

Georges LHOEST

---

# LE PORT DE ZEEBRUGGE ET SON AVENIR

---

Extrait de la *Revue Économique Internationale*

(Mars 1922)

---

BRUXELLES

GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI, ÉDITEUR

*Rue de la Limite, 21*

---

1922

Georges LHOEST

---

# LE PORT DE ZEEBRUGGE

## ET SON AVENIR

---

Extrait de la *Revue Économique Internationale*

(Mars 1922)

---

BRUXELLES  
GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI, ÉDITEUR  
*Rue de la Limite, 21*

---

1922



# LE PORT DE ZEEBRUGGE

## ET SON AVENIR

---

Lorsque, le 23 juillet 1907, se fit l'inauguration solennelle du port de Zeebrugge personne ne songeait au sort malheureux qui l'attendait. On prévoyait une destinée brillante : important port de vitesse, escales de transatlantiques réputés, activité, prospérité, rendement considérable des sacrifices pécuniaires consentis par l'État.

Hélas ! des Belges dénigrèrent bientôt les nouvelles installations maritimes de la côte et cela si partialement que les armateurs étrangers sans avoir vu le môle, étaient persuadés de son inefficacité totale. On passait au large de Zeebrugge sans l'approcher de crainte d'échouement ; on ajoutait foi aux racontars que nos compatriotes se plaisaient à répandre. On se disait : « Si les Belges eux-mêmes estiment que leur port en eau profonde est condamné à l'envasement, c'est qu'il l'est effectivement ». Et, jusqu'en 1914, le trafic fut insignifiant.

Notre mentalité, aujourd'hui, a changé. Les ruines accumulées par la guerre et la crise profonde que nous traversons en sont la cause. Tout le monde est d'accord pour reconnaître qu'après le cataclysme dans lequel la Belgique faillit disparaître, nous devons user de tous les outils capables d'aider à notre relèvement. Qui ne comprend l'utilité de Zeebrugge à cet effet, qui ne voit l'immense ressource que ce port de mer

constitue et la prospérité qui pourrait résulter d'une exploitation bien comprise de ses vastes installations ?

Des patriotes clairvoyants déploient à la mise en valeur des ports de Bruges le meilleur de leurs efforts. Puisse l'opinion publique d'après-guerre leur accorder son appui ! Bannissons notre scepticisme d'autrefois et envisageons la question au seul point de vue des intérêts de la Belgique.

\*  
\* \* \*

Qu'il nous soit permis, avant d'aborder l'examen des différents facteurs qui provoqueront l'essor de Zeebrugge de mettre au point la *question de l'ensablement* de la rade qu'exploitèrent si malencontreusement avant la guerre ceux qui croyaient bien faire en médissant d'une entreprise nationale.

Les conseillers techniques du Gouvernement nommés en vue d'étudier les suites occasionnées par l'occupation allemande à la rade de Zeebrugge émirent à ce sujet des conclusions péremptoires.

Avant de les relater, quelques considérations s'imposent.

Aux termes du cahier des charges approuvé par la loi du 11 septembre 1895, les profondeurs prévues en rade de Zeebrugge étaient de 8 mètres sur une largeur de 300 mètres le long du mur du quai d'accostage et de 6 mètres partout ailleurs. Par des conventions ultérieures, on décida même de porter la profondeur le long des quais à 11<sup>m</sup>.50 sur 450 mètres et à 9<sup>m</sup>.50 sur 375 mètres. A cause de l'absence quasi complète de trafic, ce programme ne fut pas observé. En 1914, tout au plus une mouille de 6 mètres existait sur 800 mètres le long de la jetée à l'aval comprenant de-ci de-là, quelques fosses inégales à 7 mètres et à 8 mètres.

