages n'est pas publié par l'auteur des attaques : « nous le publierons ».

Cette publication n'eut jamais lieu, par les soins de la Compagnie, à notre connaissance, du moins; mais au cours de cette notice nous nous en chargerons volontiers.

La Compagnie insista, du reste, dans un certain nombre de journaux et notamment dans le « XX^e Siècle » (numéro du premier janvier 1909) elle s'exprime comme suit :

« Depuis le premier septembre 1908, date à laquelle la « Compagnie a eu la reprise du port de Zeebrugge, nous « employons à son entretien *une seule drague*; notez bien *une* « *seule*; et nous en tenons une seconde en réserve pour le cas « où *cette seule* drague serait insuffisante. Dès 1894, dans la « convention, deux dragues ont été prévues pour l'entretien. « Il est bien vrai que les entrepreneurs ont employé jusqu'à

« six dragues pour creuser le port et pour l'entretenir, pour
« creuser en outre la passe du Zand et pour se procurer les
« trois millions de mètres cubes nécessaires pour le remblai
« du terre plein du môle, pour la gare maritime et pour le
« boulevard de Blankenberghe. Mais comme tout cela est
« dénaturé par ce roman : il faut six dragues pour entretenir
« le port et la Compagnie des Installations Maritimes de
« Bruges n'y suffira pas !..... Nous disons que cela est radicale-
« ment faux ».

Avec quel étonnement le lecteur, non averti de ce qui se passe réellement à Zeebrugge, n'aura-t-il pas lu sept mois plus tard (le 30 juillet 1909) dans la Shipping Gazette une autre lettre de la Compagnie :

« Quatre dragueurs ont jusque tout récemment travaillé
« dans et à proximité du port; mais seulement deux d'entre-
« eux appartiennent à la Compagnie et sont utilisés pour
« l'entretien du chenal; les autres sont au service des entre-
« preneurs à l'effet de prendre dans la rade du port le sable
« nécessaire aux travaux de terrassements d'une avenue
« actuellement en construction pour relier Zeebrugge à
« Blankenberghe. »

Et ailleurs dans la même lettre :

« Pendant les neuf mois écoulés depuis le parachèvement
« des travaux du port, nous avons constaté que la quantité
« de vase qui s'est déposée dans le chenal d'accès est quelque
« peu supérieure à celle que *nos deux dragueurs* peuvent en-
« lever ce qui explique le dépôt relativement minime de
« 225.000 mètres cubes auquel votre correspondant fait
« allusion; mais ce dépôt est de la vase et non du sable. Nous
« n'avons pas tardé à commander un dragueur plus moderne
« et grâce à l'acquisition de cet engin *nous sommes assurés de*
« *pouvoir enrayer l'envasement sans la moindre difficulté.* »

Je souligne cette dernière proposition sur laquelle nous reviendrons dans le cours de cette note.

Pour le moment, je veux mettre en lumière qu'alors qu'on affirmait le 1^{er} janvier qu'une drague — et c'est à moi, cette

fois, de dire « notez bien, une seule » — était employée pour tenir le port à profondeur, on était amené à dire sept mois plus tard que deux ne suffisaient plus et qu'il fallait commander un appareil de grande puissance pour espérer venir à bout des envasements. Et encore ainsi fais-je abstraction du volume que les deux dragues de l'entreprise ont retiré de la rade pour l'avenue de Blankenberghe.

J'avais dit dans ma note de 1908 (Annales des Ingénieurs de Gand 1908, p. 232) que ce n'est pas avec les six dragues que l'entretien du port serait faisable, qu'il faudrait plus de dragueurs ou bien des dragues plus rapides, plus puissantes et plus coûteuses; et j'avais indiqué aussi que le matériel en question pouvait enlever par un bon jour de travail plus de 10.000 m³ de produits dans un espace aussi abrité que le port de Heyst (p. 227). Or, nous avons appris par la Chronique des Travaux Publics (38^e année, n^o 49, p. 3029, col. 1) « que la « C^{ie} des Installations Maritimes a décidé l'achat d'une « drague qui coûtera plus de 700.000 francs. Le type est « celui qui est en activité à l'embouchure du canal Kaiser « Wilhelm II ».

Ainsi, peu à peu, se vérifiaient, pour le public en général l'une après l'autre les appréciations que nous avons émises au sujet de l'envasement ou de l'ensablement du port ce qui forma, un temps, le point essentiel du débat et ce qui, actuellement encore, est un des facteurs les plus importants de cette intéressante question.

La drague de 700.000 frs est capable, nous a-t-on annoncé, de 10.000 m³ par jour et vaut donc, à elle seule, toute l'ancienne flottille de l'entreprise et nous verrons plus loin quel résultat elle a fourni sous profil.

En réalité, aussi bien au point de vue technique qu'au point de vue commercial, les cinq ou six ans qui se sont écoulés depuis la mise en exploitation du port ont montré des résultats tels qu'on peut dire que le temps des démentis tranchants et des négations téméraires est entièrement et définitivement passé. L'entreprise du port de Zeebrugge ne répond pas à

l'idée que s'en étaient faite les promoteurs et comme, en dernière analyse, il y a un capital considérable immobilisé dans cette conception et que, tous les ans, des centaines de mille francs sont dépensés en frais d'entretien, il est à la fois utile et opportun de voir ce qu'il faut faire du port de Zeebrugge étant donnée sa situation actuelle.

§ 2. — QUE DEVAIT ÊTRE ZEEBRUGGE?

Nous avons tous su qu'avant la construction du port on voulait faire un port de vitesse, d'escale pour les bateaux les plus rapides.

« C'est la qualité de port d'escale — disait M. de Smet de Naeyer qui était le champion du port — que possèdera ou ne possèdera pas le port de Heyst qui en démontrera à mes yeux toute l'importance ou qui en proclamera l'inutilité ».

Seulement cette phrase, qui sonne d'une manière étrange en ce moment où l'on voit Zeebrugge toujours vide, date en réalité de 23 ans, et, bien que, pendant la construction, on ait poursuivi le même but en approfondissant les fondations du bout du môle, on peut se demander si ces idées ont subsisté jusqu'à la fin et si les déboires rencontrés dans la situation hydrographique d'une part et les progrès de la construction navale d'autre part n'ont pas modifié ces idées.

Eh bien ! non.

Au moment de l'ouverture du port, on espérait et on recherchait encore le trafic de vitesse comme on espérait et recherchait encore la rade profonde. Et nous en trouvons la preuve dans une petite brochure prospectus éditée par la C^{ie} des Installations Maritimes (imprimée chez A. Lesigne, à Bruxelles) et destinée à être répandue en grand dans le public.

Je dis qu'elle devait être répandue dans le public parce que nous trouvons, à la fin du petit volume, 21 pages affectées aux annonces de divers négociants ou industriels. Le texte nous donne des photographies du port, des renseignements sur les

taxes et quelques chiffres statistiques (page 16) s'étendant jusqu'en 1907, circonstance qui indique l'édition en 1908.

En tête des pages nous trouvons des épigraphes conçus comme suit :

- « Zee Brugge port côtier en eau profonde.
- « Zee Brugge port de grande vitesse.
- « Zee Brugge à cinq heures de Paris.
- « Zee Brugge à treize heures et demie de Berlin.
- « Zee Brugge à vingt-trois heures de Vienne.
- « Service rapide Zee Brugge-Hull.
- « Service rapide vers le centre de l'Angleterre.

Les temps indiqués depuis Paris, Bâle, Berlin et Vienne montrent que l'on visait les express les plus rapides, les trains internationaux, et que réellement on voulait faire de la « grande vitesse » et faire un « port côtier ». Il est opportun de rappeler ceci et d'insister sur ceci parce que nous verrons qu'on a cherché à réunir plus tard en un seul tout les chiffres de Zeebrugge et de Bruges de manière à ce qu'on ne voie pas, au premier coup d'œil, combien la réalité des faits a peu répondu à l'idée qu'on s'était créée.

La couverture de la brochure nous montre un petit plan du port de Zeebrugge reproduit ici en fac-simile. Comme il est dit sur le plan, les sondages sont rapportés au niveau M B V E O c'est-à-dire marée basse de vives eaux ordinaires. La situation, figurée sur cette carte, n'a jamais existé en réalité et c'est pourquoi nous nous occupons de ce plan dans ce paragraphe.

Nous supposons, en effet, ce qui est peut-être bien un peu imprudent de la part de la C^{ie}, que celle-ci montre au public ce qu'elle entendait ou espérait réaliser.

Nous voyons donc qu'elle annonçait une profondeur de 11^m00 tout autour de l'extrémité du môle et le long des quais sur les 350 mètres environ les plus en aval.

Sur quelque 500 mètres plus vers l'Ouest, il fallait 9^m00 et, sur toute la longueur occidentale extrême, on trouvait 8^m00 au pied des quais.

Un navire se détachant du môle pour aller vers le chenal de

l'écluse devait partout trouver 6^m00 d'eau à mer basse, en dehors de la zone profonde sise le long du môle et une large passe (400 m) de plus de 9 m de profondeur reliait cette belle rade aux profondeurs de 9^m9 et 10^m des Wielingen.

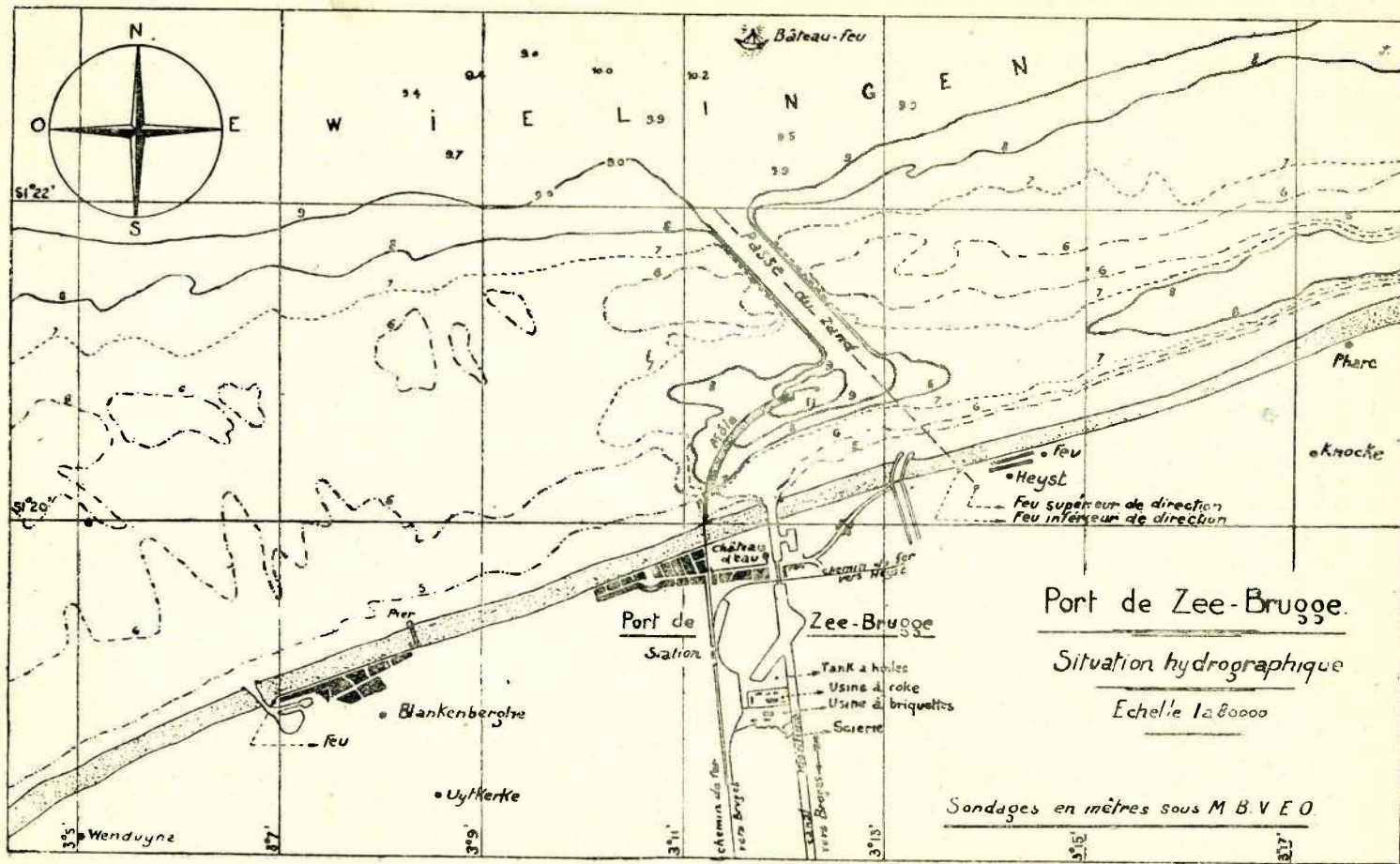
Si la situation hydrographique prévue eût pu se réaliser et se maintenir sur une plage comme celle de Heyst ainsi que le montre cette petite carte, le port de Zeebrugge eût apporté une révolution dans l'établissement des môles sur les côtes basses.

Mais si, vraiment, la Compagnie a cru, en 1908 encore, au moment où elle publiait ces plans, que jamais, même à coups de millions, elle pourrait réaliser ce qui est montré ici, elle se faisait des illusions qu'aucun ingénieur au courant du régime des plages de sable ne pouvait se faire. Comme, tout de même, depuis une douzaine d'années elle avait l'expérience de ce qu'était le talus sous-marin de Heyst nous ne pouvons concevoir comment il était possible de se faire illusion à ce point et, par suite, comment une carte pareille a pu être mise sous les yeux du public.

Nous avons, du reste un second exemplaire à une échelle plus grande (1 à 25.000) dans le corps même de la brochure où nous voyons les mêmes profondeurs situées dans les mêmes positions et où nous pouvons clairement discerner ce que Zeebrugge devait être dans l'esprit de ceux qui l'ont conçu.

Et nous pouvons affirmer que jamais, à aucun moment, pas même lors de la réception des travaux la situation des fonds sous-marins n'a été, de loin, aussi belle que ces divers plans de la Compagnie nous l'ont montré. Et nous croyons aussi que tous les efforts que celle-ci aurait fait avec tout le matériel de dragage dont elle dispose — et question d'argent laissée de côté — eussent été absolument impuissants à réaliser même approximativement des zones de profondeurs comme celles qui nous sont montrées dans la brochure en question.

Il convient d'exposer aussi ici les efforts sérieux et persévérants qui ont été faits par la Compagnie des Installations



Port de Zee-Brugge.

Situation hydrographique

Echelle 1:28000

Sondages en mètres sous M.B.V.E.O

là qu'il « fallait » faire les démarches en question ; car il y a un intérêt évident à faire connaître partout le nouveau port et à attirer, dès le principe, un certain trafic qui permettrait à la fois d'asseoir la réputation de Zeebrugge, de donner une sorte de mise en train au commerce, et, finalement, de commencer à rémunérer les capitaux engagés dans l'entreprise de l'exploitation du port.

