

Les Ports de Bruges et de Zeebrugge

La ville de Bruges fut, pendant le moyen âge, l'une des plus grandes et des plus riches cités de l'Europe.

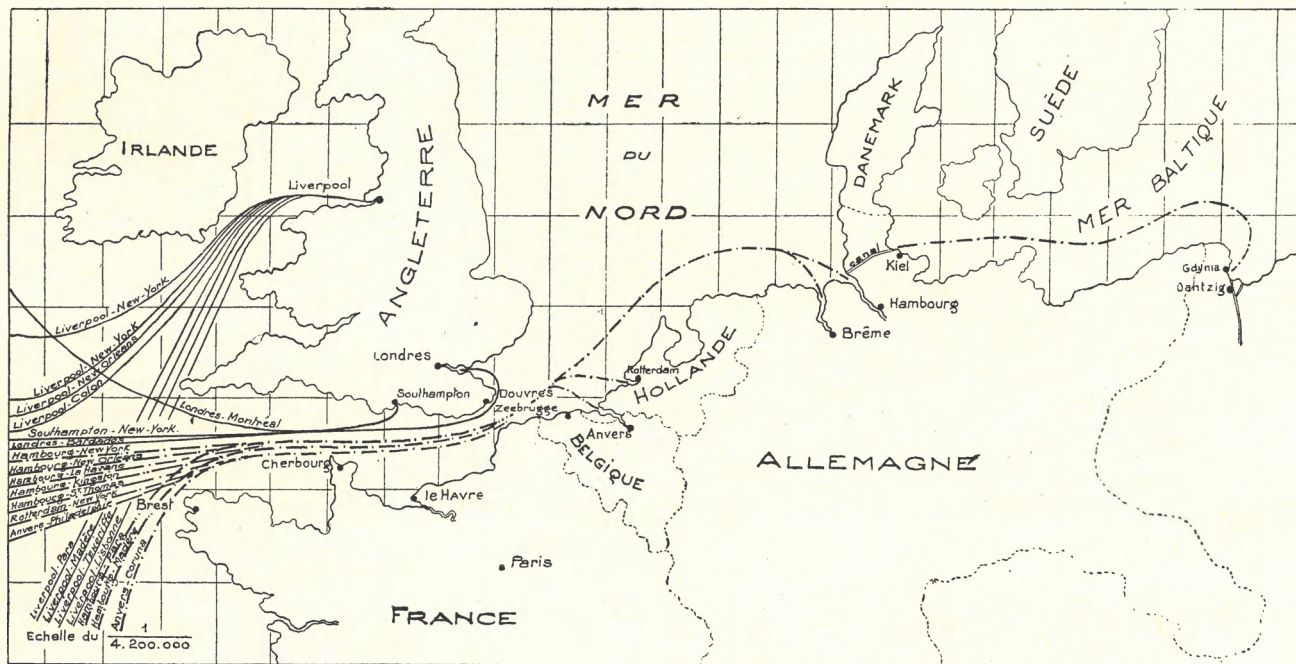
Les navires arrivaient des quatre parties du monde pour y échanger leurs cargaisons. Sur les quais, l'on voyait se presser les marchands de Hambourg, de Brême, de Cologne, de Lubeck; ceux de Venise, de Gênes, de Sienne, de Pise, de Crémone et d'Asti, qui, tous, fondèrent à Bruges des établissements pour leur négoce.

Les premières Bourses de commerce, les premières compagnies d'assurances maritimes contre les risques de mer, d'incendie ou de guerre, furent créées à Bruges.

La cité flamande dut cette grande prospérité à sa situa-

C'est ainsi que les armements qui organisent les relations entre les ports de la mer du Nord et de la Baltique, et les pays transocéaniques, ont tenu à prévoir sur la côte européenne, un port où ils pourront, avec un minimum d'interruption dans la course du navire, offrir aux voyageurs du centre de l'Europe de s'embarquer, en gagnant un ou deux jours par la réduction de la distance à parcourir. Ils ont, au retour, le même intérêt à offrir au voyageur venant d'outre-mer, l'occasion de gagner le centre de l'Europe plus rapidement qu'en poursuivant la traversée jusqu'au port terminus.

Le port de Zeebrugge, situé sur la mer du Nord, dans le voisinage immédiat de la grande passe des Wieringen qui



tion, à son port en communication avec la mer qui, par un bras large et profond — le Zwyn —, venait baigner ses quais. Mais ce bras de mer s'ensabla et ce fut bientôt la déchéance.

Depuis cette époque, les Brugeois ne cessèrent de lutter pour reconquérir un accès à la mer. Ils durent attendre jusqu'à la fin du XIX^e siècle pour voir aboutir leurs efforts.