De 1914 à 1918, les Allemands laissèrent la rade s'ensabler pour autant que cet ensablement n'empêchât point leurs sous-

marins et leurs torpilleurs d'y évoluer. Le résultat fut qu'à l'armistice l'Amirauté britannique sonda seulement 3 à 4 mètres dans la moitié aval de la jetée et moins de 3 mètres dans la moitié amont. La situation était désastreuse mais non désespérée. Dès avril 1919, les fonds sous-marins se relevèrent partout le long du mur d'accostage. De mai 1919 à octobre 1920, trois suceuses et une drague à godets enlevèrent 3,700,000 mètres cubes de sable et de vase. Durant la même période, l'ensemble des apports de vase ne dépassa pas 2,600,000 mètres cubes. Fin octobre 1920, une mouille de 7 mètres à marée basse s'étendait sur les 650 mètres en aval de la jetée avec une largeur de 160 m. En outre, on pouvait relever des fosses de 9 mètres et plus.

Là ne se borna point l'effort de ceux qui mettaient tout en œuvre pour rendre rapidement à Zeebrugge ses capacités d'avant-guerre. Les travaux furent continués d'octobre 1920 à mars 1921. Seules des suceuses furent utilisées et enlevèrent 585,000 mètres cubes. De ce fait, la mouille de 7 mètres s'étendit considérablement.

... Voyons maintenant les conclusions que fournirent aux conseillers techniques du Gouvernement l'examen des faits rapportés ci-dessus,

A leur avis, il faudrait draguer — dans les circonstances actuelles, c'est-à-dire avec le maintien de la claire-voie du môle — 3,300,000 mètres cubes par an pour maintenir Zeebrugge en parfait état de port en eau profonde. Pour réduire les frais de dragage, il conviendrait de remplacer les dragues existantes par un matériel capable d'enlever 500,000 mètres cubes par mois et aussi de supprimer la claire-voie, comme nous le verrons.

Un des trois conseillers techniques (1) nous donna, de plus,

(1) Les trois conseillers techniques du Gouvernement chargés de la question de l'entretien de Zeebrugge étaient MM. Merten, Van Gansberghe et Van Mierlo.

des précisions très intéressantes au sujet des causes de l'ensablement de la rade. Ses études ont établi que « l'ensablement total de la rade abritée est indépendant de l'importance des profondeurs créées artificiellement. » Il est faux, par conséquent, de prétendre qu'il serait impossible d'entretenir la mouille du môle si celle-ci était entièrement approfondie ; six expériences diverses, qui toutes concordèrent à merveille, l'ont catégoriquement prouvé. A partir du mois de septembre 1919, les approfondissements artificiels les plus considérables, comme ceux réalisés avant l'arrivée du dreadnought *Saô-Paulo* n'ont occasionné aucune augmentation du volume total des alluvionnements. Voilà qui sauvegarde le port en eau profonde et qui détruit la fable colportée dans certains milieux pour faire croire à l'abandon de Zeebrugge à cause d'ensablements irrésistibles.

Le même spécialiste nous explique aussi pourquoi — sous peine précisément de condamnation fatale de Zeebrugge — la rade doit être intégralement entretenue. Si, déclare-t il, on laissait se produire des ensablements le long des parties non utilisées du môle, on arriverait à ce résultat déplorable que les sables et les vases ne pourraient finalement plus s'y déposer et qu'ils se réuniraient en conséquence dans les mouilles destinées à la navigation. Pareil système rendrait de même pratiquement impossible (au moment où l'exigerait l'extension du trafic) un dragage suffisamment rapide des dépôts dont on aurait laissé s'envahir quelques mouilles réputées de peu d'importance.