Le lecteur voudra bien remarquer aussi qu'à cette époque, dans l'esprit de la Compagnie des Installations Maritimes, comme dans le nôtre et comme dans les idées de tout le monde, il s'agissait de *Zeebrugge* et non de Bruges (port intérieur). On ne s'efforçait pas de faire « marcher » Bruges mais bien le port côtier, le port de vitesse, le port d'escale. Nous verrons plus loin comment les idées ont changé et pourquoi.

Un seul service régulier existait, à ce moment, à Zeebrugge : c'était celui qui va à Hull.

Certain jour nous avons lu dans un journal quotidien que « la Lancashire and Yorkshire Railway Company est tellement « assurée du succès de sa ligne Zeebrugge-Hull qu'elle s'occupe, « en ce moment, du projet de faire construire trois nouveaux « navires pour cette ligne.

« Cette nouvelle n'étonne pas quand on saura que 178 passagers ont débarqué à Zeebrugge lors du dernier voyage du « Duke of Clarence tandis que 92 voyageurs s'embarquaient « à destination de l'Angleterre. »

Nous ne savons pas si la Lancashire et Yorkshire R^y C^y a fait construire ou non les trois bateaux ; mais nous savons bien que jamais ils ne sont venus à Zeebrugge. Et où commença l'étonnement de ceux qui auront cru en la petite note ci-dessus rappelée, c'est quand ils apprirent que le service de Zeebrugge-Hull après avoir cherché une combinaison mixte sur Anvers pour trouver du trafic dut disparaître, faute de trafic, en octobre 1908 en tant que ligne permanente ; depuis 1909, il ne compte plus que comme service d'été tri-hebdomadaire.

Les trois bateaux projetés indiquaient un service quotidien dans chaque sens, de sorte qu'on peut se rendre compte de l'importance des projets primitifs qui ont été délaissés.

Peu de temps après l'avis relatif à Zeebrugge-Hull, on nous fit connaître que « la Witteroll Line a instauré une ligne « régulière et hebdomadaire entre Goole et Zeebrugge pour « l'importation des charbons » et en même temps on nous annonça que deux lignes allemandes de navigation se serviraient du port de Zeebrugge comme port d'escale.

Nous savons, par les statistiques, que les charbons forment un des postes les plus importants du trafic que recueille la Compagnie des Installations Maritimes mais, à ce moment là, les personnes qui suivaient attentivement le développement du port exprimèrent l'avis que vraiment le môle n'avait pas été construit — ou du moins n'aurait pas dû être employé — pour un débarquement de charbons, ceci constituant un trafic malpropre, bruyant, et somme toute assez désagréable pour les bateaux à passagers qui pourraient se trouver dans le voisinage immédiat des steamers de la Witteroll Line.

La suite des temps montra que cette discussion était purement académique. Les bateaux à passagers ne vinrent pas au môle, ceux de la Witteroll line non plus et les inconvénients redoutés disparurent ainsi de la manière la plus simple et la plus complète. Les compagnies allemandes dont on nous avait annoncé les escales ne vinrent du reste pas davantage.

Un mois plus tard, nouvelle annonce de trafic :

« Nous apprenons aujourd'hui qu'une nouvelle ligne de « navigation sera installée le mois prochain entre Yarmouth « et Zeebrugge. La nouvelle, qui nous vient de Londres, nous « fait savoir que, sur proposition faite au conseil municipal de « Yarmouth, de relier Yarmouth au nouveau port belge de « Zeebrugge par une ligne de vapeurs pour le transport des « voyageurs et des marchandises, la corporation de Yarmouth, « réunie en assemblée, a décidé l'installation de quais pour « l'atterrissage des steamers faisant le service quotidien dans « les deux sens à partir du 1^{er} octobre ».

Ici, il y eut un commencement d'exécution : un steamer le « Norseman » vint à Zeebrugge mais par suite de circonstances de navigation, le bateau qui devait venir à quai vers

3 h. ou 3½ h. s'attarda devant Blankenberghe et, finalement ne put ou ne voulut entrer à Zeebrugge qu'à la nuit noire.

L'impression fut-elle si fâcheuse ou y eut-il quelqu'autre déconvenue ? Nous ne savons. Mais la « ligne quotidienne dans les deux sens » ne vint pas et on ne vit jamais ni voyageurs (hormis ceux du « Norseman ») ni marchandises débarqués à Zeebrugge par cette ligne.

Quelques jours plus tard on nous annonça qu'une société hollandaise visitant les ports du Levant serait assez disposée à faire toucher de temps en temps les vapeurs de cette ligne au port de Zeebrugge; mais ceci aussi resta à l'état de projet et n'eut, finalement, aucun résultat pratique c'est-à-dire qu'on ne vit jamais de vapeurs de la ligne en question faire escale à Zeebrugge.

A peu près en même temps, on nous dit que « depuis « plusieurs mois déjà les capitalistes des Flandres et les cour- « tiers maritimes d'Anvers et de Gand, étudiaient la question « de créer un service de navigation belge entre Zeebrugge et « l'Angleterre.

« Ce projet vient enfin d'être réalisé. Hier a été constituée, « à Gand, la société nouvelle sous le nom de « Société d'Arme- « ment des Flandres » au capital initial de 300.000 francs. « Cette société fera construire un bateau tout neuf de 1200 « tonnes. Le bateau fera la cueillette dans les ports et aura « surtout Goole comme port principal de destination.

« L'armement commence modestement mais le capital « pourra être augmenté au fur et à mesure des besoins. »

Il est à peine nécessaire de dire que jamais le service Zeebrugge-Goole ne fut commencé d'une manière régulière et actuellement on a même oublié qu'il en ait jamais été question.

Il serait fastidieux de continuer à énumérer les tentatives amorcées, annoncées et avortées pour faire éclore un peu de trafic à Zeebrugge; mais chose curieuse, le port de Bruges — j'entends le port intérieur situé près de la ville — dont on ne nous parlait jamais et pour lequel on ne nous rapportait aucune nouvelle de création de ligne régulière, le port de

Bruges, dis-je, recueillait tranquillement tout ce qui était obtainable et réalisable dans les chimères dont on berçait le public.

Il y a des bateaux qui importent du charbon, qui exportent du macadam, il existe un certain trafic dont nous détaillerons plus loin la nature et l'importance, mais c'est à Bruges même — et non à Zeebrugge — qu'il s'est formé et maintenu; c'est-à-dire que le trafic qui pouvait, raisonnablement et commercialement, venir est venu là où il pouvait subsister et bien qu'on n'ait fait pour le port intérieur de Bruges aucune de ces réclames intensives qu'on faisait pour Zeebrugge. On mélangea donc les statistiques de Bruges et Zeebrugge.

On alla même, à ce moment là, si loin dans le rêve que l'on crut un instant — on l'a dit du moins — détourner une partie du trafic d'Anvers! Il y avait à cette époque des difficultés entre les ouvriers du port d'Anvers et leurs patrons et un beau jour on put lire avec étonnement que « plusieurs grands « affrètements seraient d'avis de ne pas laisser entrer leurs « navires au port d'Anvers mais de quitter cette ville en faveur « du nouveau port de Zeebrugge ».

Il est heureux pour les grands affrètements, pour les ouvriers, pour le port d'Anvers et surtout pour le port de Zeebrugge qu'on s'en soit tenu à la simple intention du transport; comme, en ce moment, c'est du port de Zeebrugge que nous nous occupons, on peut dire sans crainte que si plusieurs grands affrètements étaient venus en 1907 à Zeebrugge, les conditions dans lesquelles, à ce moment là, pouvait se faire la manutention auraient laissé d'amers regrets à la plupart des intéressés.

A la vérité, le port de Zeebrugge ne pouvait être un port à marchandises que d'une façon accessoire; aussi les efforts de la Compagnie ont tendu à en faire un port à voyageurs.

Malgré la publicité faite et malgré les efforts, l'échec en ce qui concerne le trafic « passagers » fut encore bien plus caractérisé que celui qui se rapporte au trafic marchandises.

Et pour qui connaît les goûts, les habitudes et la psychologie des voyageurs il devait en être ainsi.

Au départ d'Europe, les voyageurs iront le plus loin possible par voie de terre quand il s'agit de passagers de cabines. La crainte du mal de mer et le désir de gagner quelques heures sur le voyage font que le voyageur n'hésite guère à changer de train, ou même à franchir le Pas-de-Calais pour aller s'embarquer à Southampton ou même à Queenstown. Les voyageurs français iront de préférence à Cherbourg et iraient plus loin encore vers l'Ouest s'il y avait moyen de s'embarquer dans un port plus avancé en mer.

Les Compagnies de navigation vantent les heures, les minutes même qu'elles peuvent gagner sur la traversée; elles font les plus grands sacrifices pour obtenir un peu plus de vitesse et dans cette concurrence où les lignes de navigation et les voyageurs montrent des désirs aussi concordants, il n'y a pas place pour un port situé comme l'est Zeebrugge.

Le voyageur rapide ira toujours, en Europe, autant que possible par rail vers l'occident.

Il y a, quand même, des voyageurs qui, ne craignant pas les souffrances du mal de mer, s'embarquent en grand nombre dans les ports continentaux mais alors il ne s'agit plus des paquebots express ou des « levriers de la mer ». Nous sommes amenés ainsi à considérer des navires comme ceux de la Red Star line ou de la Nederlandsche Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij ou d'autres pour lesquels le trafic marchandises a autant d'importance que le trafic voyageurs ou même plus d'importance parfois.

Espérer amener des lignes de ce genre à Zeebrugge où il n'y a rien comme trafic marchandises est de l'illusion pure. Celles qui ont Anvers ou Rotterdam comme têtes de ligne ne s'arrêteront naturellement pas à Zeebrugge — car ce ne serait pas la peine pour un si petit trajet — et celles qui viennent d'Allemagne ou des pays du Nord, devant venir à Rotterdam ou à Anvers pour la question de marchandises ne feront pas une seconde escale à Zeebrugge, aussi près de la première.

Quant au voyageur américain, il prend pour objectif en Europe, Londres et Paris. On ne parvient guère à obtenir que les Américains prennent un coupon, en Amérique, pour une autre destination. Ceux qui ont l'intention de faire un voyage plus étendu sur notre continent commencent, quand même, par se rendre dans les capitales française ou anglaise; puis, une fois arrivés là, ils organisent la suite de leur trajet.

Toujours ces voyageurs montrent une grande hâte de quitter leurs bateaux à Cherbourg ou à Southampton et à gagner au plus tôt leur destination.

Il ne peut donc être question d'espérer une partie de ce trafic à Zeebrugge.

Tout cet exposé est, d'ailleurs, confirmé par les faits qui se sont passés depuis plusieurs années non seulement à Zeebrugge mais même par l'escale que certaines lignes avaient voulu faire à Douvres, escale qui n'a pu subsister et qu'on a abandonnée.

Tout ceci avait déjà été indiqué à satiété à ceux qui prétendaient malgré tout que Zeebrugge pouvait prospérer, quand finalement, en 1909, on nous annonça que la Deutsche Levante Linie, allait faire des escales régulières à Zeebrugge.

A la vérification, il parut que les steamers de la C^{ie} allemande étaient des bateaux d'excursions faisant des croisières en Méditerranée et non des lignes de navigation régulière dans le sens habituel du mot.

Le « Stamboul » l'un des trois bateaux affectés à cette entreprise qui devait venir à Zeebrugge en février n'y vint pas parce qu'il n'y avait aucun passager à prendre. Le « Galata » qui y vint le 20 mars n'embarqua que quelques voyageurs (13, dit-on) et finalement le nombre d'escales primitivement annoncées fut réduit à une demi douzaine environ de sorte que l'on peut dire que l'essai, mis en pratique cette fois, ne donna que des résultats insignifiants et n'eut pas de lendemain.

L'ensemble des efforts faits par la Compagnie des Installations Maritimes ne parvint donc pas, malgré la persévérance dont elle fit preuve à attirer ou à maintenir le trafic recherché

à Zeebrugge. Et, depuis deux ou trois ans, toute velléité de rechercher de nouveaux débouchés dans cet ordre d'idées semble avoir été abandonnée par la Direction de la Compagnie; du moins le public n'a plus pu apprendre que des démarches avaient été faites ou que des accords allaient être conclus comme ce fut le cas en 1907-1908.

Cependant dans une toute récente assemblée (12 février 1913) de la Compagnie des Installations Maritimes, un actionnaire émit l'opinion que :

« Des efforts doivent être faits en vue de nous faire connaître dans les ports de la Mer Méditerranée et de la Mer Noire, de la Grande Bretagne, de l'Islande, de la France, de l'Espagne, du Portugal, de la Suède, de la Norvège, du Golfe de Finlande et de la Mer Blanche, de la Perse et de l'Arabie, des Indes et de la Cochinchine, du Siam, de la Chine, du Japon, de la Sibérie, de l'Australie, de l'Amérique du Sud et du Nord, de l'Afrique, de la Russie, de la Grèce, de la Turquie, de l'Égypte, toutes localités et pays avec lesquels notre voisine la Hollande est en relations suivies ».

Evidemment, c'est là un desideratum auquel on ne peut qu'applaudir encore qu'en l'entendant émettre on pourrait croire — à tort du reste — que ces efforts n'ont pas été faits.

Mais si l'actionnaire avait fouillé un peu plus la question, il aurait pu remarquer d'une part que si notre voisine la Hollande est en relations suivies avec ces pays et localités, la Belgique l'est aussi, pas par Zeebrugge il est vrai; et d'autre part que le port de Flessingue quoique hollandais ne participe en rien au mouvement mondial que l'orateur de la Compagnie des Installations Maritimes s'est plu à nous révéler, de sorte qu'en réalité la Belgique n'est ni mieux ni plus mal partagée que la Hollande à ce point de vue et Zeebrugge ni plus pauvre ni plus riche que Flessingue quant au trafic intercontinental.

La comparaison — comme beaucoup de comparaisons — n'est donc guère en mesure de résister à un examen serré et à proprement parler on ne voit pas bien par quelles mesures

pratiques et effectives surtout, les « efforts » dont parlait l'actionnaire pourraient se traduire dans l'avenir.

§ 3. — LA QUESTION DES PROFONDEURS.

Nous avons publié en 1908 (1) des cartes où l'on pouvait suivre les modifications, d'année en année, qui se produisaient dans les fonds sous-marins de la rade de Heyst.

Après avoir essayé de contester l'exactitude de ces plans, on finit par leur adresser le reproche — fondé — de n'être pas des cartes officielles, comme s'il pouvait y avoir une différence entre la vérité officielle et la vérité vraie. Celle-ci apparut, du reste, bientôt dans les discussions parlementaires.

Le 16 juin 1909 à l'occasion de la discussion du budget extraordinaire, M. le sénateur Coppieters s'occupa du port de Zeebrugge dans les termes suivants :

« Je dois encore vous parler du port de Zeebrugge. On a
« cherché à me faire passer pour un adversaire personnel de
« ce port; il n'en est rien. On m'a reproché aussi de faire
« œuvre anti-patriotique en dénonçant l'état de ce port. Je
« crois que ceux à qui l'on pourrait faire plus justement ce
« reproche ce sont ceux qui essaient de cacher la situation.
« Le Gouvernement nous cache tout et c'est dans cette attitude
« de mutisme que le ministre doit, peut-être, chercher la raison
« pour laquelle les députés vont se documenter auprès des
« fonctionnaires.