Le 1^{er} juin 1894, les entrepreneurs L. COISEAU et J. COUSIN signent avec le gouvernement et la ville de Bruges une convention par laquelle ils s'engagent à exécuter les travaux de construction d'un port côtier en eau profonde à Heyst (Zeebrugge), d'un port à Bruges et d'un canal reliant ces deux ports.

* * *

La transformation de l'armement naval conduit à la construction de navires de plus en plus grands, et l'intérêt de l'armateur est d'utiliser le mieux possible son navire, en lui faisant perdre le minimum de temps.

donne accès à l'Escaut, est placé sur l'itinéraire de la plupart des grandes lignes de navigation qui y peuvent faire escale sans pratiquement se détourner de leur route.

La situation de Zeebrugge est d'ailleurs excellente, non seulement au point de vue des escales des bateaux à horaire fixe et à marche rapide, mais également à celui des relations ferroviaires : Une voie ferrée directe relie le môle des escales à Bruges, distante de 15 kilomètres, et située sur le parcours des trains internationaux reliant l'Angleterre aux pays de l'Europe centrale et septentrionale. En cas d'escale rien ne sera ainsi plus facile que d'organiser des trains spéciaux qui permettront aux passagers d'atteindre Paris en cinq à six heures, Berlin en quinze heures, Vienne en vingt-deux heures, Bâle en onze heures, et vice-versa.

Nous faisons suivre une brève description des installations maritimes de Bruges-Zeebrugge.

Le port à la côte comporte une rade de 150 hectares environ abritée par un môle de 2,487 mètres de développement. Ce môle dont le mur d'abri externe forme digue de mer comporte un terre-plein de 74 mètres de largeur appuyé

ZEEBRUGGE



PALACE HOTEL

Derniers comforts au Littoral belge



CHASSE ET PÊCHE GRATUITES



pour les clients



TÉLÉPHONE Nos 16 et 6

Adresse télégraphique : PALACE-ZEEBRUGGE



TOUTES ATTRACTIONS DE FAMILLE
dans l'Hôtel

LIEU DE REPOS IDÉAL

Tennis  Jardin  Garage  Bains de Mer

SALLE SPÉCIALE POUR LES ENFANTS

Georges DE VEYLDER, Concessionnaire

à cette digue et bordé vers l'intérieur de la rade de murs de quai fondés, sur une distance de 450 mètres, à 11^m,50; sur 375 mètres, à 9^m,50; sur les 746^m,50 restants, à 8 mètres. Les bateaux s'amenant du large viennent se placer directement à ces quais, sans avoir à franchir d'écluses ni à subir

un hôtel de premier ordre, comptant 150 chambres, spécialement aménagé pour leur permettre de se reposer et y recevoir les soins nécessaires après une traversée parfois longue et fatigante. Une voie carrossable établie sur la jetée permet aux autos de se rendre le long du bord des navires faisant escale.

La rade abritée de Zeebrugge est reliée à la passe des Wielingen par la « Passe du Zand », creusée à travers le banc du même nom. Cette passe a 400 mètres de largeur; son tracé rectiligne, dont la longueur n'est que de 3,000 mètres, est balisé et l'axe en est marqué par deux feux de direction situés dans les terres entre Zeebrugge et Heyst.

Le môle de Zeebrugge, d'un autre côté, abrite l'entrée du canal maritime vers Bruges constituée par un chenal d'accès et une écluse maritime de 156 mètres de longueur utile, 20 mètres de largeur et 5^m,50 de profondeur à marée basse.

Ce canal maritime reliant Zeebrugge est long de 11 kilomètres, large de 70 mètres et d'une profondeur de 8 mètres. Une darse présentant une superficie de 7 hectares s'y greffe à peu de distance de l'écluse de Zeebrugge. Le terminus de la ligne de ferry-boats vers Harwich s'y trouve installé.

Les installations de Bruges, destinées à desservir le commerce local et le transit des produits pondéreux vers l'intérieur, comprennent deux bassins et deux darses d'une superficie totale de 21 hectares, dont 10 à la profondeur de 8 mètres et 11 à la profondeur de 6^m,50, ainsi que 1,556 mètres de quais dont 900 mètres à la profondeur de 8 mètres. Les bassins sont bordés de terre-pleins munis de hangars occupant une superficie de 13,000 mètres carrés. Les quais sont outillés de trente grues électriques, de 2, 2 1/2, 7 1/2, 10 et 15 tonnes de puissance de levage.