Quant à la partie à claire-voie du môle, elle fut une lourde bévue. On décidera vraisemblablement sa proche suppression, d'autant plus qu'elle fut partiellement démolie au cours de la guerre, par un sous-marin anglais. Si on la supprime, les apports du sable qui se faisaient de ce côté viendront de l'est. Seront-ils aussi nocifs ? Le conseiller du Gouvernement nous démontre que non. Grâce à sa parfaite connaissance des courants au large du môle et de Heyst, il est parvenu à établir que

la quasi totalité des eaux de remplissage proviendra de l'épanouissement de la frange du courant la plus rapprochée de la plage, de sorte que ce remplissage se produira surtout le long du banc qui occupe actuellement la zone à l'est des estacades du chenal et non dans la partie profonde de la rade. Seules les vases légères pénétreront dans celle-ci, mais les envasements ainsi produits seront d'une nature tout à fait différente des violents ensablements causés actuellement par la claire-voie et qui seront radicalement supprimés après le remplissage de celle-ci.

Il ressort de cet exposé que le dragage de Zeebrugge est chose aisée ; en d'autres termes, Zeebrugge ne saurait être abandonné sous prétexte qu'il est impossible d'y réaliser un port en eau profonde.

Les adversaires du port répondront que la question n'est pas de savoir si le dragage est possible — ils nous le concèdent enfin ! — mais bien d'établir si les frais de dragage sont justifiés. Cette justification la voici : Il est de plus en plus certain qu'après l'expérience défavorable de la résistance militaire d'Anvers, notre « réduit national » sera déplacé à la côte. La défense nationale exigera le maintien intégral de Zeebrugge comme port en eau profonde pour y concentrer nos moyens de défense maritime et recevoir, abriter et ravitailler les unités navales de nos alliés. Zeebrugge servira également de tête de ligne pour réapprovisionner par voie de mer l'intérieur du pays.

Pour jouer ce rôle important, Ostende n'a ni les profondeurs ni les installations voulues ; Zeebrugge seul convient. Il s'ensuit que toute la question de Zeebrugge se résume en ceci : la rade doit être maintenue, à toute époque de l'année, en parfait état, pour des motifs touchant à la sauvegarde de la Patrie. Il n'est aucune autre considération, que je sache, qui ne doive s'incliner devant l'intérêt supérieur de la Nation. Les sacrifices pécuniaires devront donc être consentis pour l'entretien de la rade *qui devra être effectué sans intermittence*, non seulement