« M. Hanrez a adressé au ministre, récemment, une série
« de questions auxquelles le ministre a répondu sèchement par
« une courte note.

« Les sondages opérés à Zeebrugge l'ont été sous le contrôle
« d'un des meilleurs ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ce
« sont ses chiffres que je cite.

« Le ministre a répondu à M. Hanrez que les sondages

(1) *Annales des Ingénieurs de Gand*, 4^e série, Tome I, 3^e fascicule.

« opérés dans la rade de Zeebrugge ne sont pas terminés.
« M. Hanrez ne se contentera pas de cette réponse. D'après les
« sondages faits au début de cette année il y a des profondeurs
« de 8 mètres à certains endroits, de 6 à 8 mètres à d'autres
« endroits; on est donc loin des profondeurs qui avaient été
« prévues.

« Où il y a 6 et 7 mètres, il en aurait fallu 8; il fallait 9^m50
« là où il y en a 8 et il en fallait 11^m50 là où il y en a 9, 8 et
« même 7 vers l'aval du môle.

« Jeudi dernier un trois mâts français de la maison Bordes,
« arrivant devant le port au moment de la marée basse, a dû
« attendre deux heures que la marée haute lui ait permis de
« passer par dessus de Zand. Or, ce navire a un tirant d'eau
« de 7^m00; donc la passe du Zand n'a pas les profondeurs de
« 8 et 9 mètres signalées par le ministre. La passe n'a encore
« en ce moment aucune largeur.

« La charge moyenne du fait des dragages effectués jusqu'au
« premier septembre dernier peut s'évaluer aux environs de
« 450.000 francs. La Compagnie, après avoir ralenti le dragage,
« travaille maintenant avec trois ou quatre dragues et va en
« acquérir une énorme.

« La vérité est que la mer apporte plus de sable que le
« dragage actuel n'en enlève et que si l'on veut maintenir
« le port à la profondeur voulue il faudra augmenter incom-
« parablement le dragage. »

Un journal brugeois qui prend invariablement la parole pour expliquer que tout ce que l'on dit au sujet du manque de profondeur du port est sujet à caution avait fait précéder ce compte-rendu d'un petit commentaire que voici :

« Il (M. Coppieters) a fait plusieurs remarques que nous
« consignons en espérant qu'elles seront suivies d'une
« réponse qui nous fixera. Il ne faut pas que des doutes
« subsistent sur cette entreprise et s'il y a des défauts
« il faut qu'on puisse les reconnaître aussitôt afin d'y remédier.
« Ce sera le plus sage. Si par contre l'œuvre est sans reproche

« ses détracteurs en seront pour leurs frais et leurs accusations
« erronées se retourneront contre eux. »

Quelques jours après M. le Ministre répondit :

« D'après certaines observations présentées au Sénat, il
« semblerait que le port de Zeebrugge soit un avortement,
« qu'il est impossible d'en faire un port de vitesse et d'escale
« parce qu'il n'y aurait pas moyen de maintenir aux abords
« du môle des profondeurs de 10 et 11 mètres.

« Très heureusement tous ces pronostics pessimistes ne se
« réaliseront pas; voici la vérité : il est exact que le dernier
« sondage, au lieu d'accuser des profondeurs de 7, 8, 9, 10 et
« 11 m. n'a accusé que des profondeurs de 6, 7 et 8 m.

M. Coppieters. — « J'ai donc dit vrai. — »

M. Delbeke, ministre des travaux publics. — « Vous avez
« dit la vérité. Mais est-il possible, en restant dans des limites
« convenables au point de vue de la dépense, d'atteindre les
« profondeurs prévues? Je le crois. Jusqu'ici la société conces-
« sionnaire avait combattu victorieusement un apport de
« 1.500.000 mètres cubes par an. L'expérience a prouvé que
« cela ne suffit pas et qu'il fallait draguer annuellement
« 2.500.000 mètres cubes.

« Est-ce là une besogne au-dessus des forces humaines? Je ne
« le pense pas : pour draguer 2.500.000 m³ il faudra dépenser
« 200.000 à 300.000 francs, etc. etc... »

Ainsi donc la question se trouvait de nouveau bien exacte-
ment délimitée. M. le Ministre des Travaux Publics croit « qu'en
restant dans des limites raisonnables on pourra tenir le port
à profondeur ». Cette opinion cadre avec celle émise par la
Compagnie disant qu'avec la puissante drague que l'on allait
acquérir en Allemagne on était assuré « de pouvoir enrayer
l'envasement sans la moindre difficulté » et en opposition avec
cette thèse j'avais soutenu et je soutenais encore à ce moment
là que je ne voyais pas comment il serait possible de continuer
pendant des années pareil système.

Entretemps, le 14 juin 1910, arriva la drague allemande de
grande puissance commandée par la Compagnie des Installa-

tions Maritimes et d'après ce qu'on nous a annoncé en une demi heure la drague avait absorbé 1190 m³ de boue et il fallut 7 minutes pour la vider. En une heure on pouvait draguer 2300 m³ soit 25.000 à 30.000 m³ par jour, soit deux ou trois fois tout ce que pouvait enlever la flottille des six dragueurs de l'entreprise qui travaillaient en 1907, donc beaucoup plus aussi qu'on ne nous l'avait dit tout d'abord.

En vue d'éviter toute incertitude au lecteur quant à la comparaison des plans qui vont être expliqués ici, je dirai que, cette fois, je ne me servirai que des plans officiels, c'est-à-dire de ceux qui sont levés à intervalles réguliers par l'Administration des Ponts et Chaussées de manière identique chaque année et qui sont rapportés invariablement au même plan de comparaison.

Le premier que je vais envisager est d'une époque un peu postérieure à celui qui a paru dans ma note de 1908 « Le port de Heyst » (planche 5) et il se rapporte d'après son en-tête au « Sondage général de la rade effectué du 25 juillet au 15 septembre 1908 » (planche 4).

On voit sur cette carte une première zone de plus de 8 m. de profondeur s'étendant sur toute la longueur du môle et même un peu au-delà vers l'amont. Cette zone a 300 mètres de large dans la partie aval, 200 m. dans la partie amont et, dans cette dernière partie, les profondeurs n'ont pas toujours le chiffre de 8^m00 mais n'en diffèrent pas beaucoup, il s'en faut de 0^m10 à 0^m50 environ.

En face du hangar n° 5, il y a une fosse plus profonde de 225 m. de long sur 300 m. de large où la profondeur est supérieure à 9 m. et devant le musoir il y a une seconde fosse mais plus petite (300 m. × 120 m.) qui descend aussi au-dessous de la côte (-9.00).

Du bout du môle, un chenal se dirige vers l'entrée du canal maritime. Ce chenal a 160 m. de large aux feux des estacades et 500 m. de large là où il rencontre la zone profonde de 8^m00 qui est située le long du môle. La profondeur moyenne y est de 7^m00 sous marée basse. Mais elle est assez irrégulière. On

y voit de nombreux trous formés par les dragues et où il y a plus de 8^m00 de profondeur et, surtout, sur la droite en allant vers la mer, il y a une longue fosse de plus de 500 m. de longueur, de 60 à 80 m. de largeur où l'on trouve partout plus de 8 m. d'eau et dans laquelle il y a même un cercle de 60 m. de diamètre où la profondeur est 9^m00 avec un maximum de 9^m40.

Entre ces deux régions profondes se trouve, limité par des bouées, un banc triangulaire de 800 m. de long (mesuré le long des 5 bouées) et ayant perpendiculairement à cette ligne une largeur maxima de 275 m. occupant donc ainsi une superficie de 11 hectares.

La profondeur de l'eau y est presque partout inférieure à 5 mètres avec, au sommet, un plateau de 300 m. de long sur 80 m. de large où la profondeur n'est que 2^m00 et sur lequel le point le plus sec ne présente que 1^m40 d'eau environ.

Naturellement cette situation de la rade était sujette à des modifications locales nombreuses par suite des dragages qui se portaient sur un point ou sur l'autre et elle était sujette à un atterrissement général contre lequel luttaien les dragues.

Toutefois le triangle compris entre les bouées était abandonné à son sort ou à peu près c'est-à-dire qu'on n'y draguait presque pas, ou pas du tout.

Telle était donc — ou à peu près — la situation du port quand, le 20 avril 1909 la société scientifique de Bruxelles vint faire une excursion au port de vitesse.

« On démontra sur place — dit le compte-rendu de la visite
« — combien étaient peu fondés et tendancieux les bruits
« qui ont été lancés à propos d'un prétendu ensablement.
« Il n'y a pas d'ensablement. Il y a simplement au milieu
« de la rade un petit triangle d'eau molle par suite d'un léger
« tourbillon de retour de courant. L'eau y est un peu moins
« profonde (1) et nous ne voyons aucune nécessité de changer
« cette situation qui ne nous gêne en rien. Le long des quais
« nous avons un fleuve de 300 mètres de large et d'une pro-

(1) En effet, un peu seulement!

« fondeur sans cesse telle que les navires ayant les plus forts tirants d'eau peuvent accoster par la marée la plus basse ».

Je laisse au lecteur un peu au courant de ce qu'était la construction navale vers 1909, le soin d'apprécier ce que valait l'affirmation qui termine cette citation.

C'est à cette époque aussi qu'on marchait avec une drague, puis deux, puis un temps quatre et nous arrivons ainsi au moment où la grande drague allemande est arrivée.

Nous avons, à ce moment, un nouveau plan de sondage général effectué du 11 juin au 13 juillet 1910, reproduit en réduction à la planche ci-jointe.

Au premier coup d'œil nous voyons que la situation hydrographique du port était en 1910 beaucoup plus grave qu'on ne l'avait jamais dit et, bien entendu, personne ne fit part au public que cela pouvait intéresser de cette dangereuse modification.

Le plan montre que toutes les profondeurs de 8 m. et plus ont disparu le long du môle à part deux insignifiants petits lambeaux devant le hangar n° 5. On peut dire d'une manière générale que toute la partie contiguë au môle s'est, malgré les dragages, relevée d'un mètre cinquante à deux mètres suivant les endroits.

Dans toute la grande superficie qui, en 1908, avait plus de 9^m00 d'eau, devant le hangar n° 5, on ne trouve plus que 7^m00 d'eau en moyenne; à l'extrémité du môle, devant le mur, la région des profondeurs de plus de 9^m00 a entièrement disparu et tel endroit où en 1908 on sondait 9^m10 ne présente qu'à peine plus de 7^m00 en 1910.

Dans le chenal vers l'entrée du canal maritime, la profondeur a déchu, en chiffres ronds, d'un mètre sur une grande partie de la superficie. Nous avons en 1908 une étendue assez grande où on sondait uniformément 7^m20 à 7^m50; nous trouvons au même endroit 6^m00 à 6^m50 et même exceptionnellement moins de 6^m00.

La fosse de près de 4 hectares de superficie où, en 1908, on trouvait plus de 8^m00 et même par endroit 9^m50 d'eau est

entièrement comblée jusqu'à la côte 7.00 environ hormis un trou de drague creusé récemment.

La courbe de 6 m. qui était maintenue, en 1908, entre la ligne des bouées de la partie abandonnée aux envasements de la rade en déborde de toutes parts; dans la fosse le long du môle, l'envahissement est (à la bouée milieu) de 100 m. au maximum; dans le chenal vers l'écluse un éperon de 80 m., un autre de 160 m., s'étendent vers l'Est et enfin le sommet du plateau mesuré comme précédemment à la côte 2.00 a maintenant 580 m. de long (au lieu de 300 m.) et 180 m. de large (au lieu de 80 m.).

Le point le plus sec a 0^m60 de profondeur au lieu de 1^m40.

L'extension des alluvions a donc été extrêmement rapide et importante dans toute l'étendue de la rade.

Dans la partie occidentale de la rade et contre la terre, il se crée un chenal encore irrégulier mais extrêmement profond par endroits : on y trouve jusque 13 m. de profondeur et chose curieuse cette profondeur se creuse et se maintient naturellement sous l'action des courants de marée. Cette fosse a d'ailleurs des talus fort raides car la partie voisine de l'ancienne laisse de basse mer s'est fortement engraisée à l'ouest du chenal. C'est ainsi que devant le feu vert du port, cette laisse de basse mer s'est avancée de plus de 90 mètres au large de la ligne des feux et qu'il s'est formé un triangle d'alluvion de plus de 600 m. de longueur mesurée parallèlement à la côte.

Il existait donc, en 1910, une action érosive entre cet atterrissement littoral et le banc triangulaire situé au milieu de la rade.

L'inspection de cette carte montre que, vraiment, il était grand temps que la puissante drague allemande intervienne pour rétablir les profondeurs voulues dans la rade.

Elle intervint; et au bout de fort peu de temps, nous pûmes lire ce qui suit dans un journal brugeois.

« Disons un mot de l'ensablement ou plutôt du dévasement
« de l'avant port de Zeebrugge. Dans certaine presse on repré-

« sentait la situation comme calamiteuse et irremédiable. Or
« voici qu'à peine la nouvelle drague est à l'œuvre que non
« seulement l'envasement est victorieusement combattu
« mais qu'on regagne des profondeurs, que l'absence d'un
« engin perfectionné et proportionné à l'étendue considéra-
« blement agrandie de la rade avait fait perdre. La seule drague
« nouvelle est capable de faire face à toutes les exigences.
« Partout déjà, les profondeurs de 8 m. sont rétablies. Et à
« moins d'accident, on ira plus loin : on approfondira.

« Quel dommage que, dès le principe, on n'ait pas disposé
« d'un instrument pareil : toute la pénible et souvent injuste
« campagne concernant les profondeurs de Zeebrugge aurait
« été évitée. Mais cette hostilité n'a pas entamé la confiance
« que les hommes du métier mettaient dans notre port.
« Même à Anvers, des sympathies latentes et parfois pu-
« bliques pour notre port d'escale existent et subsistent. »

Si nous nous reportons à une carte suivante des sondages de la rade de Zeebrugge nous voyons immédiatement que, vraiment, la description ci-dessus est un peu trop optimiste. A cet effet, je publie le 18^e plan de sondages se rapportant aux opérations faites fin juillet et août 1911 soit moins d'un an après.

Nous voyons les profondeurs de 8 mètres revenues sur environ la moitié aval du môle depuis le hangar n^o 4 jusqu'au musoir et sur une largeur de, maigrement, 300 m. en moyenne. Dans cette fosse il y a quelques trous de 9^m00 et plus de profondeur l'un de 200 m. de long sur 30 m. de large à une bonne centaine de mètres du môle et par le travers de l'extrémité de la partie élargie. Trois ou quatre autres fonds d'étendue moindre atteignent aussi 9 mètres et montrent dans toute cette moitié aval de la passe longeant le môle une amélioration évidente.

En ce qui concerne la moitié amont du môle la comparaison des deux cartes 1910 et 1911 nous montre également un approfondissement général : nous voyons quelques places, non continues, où il y a plus de 8 m. de profondeur mais séparées les unes des autres par des fonds de 7^m70 en moyenne.