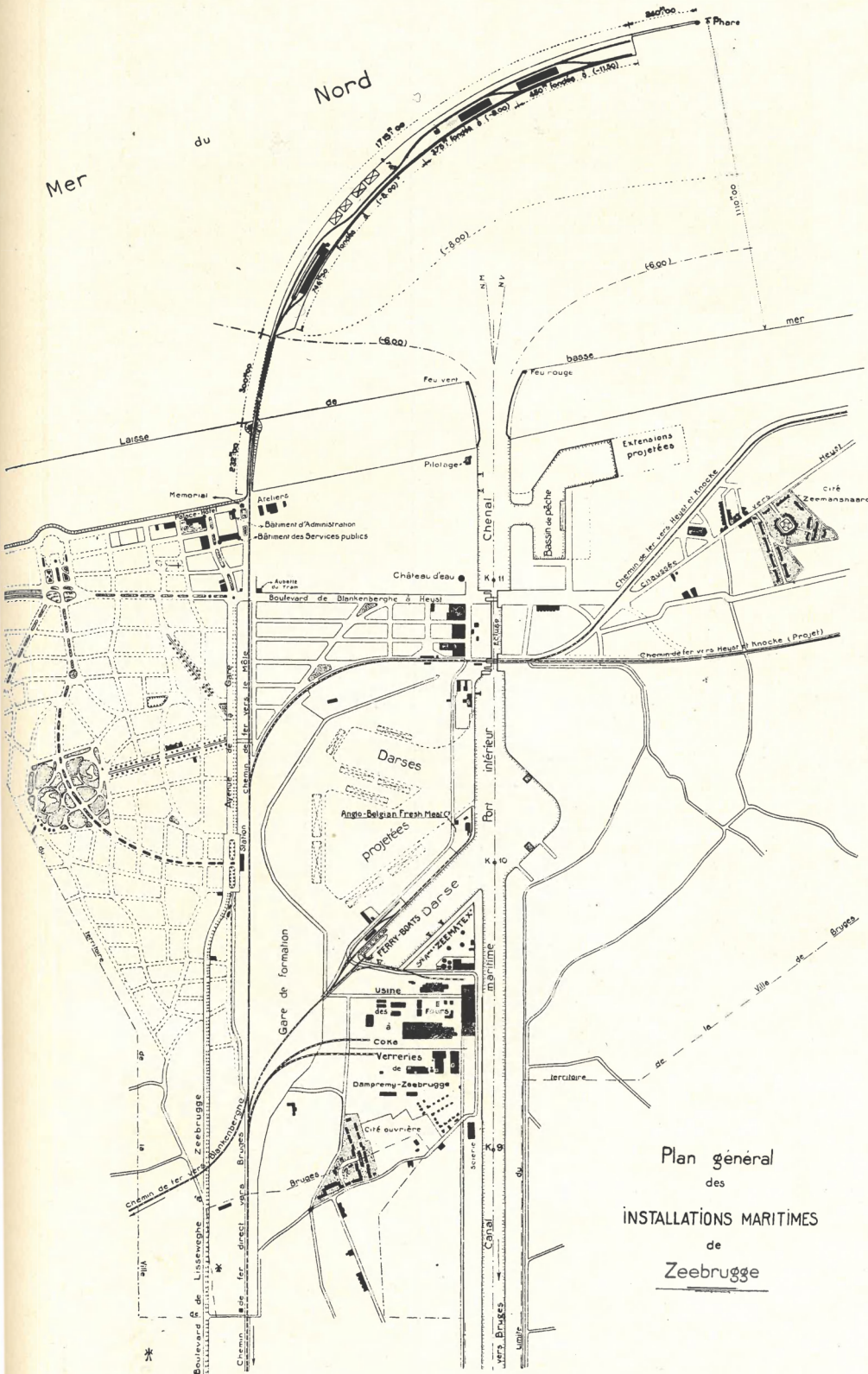
Le trafic des marchandises aux ports de Bruges-Zeebrugge a atteint en 1929, à l'entrée, le chiffre de 797,113 tonnes, à la sortie, celui de 440,024 tonnes. Parmi les produits importés, nous notons : le charbon (588,687 t.); le bois (59,286 t.); le ferro-manganèse (40,702 t.); le nitrate (22,386 t.); le cyanamide (15,664 t.); les pavés (22,292 t.); la mélasse (16,555 t.); à la sortie, le macadam (128,959 t.); le laitier (82,725 t.); l'acier demi-ouvré (99,069 t.); marchandises diverses (115,425 t. exportées par les bateaux « trains'ferries »).

Le port de Zeebrugge est desservi par trois lignes régulières de navigation : deux lignes mixtes (transport de voyageurs et de marchandises), l'une vers Hull, l'autre vers Harwich; la troisième — le service quotidien de ferry-boats vers Harwich — est affecté au transport de marchandises. Le nombre de voyageurs de et vers Harwich atteignit 16,939 en 1929; celui de et vers Hull était de 14,734.

Voici enfin un aperçu du trafic général des ports depuis la première année d'exploitation normale.