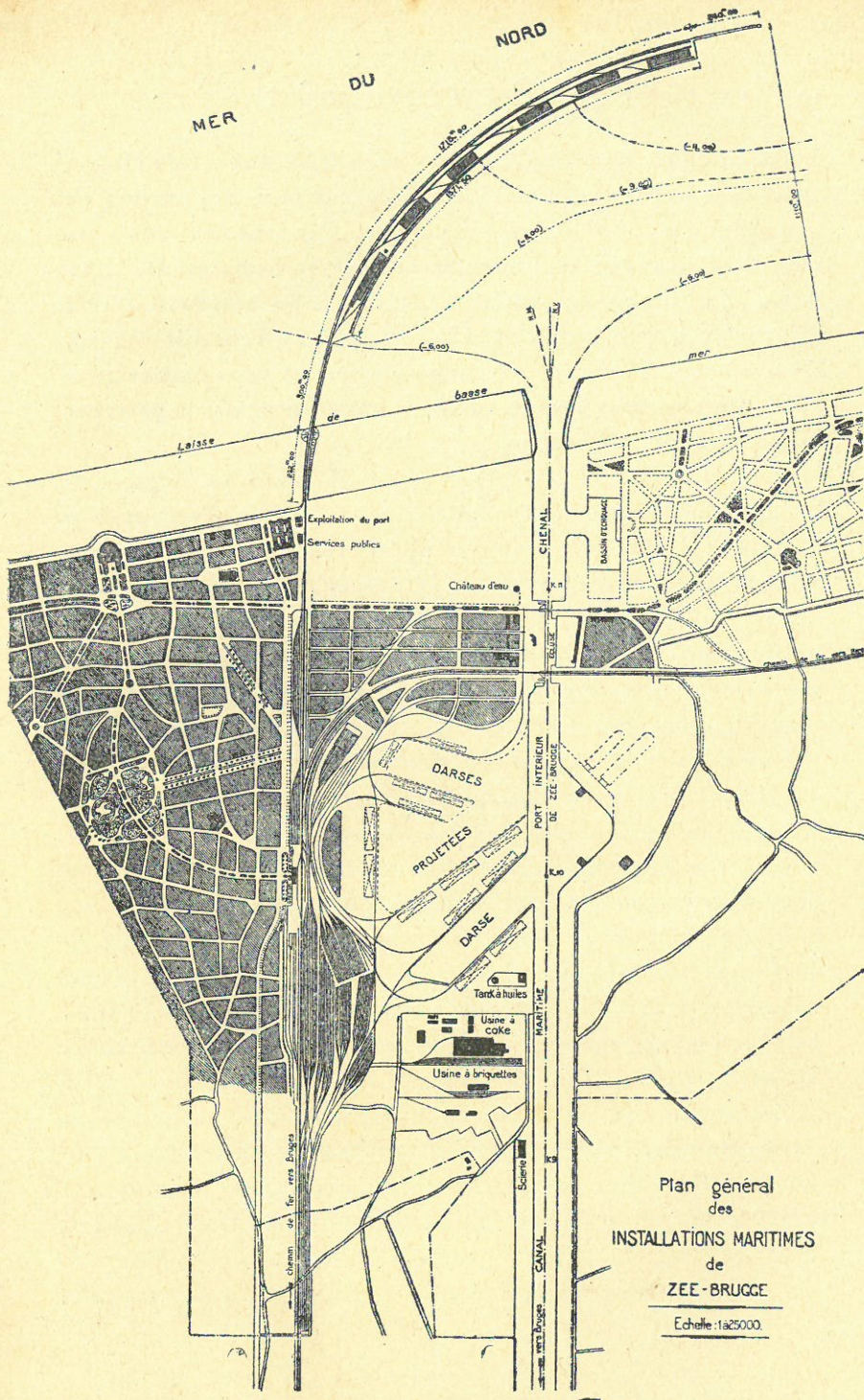
pour les raisons que nous venons de donner, mais pour donner aux compagnies de navigation, disposées à créer une escale au môle, les garanties d'accès qu'elles exigent préalablement à toute convention.

\*  
\* \*  
\*

Diverses fonctions qu'il importe de bien distinguer amèneront sans conteste et prochainement à Zeebrugge une activité maritime proportionnée à ses installations étendues. Nous nous proposons de les passer succinctement en revue :

I. — *Le port d'escale et de vitesse.* — La guerre — toujours elle ! — fit avorter, au moment même où il allait se réaliser, le service d'escales au môle par les compagnies allemandes de navigation. Les Américains ont, aujourd'hui, repris l'exploitation des lignes du *Norddeutschen Lloyd* et de la *Hamburg-Amerika Linie* et se montrent disposés à faire arrêt à Zeebrugge. Seulement, comme nous l'avons signalé il y a un instant, ce qui les empêche de mettre leur projet à exécution, c'est l'importante question des profondeurs : les armements réclament des garanties, ils exigent du Gouvernement belge une déclaration catégorique par quoi il s'engagerait à maintenir, sans intermittence aucune, les profondeurs prévues dans la rade. Tout fait prévoir que ces garanties vont être données. La commission technique du Gouvernement pour les ports de Zeebrugge-Bruges a, en effet, exprimé le vœu de voir mettre à charge de l'État l'entretien du port et des mouillages requis en vue de la grande navigation. Et le Gouvernement lui-même qui est convaincu de l'utilité de Zeebrugge, ne manquera pas de faire bon accueil à ces desiderata.

Faut-il rappeler encore de quelle merveilleuse situation jouit le port de Zeebrugge à la fois du côté mer et du côté terre ?