La courbe de 6 m. a été refoulée plus près de la ligne des

bouées sans cependant y rentrer comme c'était le cas en 1908 et, *grosso modo*, on peut dire que cette moitié amont de la rade le long du môle, n'est plus qu'un demi mètre moins profonde qu'au moment de la réception des travaux.

Quant au chenal qui va du bout du môle à l'entrée du canal maritime, les progrès semblent moins marqués. Toutes les profondeurs de 8 m. et plus ont disparu définitivement; les zones de 7^m00 et plus sont faibles comme étendue et sont localisées entre des sondages de 6^m2, à 6^m4 de sorte que l'on voit bien que ce sont des trous récents creusés par la drague et non un approfondissement général en voie de formation; somme toute, on peut dire d'une manière très approximative que la situation dans toute cette partie s'est maintenue dans le statu quo.

Enfin le banc compris entre les bouées ne s'est guère modifié non plus. Il s'est produit, bien entendu, des balancements en plus et en moins dans les chiffres des sondages, suivant les nouvelles dénivellations créées d'une part par les apports continus et réguliers des eaux et d'autre part par les dévasements que produisait la grande drague mais, en fin de compte, on peut dire que pendant la période juillet 1910-jUILLET 1911 le haut fond de la rade est resté assez stable.

Cette fois, la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges crut pouvoir faire connaître à ses actionnaires que les envasements ne se produiraient plus.

Lors de l'assemblée générale du 2 mai 1911 le conseil d'administration s'exprimait comme suit : (page 16 du Rapport).

« Maintenant les critiques se résument en deux points
« 1^o) envasement du port que l'on sera incapable de com-
« battre; 2^o) insuffisance des ressources de la Société qui ne
« pourra assurer l'entretien et l'exploitation.

« Or, aujourd'hui nous pouvons affirmer et prouver que nous
« sommes maîtres de la situation quant à l'envasement.

« En effet, depuis que nous possédons la nouvelle drague,
« le service est organisé de telle façon que non seulement les
« dragages ont enlevé les apports normaux mais ils ont en plus

« regagné 370.000 mètres cubes ce qui a permis d'améliorer
« la rade de 370.000 mètres cubes, depuis le mois d'août
« jusqu'au mois de décembre 1910 et, malgré ce travail
« supplémentaire momentané, le bilan nous montre que nos
« ressources ont largement couvert nos dépenses. »

Lors de l'assemblée générale du 7 mai 1912 le Conseil revint,
du reste, sur la question en disant (page 9 du Rapport) :

« Nous sommes heureux de pouvoir vous confirmer tout ce
« que nous vous disions dans notre rapport antérieur au sujet
« des dragages du port de Zeebrugge. La nouvelle drague
« suceuse « I. M. B. n° 1 » continue à nous donner toute
« satisfaction et sa production est telle que vers la fin de 1911
« nous avons pu désarmer la drague suceuse « I. M. B. n° 2 ».
« Cette drague I. M. B. n° 1 aidée de la drague I. M. B. n° 3
« suffisent, pour le moment, à assurer l'entretien de la rade.
« Aussi espérons nous réaliser en 1912 une économie notable
sur les frais d'entretien.

« Nous avons donc raison en disant, l'année dernière que
« nous sommes absolument maîtres de la situation quant à
« l'envasement. »

Ici nous ne sommes plus d'accord.

Je ferai d'abord observer que la fameuse théorie de la drague
unique (une seule drague — notez bien une seule — disait
la C^{ie} le 1^{er} janvier 1909) semble avoir reçu sa condamnation
définitive puisqu'on en a fait quasi toujours travailler deux et
même temporairement une troisième, en 1911, pour pouvoir
être maître des envasements.

Mais ensuite et surtout je dois attirer la plus sérieuse atten-
tion du lecteur sur ce que, contrairement à ce que la Compagnie
affirme, les dragues employées ne suffisent pas à assurer
l'entretien de la rade à la profondeur que la drague I. M. B. n° 1
elle-même avait réalisée en 1911; et aussi sur ce que, contraire-
ment à ce que dit le Conseil, il n'est pas maître de la situation
quant à l'envasement.

Et en effet, au moment même où la Compagnie donnait
connaissance à ses actionnaires du texte ci-dessus (c'est-à-dire

le 7 mai) on faisait les sondages qui sont reproduits sur le plan annexé. Les sondages ont été faits du 15 avril au 8 mai. Je tiens à signaler ici que ces opérations ont été faites de la même manière, rapportées au même plan de comparaison, dirigées par le même fonctionnaire, signées du même nom que celles de juillet-août 1911; que huit à neuf mois, seulement, se sont écoulés entre les deux sondages et que, de l'aveu même de la Compagnie, deux dragues et pendant une partie du temps *trois* dragues ont travaillé à l'entretien du port.

Or si nous regardons le plan de 1912, nous voyons que dans la partie de la rade voisine du môle *toutes les profondeurs de plus de 8 mètres ont disparu*. Toute la grande zone profonde de 8 m. et plus que nous trouvions en juillet-août 1911 devant les hangars n° 4 et n° 5 s'est comblée avec une vitesse extraordinaire. Là où en 1911 on sondait 8^m5 et 8^m8, on ne trouve plus que 7^m2 à 7^m4; même au large du hangar n° 4 il y a un point, plus sec, où l'on ne trouve plus que 6^m60; de même encore au large du hangar n° 5 il y a une place assez étendue où l'on ne trouve plus 7^m d'eau et il se détache du môle un éperon où, également, il y a moins de 7^m00; de sorte qu'un instant encore, et il ne serait plus possible à un navire de 7^m00 de tirant d'eau de quitter le môle au droit du hangar n° 4 et de sortir du port à marée basse : sauf en deux petits goulets l'un de 30 m. de large, l'autre de 20 m. de large, il talonnerait au passage devant le hangar n° 5.

La courbe de 7^m00 qui, en 1911, allait jusqu'en amont du hangar n° 1, a reculé de 500 mètres vers l'Est; la courbe de 6^m00 qui avait été ramenée en 1911 jusque dans le voisinage de la ligne des bouées en sort plus qu'elle n'en n'est jamais sortie depuis 4 ou 5 ans et s'avance en un éperon jusqu'à moins de 70 m. du môle (vers le milieu du hangar n° 1). En un mot la situation en mai 1912 est, approximativement, la même que celle de juin-juillet 1910 c'est-à-dire avant le travail de la grande drague !

En ce qui concerne la situation du chenal allant vers les estacades du canal maritime nous constatons un atterrisse-

ment analogue : sur la ligne joignant les musoirs des estacades on sondait en 1911 : 6^m8, 7^m10, 6^m70 comme côtes vers l'axe du chenal; en 1912 nous trouvons 5^m1, 5^m10, 5^m45 aux mêmes endroits.

Un peu plus loin hors des estacades où nous avons des profondeurs de 6^m20 à 6^m40 avec des trous isolés de 7^m00 en 1911 nous ne trouvons plus que 5^m30 à 5^m80 avec un trou isolé de 6^m à 6^m10 et exceptionnellement 6^m50.

La courbe de 6^m qui passait continûment depuis la haute mer jusqu'au chenal en 1911 se ferme en 1912 à 200 m. environ au large des estacades; toute la partie amont de cette passe s'est donc considérablement relevée tandis que la partie aval est restée dans une situation à peu près semblable à celle de 1911.

Quant au banc compris entre les bouées, bien qu'il ait visiblement été attaqué à la drague vers la pointe, il a gagné comme masse. Une vaste zone au sommet du banc ne présente plus que 0^m20 de profondeur à marée basse et un plateau elliptique de 50 m. sur 25 m. émerge à marée basse, ce qui n'était jamais arrivé depuis la construction du môle.

La laisse de basse mer nouvelle fait une saillie de 110 m. sur la ligne des musoirs des estacades à l'Ouest du chenal et de 120 m. à l'Est ce qui ne fut jamais atteint non plus même dans les années les plus mauvaises. Enfin, le goulet compris entre le banc et la terre ferme où on sondait 5^m00 en 1910 et 4^m60 en 1911 ne présente plus que 3^m60 au point le plus sec en 1912.

Il ne s'agit donc plus ici d'un balancement dans les profondeurs, ni d'un incident local, mais d'un relèvement considérable et rapide des fonds sous-marins.

Il n'est pas possible de comprendre dans ces conditions comment le Conseil de la Compagnie a pu dire qu'il était « maître de la situation quant à l'envasement », car jamais il n'en fut moins maître qu'en mai 1912.....

Et je démontre : depuis septembre 1908 jusque juillet 1910, soit pendant un laps de temps de 22 mois, on a perdu malgré

les dragages faits au moyen d'une ou deux dragues de modèle ancien une certaine quantité de profondeurs, à peu près sur toute l'étendue de la rade, comme le montrent les deux premières cartes que nous publions. D'autre part, depuis juillet 1911 jusqu' avril 1912 on a perdu, à nouveau, en 9 mois une quantité semblable de profondeurs, les profondeurs de 1908 et de 1911 ne différant pas beaucoup entre elles grâce à l'effort particulièrement puissant que l'on fit avec la nouvelle drague et une ou deux autres en 1910-1911.

Or, cette dernière perte a été faite en un temps deux et demi fois plus court que le premier, et ceci malgré l'usage d'un engin construit et choisi tout spécialement pour enlever le genre d'alluvions qui, disait-on, se déposait dans la rade abritée de Zeebrugge; de sorte que certainement il y a une cause qui provoque une amenée de dépôts plus rapide ces derniers temps qu'en 1908-1910, car sinon, comment expliquer que la grande drague qui fit son office en 1910-1911 ne suffit plus pour combattre les apports en 1911-1912?

Cette cause existe et elle est suffisamment intéressante pour être développée.

On a remarqué, depuis quelques années, que la plage des bains devant Heyst se démaigrît et l'an dernier même, dans le but de permettre le séjour des villégiateurs sur la plage, on y a déversé environ 25.000 m³ de sable. On devra recommencer cette année tout le sable déposé l'an dernier étant enlevé par les eaux.

Quelques uns en ont conclu à une action érosive due aux courants littoraux et, en réalité, il n'en est rien. On a cru aussi que ce que j'avais expliqué au sujet du comblement de l'Appelzak était erroné et ceci aussi ne se vérifie pas.

Effectivement, c'est ce comblement même qui est la cause de l'érosion de la plage; et voici comment :

Anciennement les vagues venant du large et passant sur le Zand y déferlaient à cause de la réduction de profondeur sur le banc et rencontrant, après, une zone plus profonde, elles s'y épanouissaient avant d'arriver au talus de la plage. Le com-

blement de l'Appelzak et le creusement de la passe du Zand ont fait disparaître cette dernière circonstance, la profondeur des Wielingen à la côte étant beaucoup plus uniforme maintenant qu'il y a quinze ans les vagues conservent mieux leurs formes (surtout vers le moment de marée haute et une heure ou deux avant et après) et parviennent ainsi, non affaiblies sur le talus de la plage. Là, elles déferlent et en retombant elles entraînent vers l'Appelzak une partie du sable qui se trouve sur la plage.

Il existe donc une double raison du comblement de l'Appelzak, la première due au mouvement des vagues qui raclent en quelque sorte la plage de Heyst perpendiculairement à la côte, la seconde, longitudinale à cette côte, qui consiste en la marche des alluvions entraînées par le courant de jusant de l'Escaut.

Au fur et à mesure que le temps se passe, le fond sous-marin monte devant Heyst et Knocke et plus il monte plus la partie de mer comprise entre le môle de Zeebrugge et la côte prend l'aspect d'une cuvette encerclée de toutes parts et où, par suite, le dépôt des alluvions tend à devenir de plus en plus abondant.

Déjà on voit (assez peu il est vrai) sur les cartes jointes à cette note que les petits fonds de 2 ou 3 mètres qui, avant la construction du môle, étaient serrés contre la laisse de basse mer, se sont avancés jusqu'à 600 mètres au large et oblitérent ainsi la moitié de l'ouverture du port vers l'Est. Et j'ajouterai que c'est là que réside la cause la plus importante de déboires que l'avenir réserve au port de Heyst. On a parlé, parfois de construire un second môle opposé au premier ce qui transformerait Zeebrugge en un second Ymuiden; ce n'est vraiment pas la peine de faire une pareille construction; la mer elle-même se charge lentement, mais irrésistiblement, de ce travail et le jour où cet atterrissement sera devenu suffisant pour couper dans une mesure encore plus forte le peu de courant qui passe dans la rade abritée du port de Heyst, on verra les atterrissements y prendre une telle importance qu'en doublant ou en triplant la puissance ou le nombre des dragues chargées de l'entretien on n'en viendra pas encore à bout.

J'avais déjà fait entrevoir ceci dans une note antérieure (1) et le peu d'années qui s'est écoulé depuis ce temps, montre déjà un commencement de vérification pour la thèse que j'avais exposée.

Je pense que le maintien de la rade dans les conditions que l'on a cherchées jusqu'à présent donnera lieu à des dépenses et à des travaux très notablement supérieurs à ceux auxquels il a fallu consentir jusqu'à présent.

Pratiquement donc la situation deviendrait intenable, à cause de l'évidente disproportion existant entre les sacrifices à faire et les résultats que l'on peut espérer.

§ 4. — STATISTIQUES COMPLIQUÉES.

Cette considération va nous amener à examiner d'un peu plus près ce que vaut Zeebrugge comme port, et pour nous faire une idée très claire de ce qu'il vaut nous n'avons de meilleur guide que de consulter les statistiques.

A première vue, rien ne semble plus simple et plus aisé que de supputer le nombre de bâtiments de mer qui fréquentent un port et effectivement rien ne peut donner une idée plus concrète de la progression du trafic que des colonnes de chiffres synthétisant le rendement successif des diverses années; mais pour bien apprécier ces chiffres, il faut d'abord se rendre un compte bien exact de leur valeur et de leur signification.

A ce propos, il nous souvient le 19 décembre 1910, il y eut fête à Bruges pour le millième navire de mer qui entra au port depuis le premier janvier de la même année.

Or, en 1910 il n'entra jamais 1000 navires de mer dans les ports de Bruges.

Le lecteur qui est peu initié aux subtilités des statistiques commerciales et maritimes se dira que c'est impossible, que certainement je dois me tromper.

Aussi, je me suis bien rendu compte que je devrais me pour-

(1) *Annales des Ingénieurs de Gand*, année 1908, tome I, 3^e fascicule, p. 236

voir de chiffres et de documents incontestables pour appuyer mes dires.

Ces chiffres, je les trouve, en réalité, dans le *Moniteur Belge* qui publie tous les mois, et généralement le 15 du mois la statistique du mouvement de tous les ports belges. Ces chiffres, sont, du reste, repris le 16 ou le 17 par les journaux quotidiens et mis ainsi à la disposition du public tout entier. Ces chiffres extraits d'une rubrique nommée litt. B que nous détaillerons dans un instant indiquent pour les ports de Bruges et Zeebrugge réunis et pour toute l'année 1910, 913 navires de mer, tandis que la Compagnie des installations maritimes en mentionne 1031.

D'où vient la différence?