	Nombre de navires.	Tonnage.	Charge à l'entrée.	Charge à la sortie.
1906	441	258,951	322,431	53,099
1913	894	552,597	754,108	315,120

des pertes de temps. Un réseau de voies ferrées dessert les quais et le terre-plein sur lequel sont établis trois hangars, dont l'un est aménagé à la fois pour le trafic des marchandises et des voyageurs qui y trouvent, à quelques pas du quai, les trains vers tous les points du continent européen. A terre, à quelques minutes de distance, les passagers trouvent

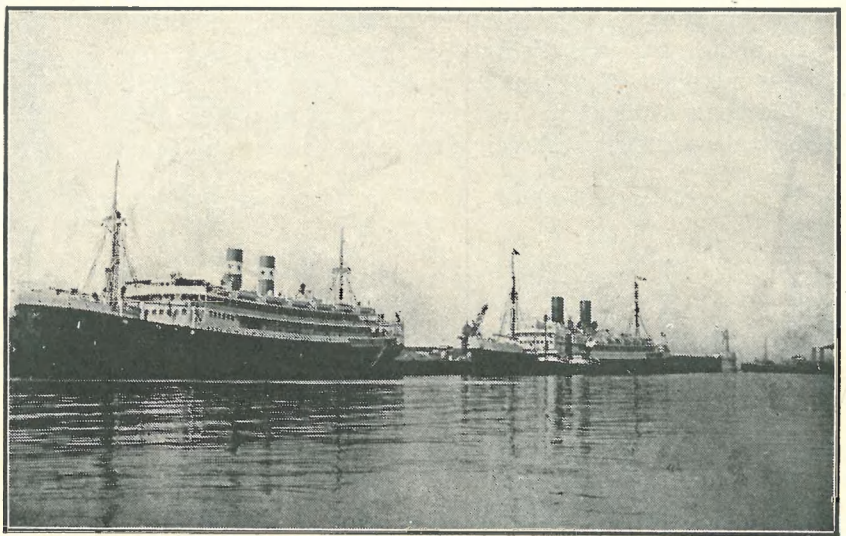


La guerre éclate en août 1914 et cause l'arrêt de tout trafic régulier. Les installations maritimes de Bruges-Zeebrugge furent occupées par les Allemands depuis novembre 1914 jusqu'en octobre 1918; au moment de leur retraite, les ruines et les dévastations y furent accumulées à tel point qu'une exploitation à peu près normale ne put être envisagée avant 1922.

1922 ..	796	383,648	386,431	105,752
1929 ..	1,640	1,274,932	797,113	440,024

Le groupe des ports de Bruges et de Zeebrugge, bien que derniers venus dans la famille des ports belges, se place ainsi au troisième rang de ces ports, c'est-à-dire après Anvers et Gand, avec un mouvement, en 1912, de 1 million 274,392 tonnes Moorsom à l'entrée, soit un mouvement supérieur de 20 % à celui du port de Gand en 1913, et égal au mouvement de ce port en 1922. Dans l'avant-port de Zeebrugge accostent des lignes de navigation vers Harwich et Hull : en 1929, elles ont transporté 31,673 passagers. Pour 1930, ce chiffre s'élève à 45,445.

D'autre part, les recettes apportées aux chemins de fer

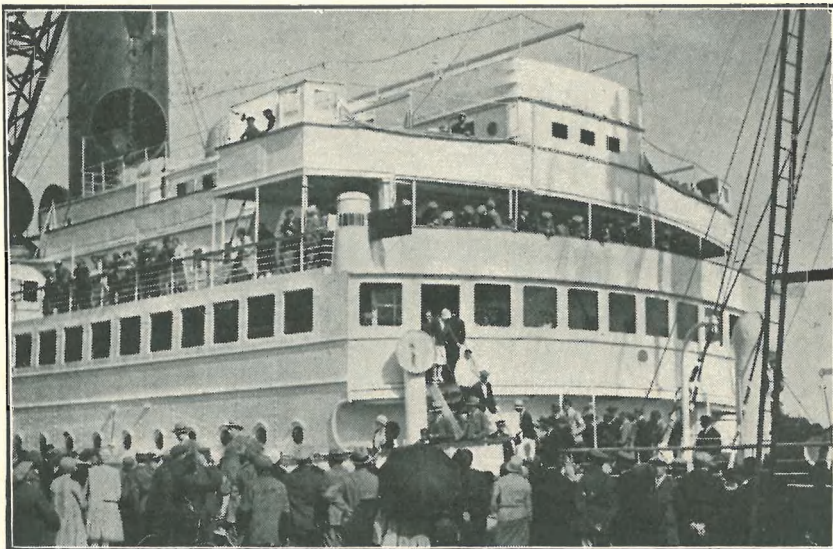


Transatlantiques en escale.

hors de doute qu'à un accroissement des facilités offertes au commerce correspondrait un développement parallèle du trafic. Heureusement les perspectives semblent actuellement plus favorables et il est permis d'espérer que dans un avenir pas trop éloigné le port intérieur de Bruges se verra doter du complément d'installations que réclame depuis longtemps le commerce brugeois.