Plan général  
des  
INSTALLATIONS MARITIMES  
de  
ZEE - BRUGGE  
Echelle: 1:25000

Du côté mer, la rade abritée est un modèle de port de vitesse et le môle avance pour ainsi dire à la rencontre des navires en leur offrant un abri sûr en pleine mer. Par tous les temps, la rade de Zeebrugge est un vaste lac de 150 hectares. Du côté terre, Zeebrugge est parfaitement relié au réseau ferré de l'Europe centrale et du sud. L'Allemagne, la Tchécoslovaquie, l'Autriche, la Hongrie, la Yougo-Slavie, les pays balkaniques et l'Italie sont tous pays rapidement accessibles pour le passager qui débarque à Zeebrugge.

Deux lignes, celles de Hull et de Harwich — la seconde pendant quelques mois seulement — relient Zeebrugge à l'Angleterre. Pour qu'elles puissent se développer, elles devraient assurer des services quotidiens (1); en effet, l'homme d'affaires n'utilisera les lignes de Zeebrugge qu'à cette condition. Il n'a pas le temps d'attendre plusieurs jours avant de s'embarquer, ni de régler ses occupations sur les horaires des compagnies de navigation.

Outre les lignes américano-allemandes et celles de Hull et de Harwich, il en est deux autres, la « Red Star Linie » et la « Compagnie belge maritime du Congo » qui auraient intérêt à escaler à Zeebrugge. Combien de fois les passagers de ces paquebots ne sont-ils bloqués dans l'Escaut par suite du brouillard, de glaces et combien fréquemment ne perdent-ils de ce chef un temps précieux? L'avantage qu'il y aurait pour eux de débarquer à Zeebrugge serait considérable. En deux ou trois heures, un rapide parti du littoral les transporterait à Bruxelles ou à Anvers.

Zeebrugge est notre seul grand port qui ne débouche pas en pays étranger. On y peut reconnaître la clairvoyance de Léopold II et c'est un devoir pour nous d'assurer à son œuvre le succès qu'elle mérite. N'oublions pas que les Hollandais ont

(1) La ligne Zeebrugge-Harwich assurera, cette année, des services quotidiens.

la mainmise sur l'Escaut. Tels Cuxhaven devant Hambourg, Bremerhaven et Aardenhaven devant Brême et Hoek van Holland devant Rotterdam, Zeebrugge doit jouer le rôle d'avant-port d'Anvers. Bien plus, il doit être prêt à remplacer notre métropole commerciale dans la mesure des nécessités pour le cas où l'égoïsme étranger en rendrait l'accès impraticable.

\*  
\* \*

En ce qui concerne le port d'escale, il existe un autre moyen encore de le faire prospérer : le trafic de l'émigration. Avant la guerre, l'Allemagne était parvenue, grâce à d'habiles manœuvres, à réserver à sa marine la grosse partie de la fructueuse exploitation des transports d'émigrants. Diverses lignes de chemins de fer conduisaient annuellement à Brême et à Hambourg des centaines de milliers d'émigrants. Le Traité de Versailles a pris des mesures contre le renouvellement de ces pratiques en interdisant au Reich le rétablissement des tarifs préférentiels sur ses chemins de fer qui permettaient aux émigrants de gagner Brême et Hambourg à des prix plus avantageux que les ports belges ou français pourtant sensiblement plus rapprochés de leur point de départ. Mais le Traité est imparfaitement observé et le Reich est en train de reconstituer le « Trust » de l'émigration. Laisserons-nous faire, alors qu'il est établi que l'exploitation des lignes d'émigration est très rémunératrice? Les Alliés devraient profiter de la victoire pour dépouiller leur ennemie de son monopole exclusif. Le transfert d'une partie du trafic d'émigration de Brême et de Hambourg dans les ports alliés aurait comme heureux effet de faire vivre Zeebrugge en tant que port d'escale, car une clientèle d'émigrants lui sera bien plus avantageuse que des passagers de luxe. En voici la preuve : les émigrants arrivent généralement au port quelques jours avant le départ du bateau. Ils logent dans des

baraquements spéciaux où ils sont soignés et nourris. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ils payent ces journées d'attente et grâce à leur grand nombre ils constituent un revenu abondant pour les particuliers qui ont installé des hôtelleries dans les environs. La clientèle de luxe agit tout autrement. Elle arrive par le rapide quelques heures avant le départ du paquebot et ceux-là seuls qui, à terre, bénéficient de leur présence, sont... les « commissionnaires » portant leurs bagages.