Elle fut longtemps assez énigmatique mais on finit par savoir que la Compagnie comptait comme navires de mer des chalands du Rhin qui venaient apporter du charbon parce que « ces « allèges viennent de Flessingue à Zeebrugge par voie de « mer et peuvent donc être considérées comme navires de mer ».

Cette conception, assurément originale et inattendue, eut le succès que l'on peut penser dans tous les milieux où l'on s'intéresse au mouvement maritime comparé des ports et actuellement encore elle n'est pas oubliée. Elle aura eu comme conséquence de doter le Rhin d'un port « de mer » qui ne soupçonne pas sa propre existence car, enfin, si ces chalands sont « navires de mer » à l'aller, ils sont tout aussi « navires de mer » au retour et dès lors arrivés à leur port d'embarquement de charbons ils sont toujours navires de mer.....

Les chiffres du *Moniteur Belge* que nous venons de repérer au litt. B. demandent eux-mêmes quelques explications : pour établir le mouvement du litt. B, on tient compte du navire dans chaque port de chargement ou de déchargement; en d'autres termes on indique l'entrée et la sortie de chaque navire dans chacun des ports que ce navire visite, soit pour commencer ou compléter son déchargement, soit après avoir terminé cette opération pour prendre son fret de retour.

Ainsi un navire X entrera à Zeebrugge pour déposer du

charbon dans une usine sise le long du canal; il compte pour un navire; puis il va à Bruges pour débarquer quelqu'autre marchandise ou pour prendre du fret de retour, il recompte comme un nouveau navire; et le même bâtiment compte ainsi deux fois.

Tous ceux qui ne sont pas habitués aux statistiques maritimes seront disposés à croire que c'est là une tricherie; il n'en est rien; l'usage est établi ainsi et il suffit qu'on le sache pour qu'on ne puisse pas être induit en erreur.

Du reste, le *Moniteur* contient, sur la même page, un litt. A et dans ce tableau un même navire n'est renseigné qu'une seule fois à l'entrée et à la sortie du pays quand bien même il aurait visité plusieurs ports. A l'entrée, il est renseigné par le receveur où il commence son déchargement, ou, s'il entre sur lest, par le receveur du premier port d'entrée c'est-à-dire le port où le navire commence son chargement; à la sortie, il est renseigné par le receveur du dernier port de chargement, ou s'il reprend la mer sur lest, par le receveur du dernier port de sortie c'est-à-dire le port où le navire décharge en dernier lieu.

On devrait, en réalité, prendre plutôt les chiffres du litt. A que ceux du litt. B si on voulait se rendre compte de la valeur du mouvement maritime d'un pays, puisque c'est le premier qui indique bien le navire venant de la mer dans un ou dans des ports du pays, ou bien le navire quittant le pays pour aller en mer. Cependant on transporte très généralement les chiffres du litt. B dans la presse quotidienne ou dans les revues commerciales, probablement parce qu'ils sont un peu plus élevés. Les chiffres des litt. A et B. sont, du reste, les mêmes quand il s'agit de ports entièrement isolés (comme Nieupoort par exemple) mais ils peuvent présenter des écarts lorsque deux ports se trouvent sur la même voie de pénétration et qu'un navire charge successivement dans chacun des deux ports.

C'est ainsi que pour Anvers il existe une différence, d'ailleurs très faible, entre ces deux chiffres (0.5% pour le nombre des navires et 0.2 % pour le tonnage).

Pour l'année 1910 que nous avons considérée et pour laquelle le litt. B mentionne 913 navires pour les ports de Bruges et Zeebrugge réunis, il n'en figure que 801 dans le litt. A, c'est-à-dire que 112 navires ou 14% du nombre total sont comptés 2 fois. De ces 801 navires il y en a 593 qui sont comptés comme appartenant au trafic de Bruges et 208 qui sont indiqués comme ressortissant au trafic de Zeebrugge.

Or, ce qui nous intéresse ici c'est le port de Zeebrugge proprement dit et non l'ensemble des deux ports : c'est donc surtout ce chiffre de 208 navires qui va attirer notre examen. Ceux qui suivent le mouvement maritime au môle auront l'impression qu'il n'est jamais venu un navire tous les deux jours environ faire des opérations commerciales au môle et que le chiffre de 208 navires doit présenter quelque particularité.

En effet, il la présente. Si on se reporte à la petite carte au 80.000^e que nous avons reproduite plus haut on verra que Zeebrugge a aussi un port intérieur; une importante partie des 208 navires n'ont jamais touché au môle mais sont allés directement au port intérieur de Zeebrugge, et les statistiques du Moniteur ne nous permettent pas de nous rendre un compte exact de cette répartition. Mais la Compagnie y a pourvu.

Par le rapport présenté à l'assemblée générale du 2 mai 1911, nous savons (page 12 du rapport) que les chiffres de navires se répartissent comme suit :

Bruges	604	} Ensemble 1031 navires.
Canal maritime . . .	339	
Zeebrugge	88	

suivant les comptes de la C^{ie}.

Au surplus le même rapport nous donne les indications suivantes quant aux navires qui ont fréquenté le port d'escale :

Il est venu 1^o) une série d'escales de vapeurs prenant charge pour les Iles Canaries; 2^o) le service de Zeebrugge-Hull; 3^o) le S. S. Bahia de la Hambourg-Sudamerikanische Dampfschiffarth Gesellschaft et 4^o) une série de onze cargo-boats

de la même compagnie qui sont venus partiellement au môle, partiellement aux quais privés du canal maritime pour charger des briquettes.

Finalement nous devons encore mentionner que les statistiques du Moniteur Belge mentionnent le Tonnage Moorsom. Toutes les personnes s'occupant de navigation savent — mais bien d'autres personnes ignorent — que la tonne Moorsom est un volume de 100 pieds cubes anglais (2^m83) et que le tonnage Moorsom relevé dans les statistiques est le volume intérieur des navires mesuré suivant certaines règles et en décomptant certains locaux.

Il n'y a donc aucune relation entre le nombre de tonnes Moorsom que l'on trouve dans les statistiques et le nombre de wagons chargés que l'on devrait expédier pour faire partir les marchandises débarquées des navires. Le Moniteur est muet sur ce dernier point mais la Compagnie des installations maritimes a publié des relevés de chiffres où nous trouverons cet élément d'appréciation.

Voici donc les divers tableaux statistiques du mouvement et du trafic des ports de Zeebrugge et de Bruges compris comme nous venons de l'expliquer.

Litt. A du Moniteur.

Entrées.

Sorties.

Navires			Tonnage Moorsom			Années	Navires			Tonnage Moorsom		
Bruges	Zeebrugge	Totaux	Bruges	Zeebrugge	Totaux		Bruges	Zeebrugge	Totaux	Bruges	Zeebrugge	Totaux
151	11	162	49.022	9.603	58.625	1905	147	42	159	46 001	10.197	56.180
339	142	481	130.447	134.022	264.469	1906	337	141	478	128.821	133 460	262 281
520	230	750	191.412	213.150	404.562	1907	518	226	744	190.364	209.954	400 318
572	220	792	222.359	236.209	458.568	1908	549	224	773	204.725	237.589	442 314
582	165	747	243.150	153.197	396.347	1909	595	142	737	272.854	119.022	391 876
593	208	801	237.556	185.137	422 693	1910	596	204	800	269 812	164.577	434 389
638	181	819	266.946	189.587	456.533	1911	646	158	804	324 817	133.766	458.583
720	134	854	313 477	153.344	466 821	1912	669	183	852	309.911	181 529	491 440

Litt. B du Moniteur.

Entrées.

Sorties.

Navires			Tonnage Moorsom			Années	Navires			Tonnage Moorsom		
Bruges	Zeebrugge	Totaux	Bruges	Zeebrugge	Totaux		Bruges	Zeebrugge	Totaux	Bruges	Zeebrugge	Totaux
151	11	162	49.022	9.603	58.625	1905	149	12	161	46.506	10.179	56.685
373	190	563	157.942	169.377	327.319	1906	373	190	563	157.443	169.376	326.819
523	250	773	193.309	224.549	417.858	1907	527	248	775	196.586	222.459	419.045
576	225	801	221.067	236.791	457.858	1908	576	228	804	221.067	239.019	460.086
639	200	839	283.492	161.688	445.180	1909	638	199	837	283.394	159.740	443.134
649	264	913	278.852	216.824	495.676	1910	649	265	914	278.680	218.772	497.452
715	240	955	342.237	221.382	563.619	1911	715	238	953	342.433	219.791	562.227
738	195	933	332.388	195.057	527.445	1912	737	196	933	329.599	196.376	525.975

Chiffres de la Compagnie.

Entrées.

Années	Nombre de Navires	Tonnage Moorsom	Tonnage métrique à l'entrée	Tonnage métrique à la sortie
1907	751	422.139	429.473	85.921
1908	839	500.164	616.123	99.718
1909	920	506.097	702.057	212.840
1910	1031	570.045	784.166	245.126
1911	1048	609.168	801.743	316.115
1912	1039	613.972	690.282	378.802

Les chiffres de la Compagnie font donc un seul bloc de tout le trafic de Bruges, du Canal Maritime, et de Zeebrugge ce qui nous empêche de voir distinctement la part qui revient à chacun des membres du port; je parle ici des chiffres publiés mensuellement dans les journaux de Bruges.

La Compagnie avait commencé toutefois par publier les chiffres distincts pour chaque partie, en 1907-1908, mais cette publication, bien intéressante cependant, disparut brusquement en septembre 1908 pour être remplacée par celle qui est figurée au tableau ci-dessus, de sorte que le public en général n'en sut plus rien.

Grâce aux rapports annuels à l'assemblée des actionnaires nous sommes cependant parvenus à les reconstituer pour la période 1907-1911, le rapport de 1912 ne devant paraître que dans une couple de mois.

Et ce sont donc les tableaux qui suivent, tirés des documents de la Compagnie, qui vont nous donner les meilleurs éléments d'appréciation :

Mouvement à l'entrée.

Années	Nombre des navires			Jauge en tonnes Moorsom			Jauge en tonnes métriques		
	Bruges	Canal maritime	Zee-brugge	Bruges	Canal maritime	Zee-brugge	Bruges	Canal maritime	Zee-brugge
1907	497	98	156	190.489	107.215	124.435	216.215	196.724	16.534
1908	554	188	106	219.361	177.447	103.356	269.338	340.020	6.765
1909	581	268	71	244.430	183.814	77.843	304.613	384.505	12.939
1910	604	339	88	244.793	241.528	83.724	297.069	461.818	25.279
1911	649	332	67	274.098	265.095	69.775	312.492	475.417	13.834

Mouvement à la sortie.

Années	Nombre des navires			Jauge en tonnes Moorsom			Jauge en tonnes métriques		
	Bruges	Canal maritime	Zee-brugge	Bruges	Canal maritime	Zee-brugge	Bruges	Canal maritime	Zee-brugge
1907	502	96	156	193.961	105.650	124.435	83.724	0	2.197
1908	542	187	105	219.437	178.890	101.326	93.756	4.348	1.614
1909	619	228	69	283.969	148.021	73.070	196.116	14.231	2.493
1910	654	296	86	282.773	205.910	82.345	193.358	42.790	8.978
1911	—	—	—	—	—	—	276.485	29.239	10.391

Ces tableaux montrent d'abord l'extrême faiblesse du trafic à Zeebrugge et surtout l'utilisation de moins en moins grande du port de vitesse délaissé un peu plus chaque année. Aussi bien comme nombre de navires que comme tonnage les chiffres sont tombés de moitié depuis l'ouverture du port. Le trafic passagers (sauf la ligne Zeebrugge-Hull) est pratiquement nul et les chiffres ci-dessus nous montrent que le trafic marchandises est insignifiant.

On pourra mieux encore s'en rendre compte par le tableau suivant qui donne le mouvement du port de vitesse en pour cent du mouvement total de la concession de la Compagnie des Installations Maritimes :

Zeebrugge a en % du mouvement total.

Années	Nombre de navires	Tonnage Moorsom	Tonnage mét. à l'entrée	Tonnage mét. à la sortie
1907	20 %	30 %	4 %	2 6 %
1908	12.6	20	1.1	1.6
1909	7.7	15	1.6	1.1
1910	8.5	15	3 2	3.6
1911	6.4	11	1.7	3.3

Ces chiffres montrent, mieux que tout commentaire, que depuis l'inauguration le port de Zeebrugge a perdu les deux tiers du mouvement qu'on avait essayé d'y attirer et que l'intérêt qu'il peut présenter au point de vue recettes pour la Compagnie des installations maritimes et, finalement pour tout le monde, est négligeable; et nous comprenons, maintenant, pourquoi la C^{ie} ne se pressait pas de montrer dans les journaux les chiffres mensuels de Zeebrugge isolés.

S'il fallait une confirmation nouvelle dans un autre ordre d'idées, on pourrait le rechercher dans le genre de trafic qui vient aux installations maritimes de Bruges d'une façon per-

manente et régulière et dont la persistance montre qu'il est viable.

Nous trouvons ces renseignements dans quelques uns des rapports annuels de la Compagnie des Installations Maritimes. Malheureusement elle n'a plus jugé à propos de publier ces chiffres dans le rapport de 1912 de sorte que nous nous bornons à reproduire les chiffres de quelques années antérieures. On pourra voir par les tableaux litt. A et B du Moniteur quel était le chiffre du trafic ces années là.

Tonnes de marchandises entrées aux ports de Bruges.

DÉSIGNATION	1908	1909	1910
Charbons	536.531	578.775	648.479
Bois	53.875	72.673	44.967
Nitrate	9.054	14.769	26.124
Pavés	—	11.541	28.848
Brai	5.456	5.943	9.816
Huiles	2.041	12.146	18.613
Marchandises diverses . .	6 664	6.210	7.247

Tonnes de marchandises sorties des ports de Bruges.

DÉSIGNATION	1908	1909	1910
Macadam	89.984	96.940	108.521
Aciers	—	94.940	81.981
Briquettes	4.348	11.436	41.928
Cokes	—	2.190	1.269
Marchandises diverses . .	5.386	7.325	14.427

Les huit dixièmes du trafic à l'entrée sont donc constitués par du charbon et la quasi totalité comprend des marchandises

pondéreuses et dont l'usage ne comporte aucune utilisation du môle.

Celui-ci ne paraît donc pas avoir une utilité commerciale quelconque en ce moment et nous ne voyons pas qu'il puisse en acquérir dans un avenir raisonnable.

Lorsqu'on discute ceci, les promoteurs ou les défenseurs du port ont coutume de dire qu'il faut de la patience, qu'il faut coordonner les efforts de tous pour faire réussir la grande œuvre nationale qu'est le port de Zeebrugge, que d'ailleurs il faut laisser au trafic le temps de se développer et ainsi de suite.

Au premier abord ce raisonnement est séduisant; il permet, du reste, l'année suivante de faire prendre de nouveau patience à ceux qui seraient trop pressés de voir le développement du trafic. En réalité, il est tout à fait faux et un instant de réflexion va le montrer de même que les statistiques vont le confirmer.