* * *

Au canal maritime, nous trouvons, en aval et à l'amont de la darse de Zeebrugge, un noyau industriel relativement important, mais qui tarde malheureusement à prendre du développement. On y remarquait avant la guerre deux très importantes usines : les fours à coke de la Société Rombacher Hüttenwerke et une briqueterie exploitée par la Société des Briquettes de houille de Zeebrugge, ainsi qu'une raffinerie d'huiles minérales. La guerre vint brutalement briser l'essor de ce petit centre d'activité. Les installations existantes furent presque complètement rasées et rendues inutilisables. Après la tourmente, elles passèrent dans d'autres mains. La cokerie fut reprise par la Société des Fours à coke de Zeebrugge, qui réédifia l'usine, tout en la modernisant et en la dotant d'installations complémentaires, qui lui permettent de doubler son ancien chiffre de production pourtant déjà

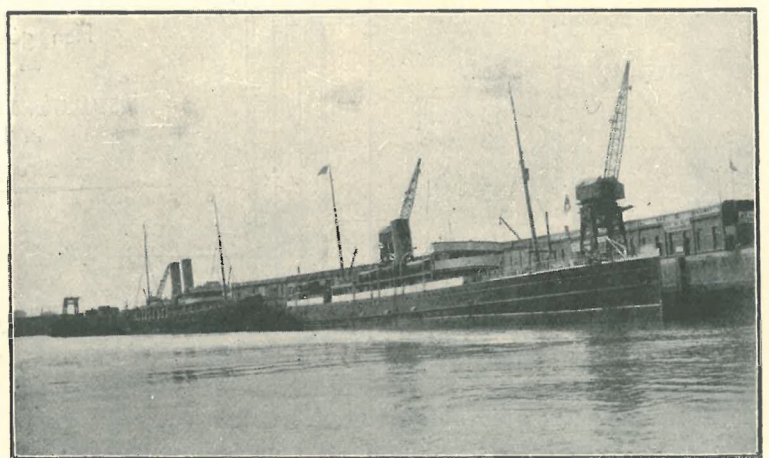


Débarquement de passagers.

belges par le trafic de ces ports se montent à 30 millions au moins en moyenne par an. Ce chiffre de 30 millions doit être en dessous de la réalité, car depuis qu'il a été établi, le mouvement commercial des ferry-boats entre Zeebrugge et l'Angleterre, dont le succès est connu, s'est considérablement développé, amenant à nos chemins de fer un trafic important, car beaucoup de marchandises sont en provenance de l'étranger et empruntent par conséquent notre territoire sur de longs parcours.

Les chiffres qu'on vient de lire, bien que satisfaisants à un certain degré, ne répondent cependant pas entièrement à l'attente des promoteurs de Bruges-Port de mer.

Cela tient à différentes causes. Examinons d'abord les installations du port intérieur. Nous devons reconnaître immédiatement que ces installations sont trop exiguës : le manque de capitaux a jusqu'ici entravé leur extension; la construction de quais nouveaux, le renforcement de l'outillage ont fait l'objet de nombreux projets, mais leur réalisation a dû constamment être retardée. Il est cependant



Bateaux des services de Harwich et Hull, au môle.

élevé. Quant à la briqueterie, qui eut à souffrir le plus cruellement des conséquences de la guerre, elle fut reprise

entrepone et traite les mélasses, les créosotes, les huiles minérales et végétales, et dont le trafic, déjà très intéres-



Vue du bassin ouest à Bruges.

par la *Société des Verreries de Dampremy-Zeebrugge* qui y installa une usine pour la fabrication mécanique du verre à vitres, usine ultra-moderne et des plus importante. Les

sant, est susceptible d'un grand développement. Nous y trouvons enfin une importante *Scierie de bois du Nord* et les abattoirs de la *Anglo-Belgian Fresh Meat Co*, travail-



Panorama de la darse et de l'arrière-port de Zeebrugge.

tanks et installations de la *Société Lianosoff* française sont actuellement la propriété de la *Société Zeemalex*, qui y

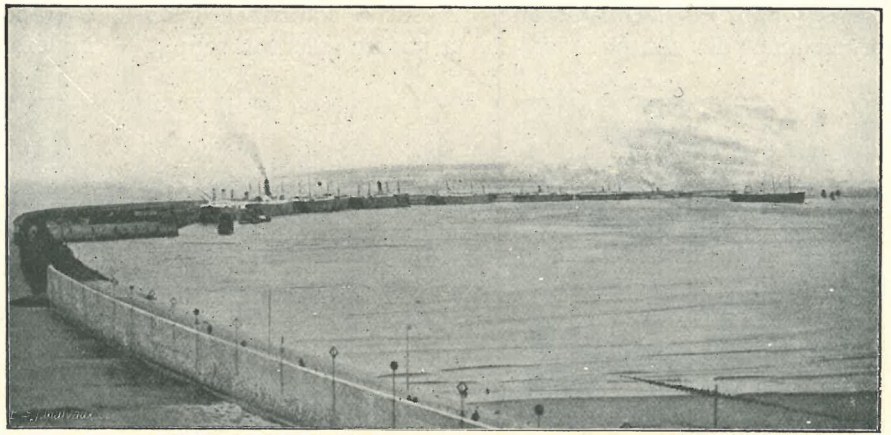
lant pour l'exportation, dont l'activité, des plus intéressante, s'est trouvée brusquement et complètement para-

lysée par suite d'une mesure prise il y a peu de temps par le Gouvernement anglais, interdisant l'importation en Grande-Bretagne de viande fraîche de boucherie.

D'immenses étendues de terrain restent toutefois disponibles de part et d'autre du canal maritime où ils présentent un développement total d'une vingtaine de kilomètres. Une voie ferrée court parallèlement au canal à une distance de 800 mètres offrant ainsi toutes facilités au point de vue de la réception et de l'expédition des produits à destination ou en provenance des établissements qui viendraient s'installer dans la zone intermédiaire. Comment l'industrie n'a-t-elle pas profité jusqu'ici de ces avantages si évidents et si importants? Nous devons tout d'abord dire qu'il y eut de l'imprévoyance de la part des promoteurs du port, qui, au moment de sa construction, négligèrent de provoquer l'expropriation des terrains riverains. A présent, ceux-ci sont détenus par des propriétaires qui à cause de leurs exigences excessives ou même par leur hostilité avouée contrecarrent l'industrialisation de cette partie du port. C'est cependant dans cette industrialisation qu'il faudra rechercher le facteur prépondérant de la prospérité de l'ensemble des installations maritimes brugeoises. C'est elle qui est appelée à compenser l'exiguïté de l'hinterland dont le port de Bruges peut se réclamer.

Nous voulons encore dire un mot du rôle du port à la côte. Celui-ci est double. Zeebrugge sert d'avant-port à Bruges : mais il est en outre appelé à jouer celui de port d'escale ou de vitesse, celui d'avant-port d'Anvers et enfin celui de réduit national.

Ici, également, les résultats escomptés se font encore attendre. Faut-il s'en étonner outre mesure? Non certes, si l'on veut reconnaître combien il est difficile à un port d'escale de s'imposer dès le début aux armements transatlantiques. La plupart des compagnies de navigation sont liées par de long contrats à faire escale dans des ports imposés par contrat. Pour attirer les paquebots dans d'autres ports, il faut attendre l'échéance ou la résiliation des conventions intervenues. C'est ainsi que le port de Boulogne ne connut le succès qu'au bout de vingt années. Si la guerre n'était



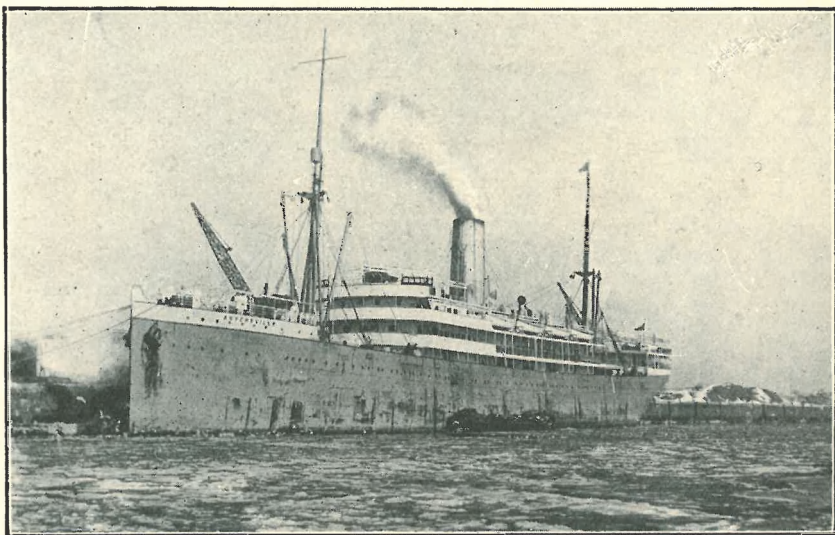
Vue prise le 7 octobre 1914 pendant le débarquement de la VII^e division de l'armée britannique.