Le commerce général du pays dépend de mille circonstances économiques dans lequel le port de Zeebrugge n'intervenait naturellement en rien avant son ouverture. A l'instant où il a été livré au trafic, sa situation topographique et ses taxes ont pu faire que, pour certains courants commerciaux, le prix du transport était plus bas par Zeebrugge que par les anciennes voies tandis que pour d'autres courants ce prix est plus haut.

Dans le mot « prix » nous n'entendons pas seulement le nombre de francs et de centimes qu'on doit aligner sur le comptoir de quelque créancier, mais aussi le temps que les navires peuvent ou ne peuvent pas gagner, les facilités qui leur sont accordées, en un mot tout ce qui forme les avantages commerciaux.

Il est naturel que pour tout trafic où les nouveaux prix (entendus comme expliqués ci-dessus) par Zeebrugge sont inférieurs aux anciens, le mouvement commercial se soit déplacé en une fois et en entier pour emprunter la nouvelle voie plus économique; et pour le surplus, c'est-à-dire pour tout le trafic où Zeebrugge était plus cher que les anciennes voies, il est tout aussi naturel que rien ne se soit produit. Les espérances,

les soi-disant efforts, les propagandes plus ou moins vives que certains ont cru pouvoir préconiser ne peuvent rien contre cette considération aussi simple que pertinente.

Et cela se voit dans les statistiques lorsque, bien entendu, on ne compte pas deux fois le même navire ou qu'on n'a pas recours à quelqu'autre artifice de ce genre; et, à cet effet, reprenons la statistique A du Moniteur. En 1905, rien du nouveau port n'est accessible et le mouvement maritime est de 58.000 tonnes; en 1906, on peut déjà avoir accès partiellement dans certaines parties du port et on fait 264.000 tonnes; en 1907, on inaugure le port qui se trouve donc à peu près mais non entièrement dans des conditions d'exploitation : on atteint 404.000 tonnes et enfin en 1908, la première année d'exploitation comprenant un exercice entier, on atteint 456.000 tonnes.

Ce chiffre représente le mouvement total que les installations maritimes de Bruges et de Zeebrugge peuvent utilement et efficacement desservir. Dès avant l'ouverture du port (1907) ce mouvement s'était précipité vers les nouvelles installations puisqu'à 50.000 tonnes près nous avons le chiffre de l'année complète et aussitôt qu'il a atteint son niveau il ne changera plus sauf les fluctuations annuelles suivant les circonstances commerciales qui le font osciller entre 400.000 tonnes et 460.000 tonnes en chiffres ronds.

Il ne faut évidemment pas conclure de là que, jamais, ce chiffre de 460.000 tonnes ne sera dépassé; mais ce qu'on peut dire, c'est que l'on devrait imaginer pour le dépasser de beaucoup des circonstances tout à fait nouvelles, qui peuvent d'ailleurs être entièrement indépendantes des installations du port et qui ne sont guère à envisager. On pourrait espérer, par exemple, que le système douanier français soit modifié de telle manière que les produits industriels du Nord transitent par Zeebrugge au lieu de Dunkerque le premier de ces ports étant plus rapproché de Lille que le second. Mais on a le temps.....

A Bruges même, certaines personnes croient que le creuse-

ment du canal de Roulers pourrait amener une expansion considérable des transports maritimes dans les ports de la ville et dans les calculs auxquels on se livre, on fait, le plus souvent, abstraction de l'intérêt du capital engagé dans la construction éventuelle de ce canal, des frais de gardiennage et d'entretien et l'on ne considère que les frais du batelage. Il est probablement inopportun de discuter ceci, pour le moment; mais déjà on peut dire qu'on ne voit pas bien les produits industriels de Roulers et des communes plus ou moins voisines transportées *par alléges* à Bruges ou à Zeebrugge, vu la nature de ces fabricats.

Et puis, comme l'expérience le montre, tout ceci serait pour Bruges même et non Zeebrugge. Or, la question que nous examinons ici est « Que faut-il faire de Zeebrugge? » et non « Que faut-il faire de Bruges? »

Avant de quitter ce sujet, nous devons cependant encore faire une dernière remarque. C'est que les ports de Bruges trouvent auprès de l'Etat un appui énergique qui contribue dans une certaine mesure à augmenter le trafic.

Seulement, l'examen détaillé de ces questions sort du cadre que nous nous sommes tracé pour la présente étude et c'est pourquoi le lecteur ne devra considérer les indications fournies jusqu'à la fin du § 4 que comme de premières données qui pourront, un jour venant, mériter à un examen plus complet et qui ne sera pas non plus dépourvu d'intérêt.

La remarque s'applique à certains trafics attirés à Zeebrugge — ou à Bruges — d'une façon assez inattendue.

Nous savons, par exemple, depuis le commencement de 1909 qu'un trafic assez important de billettes d'acier se fait, par Bruges, vers l'Angleterre et on nous avait expliqué que :

« Depuis l'unification (20 déc, 1908) en faveur de Bruges, « des tarifs de transport des fers, ces billettes nous arrivent « par chemin de fer. Jadis les usines métallurgiques du district « de la Saar, de Lorraine et du Luxembourg les exportaient en « Angleterre via Rotterdam et Anvers. L'exportation via « Zeebrugge permet aux usiniers Allemands et Belges de réa-

« liser une économie considérable en ce sens que la marchandise exportée par cette voie ne paie qu'une fois les droits de quai sans compter l'économie de temps et le fret de retour destiné à l'alimentation d'une des plus florissantes usines de Zeebrugge. »

L'explication était un peu nébuleuse — du moins elle nous a paru telle.

Je ne vois pas bien quel avantage on a visé en disant que la marchandise « ne paie qu'une fois les droits de quai »; (payait-elle donc plusieurs fois en passant par Anvers ou Rotterdam ?)

Aussi bien les tarifs d'expédition que l'on trouve dans les recueils ne présentaient rien de bien particulier; par exemple au départ de Sarrebourg, on trouve un tarif spécial pour billettes et poutrelles d'acier à l'exportation, qui donne les prix suivants :

Sur Anvers Sud	la tonne	fr.	18.54
Sur Bruges Maritime	»	»	19.09
Sur Ostende Avant-port	»	»	19.30

La proportionnalité est donc parfaite et on ne voit pas que les 55 centimes de différence puissent avoir eu une influence soudaine en 1909 alors qu'ils n'en avaient pas eu auparavant.

Tout ceci demeurait donc assez mystérieux quand il m'arriva un catalogue d'une importante usine métallurgique de Hanovre (1). Avec la conception pratique qui dirige aujourd'hui la plupart des industries, la firme allemande indiquait ses prix sur wagon dans l'usine mais, en outre, le prix du transport par tonne depuis Hanovre jusqu'aux principales gares allemandes et à un certain nombre de gares importantes de divers autres pays et parmi ceux-ci la Belgique.

Nous pouvons donc voir les prix « loco » c'est-à-dire pour la consommation sur place dans les principales villes belges et aussi les prix « transit » c'est-à-dire pour l'exportation outre-

(1) *Eisenwerk Wülfel*. Hannover-Wülfel, catalogue n° 450 p. 285.

mer. Et voici les divers prix, de Hanovre, vers les ports belges par wagon de dix tonnes.

Anvers	loco	. . . . .	260 francs.
»	transit	. . . . .	208 »
Gand	loco	. . . . .	295 »
»	transit	. . . . .	221 »
Bruges	loco	. . . . .	308 »
»	transit	. . . . .	163 »

Nous observons toujours la proportionnalité pour le trafic « loco » des trois ports mais nous voyons que, si on avait maintenu cette proportionnalité pour Bruges transit, on aurait dû tarifier à 230 francs de sorte que le chemin de fer a accordé une réduction de 67 francs pour un seul wagon.

Pour transporter en transit une marchandise sur une centaine de kilomètres (c'est environ la distance Bruges-Anvers) *plus loin* on doit payer 45 francs en moins ce qui n'est certes pas fréquent.

Il nous souvient aussi de réclamations qui se sont produites à Anvers et à Ostende au sujet, d'une part, de charbons qui devaient être débarqués à Anvers et qui furent envoyés à Zeebrugge et d'autre part au sujet de poteaux télégraphiques qu'on mettait à quai à Bruges alors que le chantier de créosotage se trouve à Ostende et qui devaient donc faire la route Bruges-Ostende sur rails.

Mais comme il est dit plus haut, ceci sort du sujet traité ici, en ce moment. Il nous suffira de retenir que, dans certains cas, des avantages considérables ont été consentis à la C^{1e} des Installations de Bruges et, qu'en un mot, elle a trouvé auprès des autorités du pays une très grande bienveillance.

Mais, jamais cette bienveillance ne s'est montrée aussi clairement que dans les toutes récentes mesures financières prises pour venir en aide à la C^{1e} et que nous allons détailler dans le paragraphe suivant.

Les statistiques ne montrent pas, cependant, que toutes ces mesures aient contribué d'une manière quelconque au développement du port d'escale. Nous ne comptons pas exposer

en ce moment, leur effet sur le port de Bruges, mais sûrement, leur effet sur Zeebrugge est nul.

Car Zeebrugge recevait	124.435	tonnes	Moorsom	en	1907
et seulement	69.975	»	»		1911
	16.534	»	métriques		1907
et seulement	13.834	»	»		1911
Il sortait de Zeebrugge	2.197	»	»		1907
il y en avait	10.391	»	»		1911

Et ainsi se vérifie sommairement, mais éloquemment, que même des tarifs favorables c'est-à-dire des conditions exceptionnellement bonnes ne peuvent pas remédier à une erreur de conception fondamentale comme celle qui fut commise à Zeebrugge et ne peuvent améliorer les statistiques de ce port.

§ 5. — LE SYSTÈME FINANCIER.

Maintenant que nous avons vu les conditions techniques, du moins en ce qui concerne la question des profondeurs (car il y en a bien d'autres qui devraient intervenir dans un exposé complet), et que nous connaissons les circonstances commerciales du trafic de Zeebrugge, il nous reste à étudier le système financier. Ce système se divise naturellement en deux parties que je désignerai sous les noms de « composition du capital » pour la première partie et de « finances annuelles » pour la seconde.

La base primitive et essentielle du capital est la convention intervenue le 1^{er} juin 1894 entre le Gouvernement, la ville de Bruges et MM. Cousin et Coiseau entrepreneurs du port. Aux termes de cette convention, une société anonyme au capital de 9.000.000 de francs, au moins, devait être constituée pour la construction et l'exploitation du port pendant une durée de 75 ans; mais de ces 9.000.000, une somme de 6.900.000 francs devait être affectée à payer en partie les travaux de construction du port.

L'art. 6 de la convention susdite portait que la ville de Bruges fournirait 4.500.000 frs au moins pour la formation du capital

de neuf millions et que MM. Cousin et Coiseau interviendraient dans cette formation pour 2.000.000, au moins, le surplus pouvant venir de souscripteurs volontaires ou particuliers; fin 1906, la Compagnie des Installations Maritimes fut constituée.

La ville de Bruges fournit les 4.500.000 frs qu'elle devait faire, MM. Cousin et Coiseau, dépassant leurs obligations, firent 3.500.000 frs et 1.000.000 de francs furent souscrits par divers particuliers ou par des sociétés.

En outre, la ville de Bruges devait, d'après l'art. 8 de la convention, prendre les mesures nécessaires pour qu'au jour de la réception définitive des travaux, la société concessionnaire dispose d'un capital liquide de 2.000.000 de francs destiné exclusivement à assurer l'entretien du port à la côte.

Cette réception définitive eût lieu, si nos souvenirs sont exacts, en septembre 1908 et au 31 décembre de la même année, le capital de 2.000.000 sur lequel on n'avait pu prélever des sommes que depuis 3 mois environ était réduit à fr. 1.034.773.23. Cette constatation provoqua quelque étonnement car tous ceux qui s'intéressaient à l'affaire de Heyst, savaient dans quelle puissante mesure six dragues avaient travaillé tout l'été 1908 pour mettre le port à profondeur et l'on ne voyait pas bien comment l'entretien du port d'escale pouvait être si onéreux. On supposa qu'il avait fallu acquérir du matériel d'entretien puis faire des frais d'installation ou d'appropriation...

En tout cas l'entretien proprement dit du port était jusqu'à la réception définitive à charge de l'entreprise d'après le § 6 de l'art. 1 de la convention susdite. Jusqu'en 1909 donc on ne peut pas en réalité considérer la Compagnie comme marchant à son allure normale d'exploitation puisqu'elle continuait à affecter des capitaux à son installation ou à son entretien.

Pendant l'année 1908 j'avais déjà fait observer qu'il me paraissait impossible d'assurer au point de vue financier la marche continue de l'entreprise à cause du chiffre exagéré des

frais d'entretien (1) et j'ai rappelé dans le § 1 de cette note que la C^{1e} avait répondu vertement que « cela est radicalement faux ».

Pour ne rien laisser dans l'ombre, nous devons rappeler aussi que l'on a communiqué au public par la voie de la presse les chiffres formant les excédents budgétaires de la Compagnie c'est-à-dire l'excédent des recettes (ordinaires et extraordinaires) sur les dépenses (ordinaires et extraordinaires).

Ces bonis sont	en 1906	fr.	199.870,50.
	en 1907	»	225.672,29
	en 1908	»	305.820,02

En 1909, le surplus du fonds d'entretien fut absorbé et en plus on dépensa fr. 154.412,14 formant avec le reliquat des 2.000.000 une dépense totale de fr. 1.189.186,37.

Ainsi que le montrent les cartes annexées à cette note, la situation des fonds sous-marins était devenue mauvaise en 1910 et, déjà en 1909, on avait pu se rendre compte de ce que les moyens employés pour combattre les alluvions étaient à la fois trop onéreux et trop faibles, mais les ressources financières manquaient, déjà alors, à la C^{1e} pour parer au danger.

La C^{1e} pensa émettre des obligations et expliqua à la ville de Bruges que « notre demande actuelle tend à prier tous nos actionnaires, dont est la ville de Bruges de souscrire une part d'obligations proportionnelle à leur capital versé, ces obligations étant destinées à consolider les dettes antérieures et à acquérir les moyens efficaces pour faire face à nos obligations d'entretien du port de Zeebrugge. »

Ces « dettes antérieures » étaient un emprunt de 700.000 frs environ fait par la C^{1e} aux Hospices de Bruges, plus quelques autres sommes moins importantes.

Il y eut quelques tiraillements avant que les 2.500.000 frs demandés par la Compagnie fussent accordés par le Conseil communal mais finalement le vote favorable fut acquis par

(1) *Annales des Ingénieurs de Gand* 1908, 4^e série, tome I, 3^e fascicule, p 245.

20 voix contre 6 et 1 abstention. Effectivement, l'emprunt fut porté à 3.000.000, représenté par 6.000 obligations 4½ %; il fut autorisé par l'assemblée générale extraordinaire du 30 juin 1909, et, dès la fin de 1909, 2050 titres représentant une valeur de 1.025.000 frs avaient été émis. L'année suivante 2450 titres, représentant 1.225.000 frs furent également mis en circulation.