pas survenue en 1914, nous aurions à l'heure actuelle à enregistrer l'escale régulière de paquebots transatlantiques à Zeebrugge : Les pourparlers avec certains armements brémois et hambourgeois étaient sur le point d'aboutir. Tout était à recommencer après la tourmente. Il fallut d'ailleurs près de deux ans pour reconstituer à Zeebrugge les profondeurs perdues au cours de l'occupation allemande et pour procéder aux réparations les plus urgentes des dommages immenses causés par la guerre. Entre temps les armements allemands, poursuivant activement leur réorganisation, avaient fait choix de leurs ports de relâche avant que Zeebrugge fût à même de leur offrir les facilités indispensables aux paquebots rapides et de fort tonnage. La guerre d'autre part avait eu pour conséquence de priver la compagnie concessionnaire — à qui incombait la charge de l'entretien des profondeurs du port — des ressources qui devaient lui permettre de faire face à ses obligations. L'État belge intervint alors pour empêcher de voir perdre le fruit de tous les efforts et sacrifices antérieurs : des subsides votés annuellement, malheureusement insuffisants, accordés pour les exercices 1922 à 1929, permirent d'entretenir à Zeebrugge les profondeurs réclamées par le trafic local du port de Bruges, mais non d'assurer et de maintenir en tous temps celles requises pour le trafic transocéanique. Le port de Zeebrugge vient heureusement sortir de cette période pleine d'incertitude. Le Parlement, reconnaissant enfin le rôle

important que pourra jouer Zeebrugge au point de vue de l'économie nationale et de la défense du pays, en votant la convention-loi additionnelle des 20 septembre 1928-2 avril 1929, met à charge de l'État la création et le maintien des profondeurs nécessaires au port d'escale. Cette décision capitale semble devoir constituer pour celui-ci le point de départ d'une ère nouvelle et meilleure.

Zeebrugge pourra désormais prétendre remplir le rôle d'avant-port d'Anvers en recevant les unités que, par suite de leurs dimensions, du genre de trafic auquel elles sont affectées, des conditions atmosphériques et autres, il ne serait pas possible à notre métropole commerciale de recevoir chez elle.

N'oublions pas qu'en effet l'Escaut peut être bloqué même en temps de paix. Ce fait s'est présenté lors du rigoureux hiver 1928-1929 et les navires qui, ne pouvant atteindre Anvers, ont accosté au môle de Zeebrugge, n'ont eu qu'à se louer des conditions dans lesquelles s'est fait cet accostage. Parmi ces



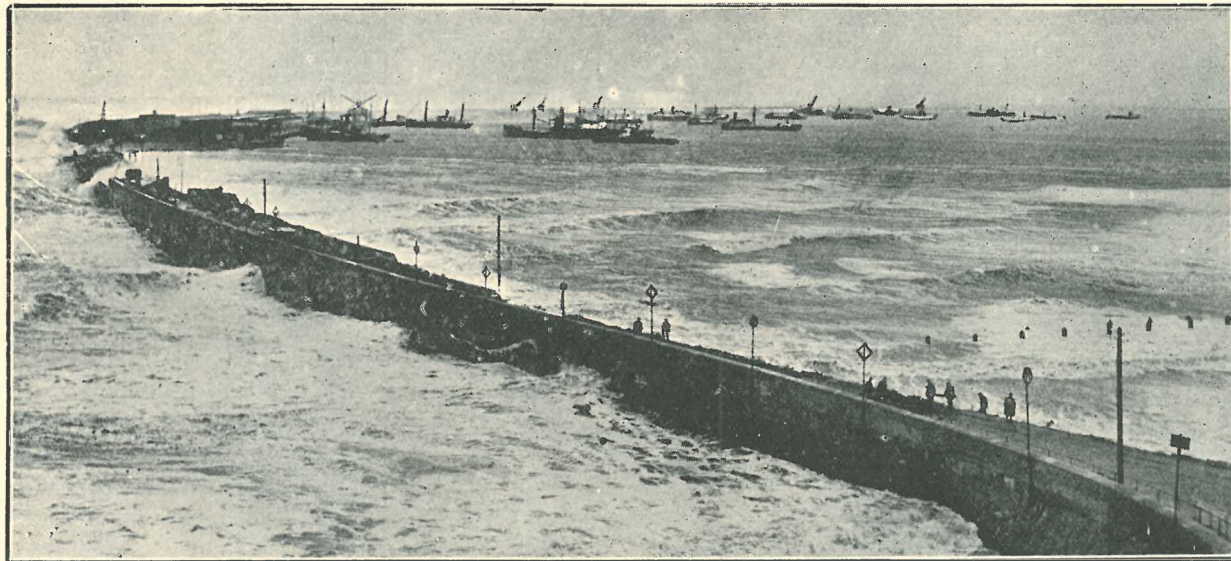
L'« Anversville » revenant du Congo accoste au môle de Zeebrugge.

navires se trouvait l'*Anversville* revenant du Congo. Soyons persuadés que bientôt on se rendra compte du grand intérêt que présenterait pour la ligne maritime du Congo l'escale à Zeebrugge au retour de la colonie, ce qui épargnerait

ayant évacué Namur, et traversé la France, a débarqué à Zeebrugge et qu'au début d'octobre 1914, les vingt-trois mille hommes de la septième division de l'armée britannique, leur artillerie, leur cavalerie et leur ravitaillement,

amenés par de grosses unités de la flotte britannique, étaient rapidement débarqués à Zeebrugge.