Mais tandis qu'ainsi la C^{te} utilisait les ressources qui lui avaient été accordées par l'assemblée générale, il parut que les sommes disponibles n'étaient pas encore suffisantes et elle prépara une note destinée au Gouvernement dans laquelle elle déclarait que son capital était complètement épuisé et qu'il reste cependant beaucoup de travaux à terminer. Elle expliquait que, rien que pour Zeebrugge, elle avait fait plus de 2.200.000 fr. de travaux imprévus, qu'elle avait dû contracter un emprunt et finalement elle demandait à l'Etat de :

1^o) faire draguer la passe du Zand pour l'approfondir à 9 m. au lieu de 8 m. ;

2^o) faire baliser et éclairer cette passe;

3^o) faire placer à Zeebrugge un grand remorqueur pour les manœuvres des bateaux et pour, éventuellement, aider au sauvetage;

4^o) faire l'installation d'un bureau télégraphique sur le môle;

5^o) faire une seconde installation pour passagers dans le hangar n^o 5;

6^o) construire un hôtel pour voyageurs.

En résumé, l'Etat devrait faire un dernier sacrifice de 2.220.000 frs. Si le Gouvernement consentait, la Compagnie assumerait les frais de la construction de l'Hôtel.

Seulement, cette note, qui n'était encore qu'en projet fut publiée en résumé dans un journal bruxellois et cette publication fit la plus regrettable impression dans beaucoup de milieux commerciaux, maritimes, et même gouvernementaux. Les négociations en souffrirent peut-être et finalement toute l'année 1911 se passa sans que l'on entendit encore parler de nouveaux versements ou d'appels de fonds.

Il parut cependant bientôt que, si l'Etat avait accordé le subside de 2.220.000 frs ce sacrifice n'eut pas été le dernier comme on l'avait prétendu au moment où la C^{1e} cherchait à l'obtenir, car en mai 1912 apparut une demande de crédit de 6.500.000 francs pour travaux supplémentaires au port de Zeebrugge.

La note accompagnant l'amendement (art. 3^{ter}) du budget des recettes et dépenses extraordinaires pour 1912 explique ce qui suit au sujet de cette demande :

« L'obligation pour l'Etat d'exécuter certains travaux
« réclamés par la Compagnie ou d'intervenir dans certaines
« dépenses de l'outillage du port de Zeebrugge pourrait être
« discutée; mais le Gouvernement ne pense pas devoir entrer
« dans cette voie. Le port a été construit par lui conformé-
« ment aux conventions conclues avec la Compagnie et il
« appartient à celle-ci d'en assurer l'exploitation dans les
« conditions stipulées au contrat. Toutefois, on ne peut se
« faire illusion sur les conséquences qu'entraînerait l'applica-
« tion rigoureuse de ce raisonnement. *La Compagnie* ne
« disposant plus de ressources *se trouverait dans l'impossibilité*
« *d'aménager le port* de manière qu'il réponde aux besoins de
« la navigation actuelle et qu'il puisse lutter avec avantage
« contre les ports étrangers; ce résultat serait des plus regret-
« tables et nous devons l'éviter à tout prix. »

Et plus loin nous trouvons le même argument qui avait déjà servi pour le crédit, non obtenu, de 2.220.000 francs à savoir :

« En tout cas, un dernier et sérieux effort doit être tenté par
« la Belgique pour faire produire au port de Zeebrugge les
« résultats en vue desquels il a été créé. Cet effort s'impose
« d'autant plus qu'il s'agit de détourner au profit de ce port
« un trafic maritime qui doit être enlevé aux ports étrangers
« et non à des ports belges. »

Le Gouvernement, finalement, se proposait de fournir, comme actionnaire, un capital de 6.500.000 francs à verser

au fur et à mesure des besoins de la Compagnie tels qu'ils seront reconnus par le Gouvernement.

A peine paru, cet exposé fut l'objet de critiques qui, au point de vue financier, sont fondées.

Il est dit dans l'exposé des motifs de l'amendement que « le capital actions de la Compagnie est resté sans rémunération « jusqu'à ce jour » et, ainsi que nous le verrons bientôt, il ne paraît pas devoir être rémunéré de si tôt. Si on voulait faire côter à la Bourse les actions de cette Compagnie on peut se demander à quel prix elles iraient?

Or, l'Etat qui prend les 6.500.000 frs sur l'extraordinaire, c'est-à-dire sur l'emprunt, et qui ne peut guère emprunter actuellement que vers le taux de 4 % se trouve donc mettre son argent qui lui coûte 4% l'an dans une affaire qui ne lui rapportera rien. Il arrive fréquemment qu'une industrie soit, comme le port de Zeebrugge, dans l'obligation de se procurer ressources immédiates importantes mais nous avons toujours vu que, dans les conditions où l'affaire se présente pour Zeebrugge, le nouveau capital qui vient, en somme, au secours de l'ancien, occupe un rang privilégié et touche des intérêts ou des dividendes avant les actions anciennes qui deviennent des titres de second rang. Ici, rien de pareil : c'est même exactement le contraire que l'on constate.

La Compagnie a, en effet, deux sortes d'actions : 9.000 actions privilégiées de 500 frs qui sont celles des particuliers souscripteurs et de l'entreprise.

Et 9.000 actions ordinaires de 500 frs qui sont celles de la ville de Bruges. Or, justement, l'amendement proposé par le Gouvernement tend à verser les 6.500.000 frs en échange d'actions *ordinaires* venant donc se mettre après les privilégiées ! C'est, croyons nous, un exemple unique d'intervention financière aussi bienveillante; et cette bienveillance est d'autant plus curieuse et intéressante pour le public que les premiers à en profiter sont les porteurs d'actions privilégiées c'est-à-dire des particuliers et non des communautés administratives comme la ville de Bruges qui n'a que des titres ordinaires.

Le journal qui se fit l'écho des réflexions que l'amendement en cause suscita un peu partout, ne paraît pas avoir eu son attention fixée sur ce point. Du reste, du côté brugeois, on répondit que les capitaux sollicités serviraient à faire des travaux complémentaires — ce qui est évident à priori; à quoi pouvaient-ils servir d'autre ? — et on tenta de justifier comme suit la façon inattendue dont la bienveillance du Gouvernement s'exerçait :

« Ce qui détermine le Gouvernement à s'engager dans cette « voie, ce n'est donc pas le désir de faire un bon placement de « père de famille mais celui de stimuler une entreprise retardée « dans son développement par le manque de capitaux. Il ne « s'agit pas davantage d'octroyer une faveur à une entre- « prise privée; Zeebrugge n'est pas une entreprise privée « puisque l'Etat est nu propriétaire des installations et qu'il « a intérêt à leur conservation et à leur prospérité. »

Il y a ici une erreur évidente dans la justification que l'on a tenté de produire.

L'Etat n'est pas « nu » propriétaire des installations maritimes de Zeebrugge; il en est bel et bien propriétaire. C'est au contraire la Compagnie des Installations Maritimes qui n'a aucun droit réel sur les immeubles qu'elle a en concession car, ainsi qu'on le sait, le concessionnaire d'une voie de communication n'est ni locataire, ni usufruitier des biens qui lui sont concédés; il ne peut ni les vendre, ni les hypothéquer et on ne peut mieux se représenter la situation du concessionnaire vis-à-vis du pouvoir public qui lui a accordé la concession qu'en le considérant comme un entrepreneur qui toucherait le prix de son travail sous forme de taxes payées par ceux qui font usage de la voie de communication au lieu de toucher en une fois, par un paiement en espèces, la rémunération qui lui est due.

Zeebrugge n'est donc pas une entreprise privée puisqu'il appartient à l'Etat mais *l'exploitation de Zeebrugge* est certes une entreprise privée et c'est elle seule qui est ici en cause.

L'Etat n'avait donc aucune raison — autre que sa bienveil-

lante volonté — pour intervenir en faveur de la Société concessionnaire.

Finalement, un premier crédit de 2.000.000 de francs fut ouvert au Ministère de l'Agriculture et des Travaux Publics.

Toutefois, à en juger par ce qui s'est dit à l'assemblée extraordinaire des actionnaires en date du 12 février, ce subside ne paraît pas pouvoir satisfaire pendant longtemps la Compagnie, car un actionnaire prit la parole — et son discours a été publié — pour dire que « l'augmentation du capital social de 2.000.000 et l'augmentation ultérieure de 3.500.000 francs portant ensemble le capital initial de la Compagnie des Installations Maritimes à 14.500.000 francs ne couvriront pas les dépenses que la C^{1e} a faites tant pour son intervention dans les travaux exécutés par l'Etat que pour ceux qui lui incombent par convention. »

« La C^{1e} supporte l'entretien *coûteux*, les charges *écrasantes* (1) des considérables modifications apportées au projet primitif; de plus le dragage de la passe du Zand et le remblai du terre-plein de la gare maritime et des terrains avoisinants furent partiellement mis à sa charge (2) ».

« L'Etat ne doit pas oublier qu'il doit aide et protection à ceux auxquels il a imposé des conditions trop dures car c'est lui qui, avant tout, bénéficie du trafic important du chemin de fer et des droits d'entrée (3) ».

Ce discours est suivi de commentaires qui se terminent ainsi :

« La Compagnie des Installations Maritimes n'a pas les

(1) C'est l'orateur qui souligne, ce n'est pas moi.

(2) Oui, mais la Compagnie a reçu 7 hectares de terrain en compensation de cette intervention

3) Oui, mais il a dû construire la nouvelle ligne Bruges-Zeebrugge et transformer une partie de l'ancienne ligne Bruges-Blankenberghe.

« ressources voulues — il faut avoir le courage de le proclamer
« — pour mener à bien cette colossale entreprise; il faut des
« fonds; il y en a pour ailleurs, il en faut pour Bruges. Que
« Bruges fasse son devoir. »

Nous voici donc, après quatre ans et demi, d'accord au moins sur ce que la Compagnie « ne peut pas continuer pendant
« plusieurs années un pareil système » et l'opinion émise dans le temps que « cela est radicalement faux » se trouve supprimée.

Je partage du reste entièrement l'avis de l'honorable actionnaire quand il dit que les 2.000.000 plus les 3.500.000 frs ne suffiront pas pour mettre la C^{ie} en mesure de maintenir les installations dans les conditions prévues au cahier des charges, surtout que les idées actuelles marchent vers la construction d'un hôtel dont la bâtisse seule vaudra 500.000 frs ce qui portera le prix de l'établissement prêt à fonctionner à un chiffre voisin d'un million, et vers d'autres installations dont le rapport paraît assez douteux.

Avant de quitter ce sujet, nous devons encore parler d'une condition de la concession qui pourrait entraîner à des conséquences assez inattendues.

A tort ou à raison, on a prétendu qu'il faudrait finalement que l'Etat reprenne ou rachète le port à la C^{ie}.

D'abord il n'est pas question de racheter : d'après l'art. 15 de la convention du 1^{er} juin 1894 ce n'est qu'à partir de la 30^e année que la faculté de rachat existe pour l'Etat.

Mais l'art. 13 va nous donner un renseignement intéressant :

« Dans le cas où la Société concessionnaire abandonnerait
« l'exploitation ou qu'elle aurait encouru la déchéance, la ville
« de Bruges s'engage à intervenir avec l'Etat dans les dépenses
« d'entretien et d'exploitation du port à la côte, la répartition
« de ces dépenses entre l'Etat et la Ville, après déduction
« des recettes, se ferait annuellement dans la proportion du
« mouvement en tonnage net qui se serait produit pendant
« l'année écoulée dans les ports à la côte et à Bruges. »

Si l'on suivait les statistiques du litt A du Moniteur on

arriverait donc à ce résultat que la ville de Bruges devrait payer les 2/3 de l'entretien du port d'escale (313.477 t. à Bruges — 153.344 t. à Zeebrugge) ce qui lui ferait une couple de centaines de mille francs de dépenses qui viendraient charger son budget, sans lui être d'un grand rapport. Et si, à ce moment, elle voulait appliquer les théories que l'on professe en ce moment à la Compagnie des Installations Maritimes à savoir draguer la passe du Zand, maintenir le port à la grande profondeur, etc..., son propre budget ne suffirait pas, ce qui la mettrait dans une singulière situation. Le point de vue financier, en tant que « composition du capital » se présente donc d'une manière assez épineuse.

Bruges et Zeebrugge ont coûté en chiffres ronds 67.000.000 de francs et on va y ajouter encore 6.500.000, ensemble 73.500.000, sans compter les dépenses faites par le chemin de fer; et il n'y a aucune apparence que les sacrifices consentis jusqu'à ce jour puissent être limités à ce chiffre.

* * *

Pour voir clairement ceci nous devons recourir aux finances annuelles. Nous trouvons celles-ci indiquées de la manière la plus claire dans les comptes annuels de profits et pertes de la C^{ie}.

Nous les prenons pour les 3 années écoulées les plus récentes.

Profits et pertes au 31 décembre 1909.

DÉBIT.		CRÉDIT.	
Frais d'administration	22,416.66	Report de l'exercice 1908	66,477.01
» généraux.	36,722.39	Produits de l'exploita- tion en 1909	374,368.57
» d'entretien	232,752.57	Recettes extraordinaires	64,630.38
» d'émission d'obli- gations.	20,550.00	Intérêts, location et pro- duits divers	21,005.47
Intérêts et divers	110,866.11		
Fonds de dépréciation	100,000.00		
Report à nouveau	3,773.75		
	<hr/> 527,081.43		<hr/> 527,081.43

Profits et pertes au 31 décembre 1910.

DÉBIT.		CRÉDIT.	
Frais d'Administration	20,850.00	Report de l'exercice 1909	3,773.75
» généraux	30,656.02	Produits de l'exploita- tion en 1910	447,292.66
» d'entretien	267,720.80	Recettes extraordinaires	18,454.73
Intérêts et divers	115,105.80	Intérêts, location et pro- duits divers	21,812.96
Fonds de dépréciation	53,227.13		
Report à nouveau	3,773.75		
	491,333.50		491,333.50

Profits et pertes au 31 décembre 1911.

DÉBIT.		CRÉDIT.	
Frais d'administration	49,900.00	Report de l'exercice 1910	3,773.75
» généraux	36,123.40	Produits de l'exploita- tion en 1911	490,227.53
» d'entretien	345,020.25	Recettes extraordinaires	17,177.50
Intérêts et divers	130,329.02	Intérêts, location et pro- duits divers	24,995.82
Fonds de dépréciation	1,027.68		
Report à nouveau	3,773.75		
	536,174.60		536,174.60

Ce qui frappe à première lecture, c'est que le report à nouveau ou le soi-disant excédent des recettes sur les dépenses est exactement le même pour les 3 années considérées 1909; 1910; 1911 : fr. 3.773,75. Ceci montre qu'on a fait jouer un autre compte pour qu'il reste toujours le même report et en cherchant du côté du débit on voit immédiatement que c'est le Fonds de dépréciation qui est le véritable critérium de la façon dont on a réussi à finir les comptes.

En 1909, le conseil a versé une somme de 100.000 frs au fonds de dépréciation ce qui n'est évidemment pas trop quand on pense que la Compagnie possède des dragues, des bateaux, un remorqueur dont le prix d'achat global vaut environ 1.500.000 francs, sans compter tout l'outillage à terre.

Déjà cette année là, les finances paraissent faibles : en consultant les bilans on voit que le compte « Amortissement du « premier établissement » ne reçoit rien et la « Réserve légale » non plus, ce qui peut arriver dans toute société pendant une année médiocre. Mais on pourra se faire immédiatement une idée de l'opportunité qu'il y aurait à faire marcher ces comptes en songeant que le premier établissement se monte

En 1909	à	fr.	11.648.528,90
En 1910	à	»	12.200.254,42
En 1911	à	»	12.275.670,09

et que l'amortissement ne s'élève jusqu'en ce moment qu'à fr. 366.516,97. Quant à la réserve légale, elle est insignifiante puisqu'elle ne se chiffre qu'à fr. 4.785,32. Ces deux postes n'ont été modifiés ni en 1910, ni en 1911, de sorte que la C^{ie} s'est vue dans l'impossibilité de continuer la constitution de sa réserve ou l'amortissement de son premier établissement pendant les 3 années que l'exploitation a marché de son allure normale.

Le fonds de dépréciation lui même n'a plus été doté en 1910-1911 dans la même mesure qu'en 1909.

C'est ainsi qu'en 1910	il a reçu	fr.	53.227,13
et en 1911		»	1.027,68 seulement

Au lieu donc de pouvoir accumuler des ressources dans ce fonds, on a vu, peu à peu ses sources de recettes se tarir et il se trouve fixé, pratiquement, depuis la fin de 1910.

En regardant d'un peu plus près les 3 comptes de profits et pertes ci-dessus, on voit que les 100.000 frs de 1909 n'ont pu être attribués au fonds de dépréciation que grâce au report de l'exercice 1908 qui s'élevait à fr. 66.477,01, somme considérable si on la compare aux reports des années suivantes et à fr. 64.630,38 de recettes extraordinaires, recettes dont le chiffre est aussi tombé les années suivantes à 17.000 ou 18.000 francs environ.

En réalité, ce qui cause la grande charge dans les finances annuelles de la compagnie, c'est d'abord l'intérêt de l'emprunt qu'elle a fait en 1909 et qui se montait en 1911 à 101.250 francs,

compris dans le poste de fr. 150.329,02, mais c'est surtout la dépense d'entretien.

Et ici, nous revenons sur la question du port de Zeebrugge considéré indépendamment de Bruges et du Canal maritime. Nous savons, par le rapport fait aux actionnaires que, pour l'année 1909, sur fr. 232.752,52 dépensés pour l'entretien il y en avait fr. 221.900,55 pour le port d'escale (p. 10 du Rapport du 3 mai 1910); en 1910 ce chiffre augmente de près de 35.000 frs montant à fr. 267.720,80; et finalement en 1911 il augmente de nouveau de plus de 77.000 francs, ce qui provient dit le rapport (p. 9) du dragage extraordinaire que la C^{te} a dû faire à Zeebrugge pour ramener la rade à la profondeur voulue.

L'examen des cartes nous montre à l'évidence que le dragage de 77.000 francs n'est pas un travail extraordinaire, mais bien un travail à refaire souvent puisque la rade d'après le plan de 1912 est plus mauvaise qu'elle n'a jamais été depuis l'ouverture du port.

Aussi, maintenant, toute la politique financière de la Compagnie apparaît clairement.

Elle a demandé à l'Etat de souscrire des *actions* parce qu'elle est dans l'impossibilité de gager de nouvelles obligations et d'en servir les intérêts.

Elle aurait déjà la plus grande peine à détacher de la souche les 1500 obligations qui s'y trouvent encore et à rassembler les 33.750 francs annuels pour en payer les coupons à moins de limiter ses dépenses d'entretien et par conséquent de laisser s'envaser le port encore plus qu'il ne l'est d'après les plans officiels.

Elle ne pourrait, de toute façon, faire une dépense proportionnellement plus forte qu'en 1911 pour l'entretien attendu que *toutes ses recettes*, après déduction des frais généraux et du service de la dette *sont affectées à cet entretien* qui est malgré cela insuffisant pour tenir les profondeurs.

Zeebrugge a coûté 300.000 francs, au moins, à la C^{te} en 1911 et nous pouvons nous faire une idée très exacte de ce que le

port de vitesse a rapporté : la C^{ie} dans la brochure éditée en 1908 nous dit (page 14) qu'elle perçoit

par tonne de marchandises embarquée ou	
débarquée	fr. 0.40
par passager d'Europe	» 1.00

et il y a des réductions pour les lignes régulières.

Or, la meilleure année — de loin — de Zeebrugge a fourni :

Année 1910, passagers 11.226 à 1 fr. . . .	fr. 11.226.00
Tonnage métrique à l'entrée 25.279 t.	
la sortie 8.978 t.	
total 34.257 t. à 0.40 fr.	13.702,80

Recettes totales maxima possibles fr. 24.928,80

Les réductions auront diminué encore ce chiffre de sorte que les recettes ne sont certes pas plus du douzième des dépenses.....

Qui voudrait et pourrait continuer une exploitation dans de pareilles conditions?

Ainsi que nous l'avons expliqué au paragraphe 3 les travaux d'entretien doivent continuer à croître dans l'avenir pendant un grand nombre d'années si on veut maintenir les profondeurs de 8 m. que l'on a déclarées nécessaires à maintes reprises pour la zone le long du môle. Ils tripleraient s'il fallait aménager la rade pour la grande navigation transatlantique et ils augmenteraient dans une proportion encore beaucoup plus rapide si l'on s'avisait de vouloir réaliser ce qui était représenté au projet.

Il n'y a donc nul espoir que le peu d'augmentation de trafic que l'on peut attendre compense les dépenses qu'il faudrait faire pour attirer ce trafic. La situation financière annuelle doit donc devenir d'année en année plus pénible et, à sa suite, le capital engagé dans l'entreprise se trouvera de plus en plus compromis.

§ 6. — QUE FAUT-IL FAIRE DE ZEEBRUGGE?

Nous voilà donc devant la redoutable question.

Jusqu'à présent les autorités qui, quelque jour, se trouveront devant le problème et devront le résoudre n'ont pas paru disposées à l'aborder de front. La ville de Bruges notamment dans la séance du Conseil communal du 28 février 1913 constate par l'organe de ses élus que Zeebrugge ne répond pas aux espérances, trouve qu'il faudrait dépenser encore de l'argent en travaux nouveaux (rapporteraient-ils, ceux-ci?) et sollicite l'aide de l'Etat.

Le Gouvernement, par la voix de divers ministres n'a cherché jusque maintenant qu'à ajourner le moment où la solution radicale s'imposera. Ils ont expliqué qu'il fallait « continuer l'intéressante expérience tentée sur notre littoral » alors qu'à l'idée de presque tout le monde elle est absolument concluante.

Et cependant la dernière carte de 1912 montre à toute évidence que l'on est à peu de distance d'une situation inextricable. C'est ce qui fait que j'ai figuré sur la planche 5, ci-jointe, une solution qui sera en mesure de remédier à la détresse du port de Zeebrugge.

La solution consiste à modifier complètement les conditions hydrographiques et financières du port et elle suppose donc que la convention-loi du 1^{er} juin 1894, soit révisée par un accord unanime entre les concessionnaires, la ville et l'Etat.

Ma solution a pour but d'abord de remédier à la situation financière en diminuant dans une très forte mesure les dragages ruineux de la rade; puis de trouver un moyen de laisser subsister et de développer normalement le trafic maritime du canal et du port de Bruges qui est susceptible, débarrassé de la charge écrasante du port de vitesse, de donner une certaine rémunération.

Elle consiste :

1^o) à abandonner aux alluvions toute la partie tenue actuel-

lement à profondeur le long du môle. C'est donc l'abandon du port de vitesse, du port d'escale, et de toutes les installations fixes du môle qui seront sans grande utilité dans l'avenir.

Si ceci est admis, on peut compter que dans un avenir peu éloigné il se formera entre l'îlot actuel et le môle un vaste atterrissement qui montera rapidement (en un an ou deux) au niveau de marée basse et plus tard jusque mi-marée. La superficie à draguer diminuerait du coup de plus de moitié, les dépenses d'entretien aussi, et la fatigue des bateaux dragueurs, dans la même proportion.

Une certaine partie du trafic qui se fait maintenant au môle pourrait, peut être, être transportée dans le canal maritime mais les quelques milliers de francs que la C¹^e récolte au môle fussent-ils entièrement perdus, l'économie de dragages ferait encore dans une mesure très grande pencher la balance du côté de l'abandon de cette zone.

Il faudrait, il est vrai, abandonner aussi les rêves de splendeur que certaines personnes, un peu trop enthousiastes, avaient fondées sur le môle et sur le port de vitesse. Ces personnes ont pu, cependant, suivre pas à pas la vérification de tout ce que nous avons annoncé en 1896 et en 1908 et elles ne peuvent plus guère avoir de doutes sérieux sur l'échec de l'idée principale qui a conduit la législature à voter en 1895 des crédits pour faire un port en eau profonde sur la côte de Heyst.

2^o) L'abandon de la zone voisine du môle devrait être complété par l'enlèvement des moëllonnages placés entre les pieux de la claire voie de 300 m. ménagée dans le môle, de manière à permettre en cet endroit un affouillement des sables aussi grand que possible.

La limite de cet affouillement sera donnée par la fiche qu'il sera nécessaire de laisser aux pieux pour en assurer la stabilité. Nous voyons sur la carte de 1911 qu'à ce moment, il n'y a sous la claire voie qu'un ou deux mètres de profondeur sauf sur le tiers aval où il y a un peu plus et exceptionnellement 3 mètres. Mais de part et d'autre nous voyons des fonds beaucoup plus considérables et nous pouvons légitimement espérer

les voir se rejoindre si l'obstacle que leur apportent les moëllonnages était supprimé.

La fouille profonde qui se trouve entre la terre et l'îlot dans la rade abritée et qui a, à la côte — 4.00, une bonne centaine de mètres de largeur serait donc plus facilement entretenue par les courants que maintenant et d'autant mieux que si l'atterrissement du 1^o existait, l'eau ne s'épancherait plus le long du môle après avoir passé par la claire voie mais continuerait tout droit par le chenal situé sous la terre. On pourrait donc raisonnablement croire que les profondeurs se propageraient vers l'est jusque vers l'entrée des estacades du canal maritime.

Le flot qui vient de l'Ouest ne demande qu'à franchir la claire voie et plus on lui facilitera le trajet, mieux cela vaudra.

A partir des estacades, il faudrait orienter le chenal vers le bout du môle et il sera opportun de revêtir le talus sous-marin concave qui limite ce chenal de quelque protection pour que le changement de direction du flot ne se fasse pas plus loin vers l'Est que devant le chenal de l'écluse.

De même, vers le môle, il faudrait peut être aussi cuirasser les atterrissements qui se formeront près du musoir de manière que le peu de courant de jusant que l'on peut recueillir soit orienté par une rive non affouillable vers l'entrée du chenal de l'écluse maritime.

On usera ainsi le mieux que l'on pourra des éléments naturels d'entretien dont on dispose pour maintenir aux navires un passage de la passe du Zand vers l'entrée du canal maritime.

L'exhaussement des atterrissements contre le môle et près de l'îlot actuel ne pourrait pas gêner beaucoup le maintien de cette passe.

Je calcule qu'en donnant une largeur entre les courbes de (- 6.00) de 175 à 200 mètres à ce chenal on aurait assez facilement une profondeur de 6 mètres à marée basse.

Le résultat de ces deux dispositifs serait donc de créer de la claire voie au bout du môle une sorte de « rivière » sinusoïdale

qui viendrait effleurer les musoirs des estacades et qui aurait sur une grande partie de son étendue des profondeurs suffisantes ou à peu près. Comme elle présenterait sur toute son étendue des sections transversales équivalentes on pourrait espérer que les profondeurs se maintiendraient assez facilement. (Voir planche 5.)

Je ne prétends naturellement pas qu'elle pourrait être conservée sans aucun dragage : je pense au contraire, que vers le milieu du chenal, à 500 mètres des estacades, il se produira des dépôts qu'il faudra constamment enlever par des moyens mécaniques et nous savons aussi qu'il faudra toujours combattre l'invasion des alluvions de l'Est qui tendront à combler le chenal. Mais, d'une part, la surface à entretenir est bien moindre que dans le port tel qu'on le voit maintenant et d'autre part, nous serons aidés, plus ou moins, par le courant qui existera dans cette passe.

J'estime, pour une première et assez sommaire approximation, que le cube à draguer serait réduit de 80 pour cent, et la dépense d'entretien en serait réduite de quelque 250.000 francs annuellement.

Le compte de profits et pertes au lieu de joindre péniblement les deux bouts permettrait de doter les fonds d'amortissement, de dépréciation et de réserve et de consolider un peu la situation financière de la C^{ie} mais il ne pourrait pas encore être question d'ouvrir l'ère des dividendes.....

Ainsi qu'on le voit le principe du système que nous proposons est entièrement différent de celui que tout le monde a appliqué jusque maintenant. Dans la détresse technique et financière qui accable Zeebrugge, on a cherché jusqu'à présent à faire de plus en plus de dragages et à élargir le côté « recettes » des comptes. Ces deux moyens ne peuvent donner de résultats ainsi qu'une expérience de plusieurs années l'a montré. J'ai cherché plutôt à diminuer les dragages — et en même temps les dépenses — en les limitant à ce qui est réellement utile au trafic.

Rien, en effet, dans ma solution n'empêche l'arrivée des

bateaux dans des conditions identiques à celle s d'aujourd'hui aux installations de Bruges et du canal maritime car la profondeur dans mon chenal, sera au moins grande que celle qui existe maintenant près des estacades et si, quelque jour, le port de pêche, dont on a parlé depuis un certain temps, vient à être exécuté les chalutiers n'auront aucune difficulté pour passer dans le chenal, abrité par le môle, que j'ai indiqué.

D'autre part l'économie dans les dragages est une chose certaine, et non une espérance ou un rêve comme les trafics que les promoteurs de Bruges port de mer avaient cru voir venir dans le port de vitesse. Elle ne peut en aucun cas réserver de déception.

Aucun de ceux qui disent, aujourd'hui encore, qu'il faut continuer à engouffrer des capitaux dans le port de Zeebrugge ne peut donner la moindre indication positive sur le moment où l'on pourra espérer récolter les fruits des sacrifices consentis jusqu'ici; aucune des lignes qu'on avait attendu au port de vitesse n'y est venue ou, si quelques steamers y ont accosté, ils n'ont pu s'y maintenir; la Compagnie elle-même a démonté une partie des appareils de levage qui se trouvaient au môle et ne pense pas à les remplacer; et finalement les profondeurs acquises lors de la réception des travaux ont été partiellement abandonnées.

Continuer la lutte dans ces conditions ne peut plus donner aucun résultat utile pour personne. Il vaut donc mieux cesser et sauver ce qui peut être raisonnablement sauvé. C'est pourquoi j'ai indiqué aujourd'hui la solution qui, à mon sens, s'adapte le mieux à la mauvaise situation actuelle du port de Zeebrugge.

Ostende, le 13 Mars 1913.