Enfin, il sera désormais possible de donner aux armements des garanties quant à l'existence en tout temps de profondeurs déterminées, en rapport avec les exigences du trafic transocéanique. Lorsque seront réalisées dans les accès et dans la rade de Zeebrugge les profondeurs requises pour ce trafic, on pourra, avec confiance re-



La rade de Zeebrugge par tempête.

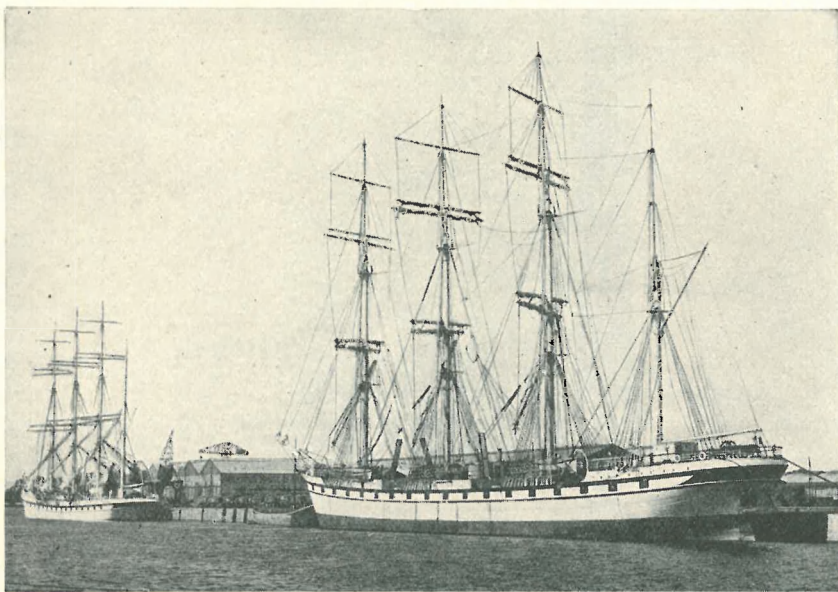
aux voyageurs la longue attente qui leur est souvent imposée devant Flessingue par temps de brouillard et leur procurerait, de même qu'au courrier postal, un gain de temps considérable. Ne perdons pas de vue non plus qu'un navire venant à couler dans une passe étroite comme cela s'est produit il y a quelques années à Bath, bloquerait complètement le port d'Anvers.

Signalons comme étant une preuve des possibilités du port de Zeebrugge, l'embarquement de L.L. MM. le Roi et la Reine sur le *Sao Paulo* lors de leur départ pour le Brésil et l'escale du *Brazza* et de l'*Espagne*, au cours de leur croisière dans le courant de l'été 1929. Un entretien régulier du port permettra, sans dépenses exagérées, de maintenir des profondeurs permettant aux plus grands navires d'accoster à Zeebrugge.

Zeebrugge sera également apte à remplir le rôle au point de vue de la défense nationale qui lui a été reconnu par la commission des ports de Bruges et de Zeebrugge instituée par arrêté royal en 1921 afin d'indiquer les mesures à prendre pour tirer de ces ports le meilleur parti au point de vue des intérêts de la Belgique et au point de vue du ravitaillement de la population en cas de fermeture de l'Escaut en temps de guerre ou autrement.

Zeebrugge nous permettra, en effet, de nous tenir en relation avec le monde extérieur en cas de conflit amenant, comme en 1914-1918, la fermeture de l'Escaut. Par suite de la destruction de l'ancienne marine de guerre allemande et de la réduction de ses effectifs navals, le maintien de nos communications avec l'Angleterre, la France et les États-Unis serait, mieux encore qu'en 1914, assuré par le port de Zeebrugge. Rappelons qu'au mois de septembre 1914, la quatrième division belge

prendre les pourparlers avec les organismes intéressés : l'avantage immense que constitue l'accostage direct à quai et la situation exceptionnellement favorable de Zeebrugge à proximité immédiate des grandes routes maritimes finiront inmanquablement par faire pencher la balance en faveur de notre port d'escale national. Le jour où les grands arme-



Voiliers nitratiens dans les bassins de Bruges.

ments étrangers enverront leurs paquebots transocéaniques à Zeebrugge, la Belgique pourra se féliciter, car sans que les intérêts d'aucun port national s'en trouveront lésés, le pays verra s'enrichir d'un trafic extrêmement important qui lui avait complètement échappé jusqu'alors.