Il importe donc au plus haut point de drainer vers la côte belge les services de l'émigration. Ce résultat peut être obtenu par une action intelligente de la compagnie concessionnaire du port complétée par l'initiative du commerce local et par l'appui de l'État sous forme de réduction des tarifs de chemin de fer. De son côté, notre diplomatie devrait agir effectivement dans les pays d'origine des émigrants.

L'armateur n'est pas moins intéressé à l'organisation de ce trafic par Zeebrugge. De cette façon, il supprimerait les difficultés et, par conséquent, les dépenses pour le parcours de l'Escaut et gagnerait une journée d'entretien à bord. La fraude aussi, l'exploitation illicite de l'émigrant qui sévit dans les grands centres et dont l'armateur est indirectement la victime, serait aisément enrayée dans un port côtier.

Nous passons sous silence la question de la salubrité publique pour laquelle l'émigrant constitue un danger des plus grave; entre l'éparpillement, dans Anvers surpeuplé, d'étrangers généralement malpropres, souvent malsains et leur cantonnement dans les plaines de Zeebrugge purifiées par l'air vivifiant de la mer, aucune comparaison n'est possible.

II. — *Zeebrugge port franc.* — Il s'agit de faire vivre Zeebrugge en tant que port de commerce et à cet effet, on a projeté l'établissement d'une zone franche le long du grand canal

maritime Bruges-Zeebrugge. Ce canal a dix kilomètres de longueur, soixante-dix mètres de largeur à la surface et un mouillage de huit mètres. Un chemin de fer à trois voies le dessert entièrement du côté ouest. Il y a là vingt kilomètres de rives réservées à la grande industrie, c'est-à-dire plus qu'il n'en faut pour l'établissement de centaines d'entrepôts et d'usines.

Certes, l'institution de ports francs est surtout appréciable en pays protectionniste; elle n'est pas toutefois sans procurer de nombreux avantages aux pays comme la Belgique dont le régime fiscal est libéral. En tout état de causes, un port franc est un puissant moyen d'expansion. Or, on sait combien est devenue impérieuse, depuis la guerre, l'expansion économique de la Belgique. Sous peine de déclin commercial et de faillite, nous devons relever nos chiffres d'exportations, nous devons également faire vivre notre jeune marine marchande en lui procurant du fret en abondance. En voici le moyen immédiat : un port franc à Zeebrugge qui poussera aux progrès de l'industrie en la centralisant et exercera sur le commerce et sur le développement de nos navires marchands une heureuse influence en offrant, notamment à ces derniers, le fret de retour lequel si souvent leur fait défaut. On a dit dernièrement, non sans raison, qu'un navire de commerce ne s'arrêtera à Zeebrugge et ne poussera jusqu'à Bruges que s'il y est rigoureusement obligé. La plupart du temps, l'incertitude du fret de retour détermine les armateurs à éviter ces ports. Voilà une situation déplorable non seulement pour ceux qui sont intéressés à l'exploitation des ports de Bruges, mais pour le pays tout entier. Il nous faut sortir de cette ornière et, répétons-le, en ce qui concerne Zeebrugge-Bruges, seul un port franc est capable de remédier à ces défauts.

Avant la guerre, diverses usines s'échelonnaient le long du canal maritime Bruges-Zeebrugge et lui fournissaient un trafic annuel de 700,000 tonnes. La guerre exerça là ses ravages

comme partout ailleurs. L'usine allemande à coke, mise sous séquestre à l'armistice, après avoir eu fortement à souffrir des bombardements anglais a été rachetée après deux années de négociations par des industriels belges qui la remettent en état.

L'usine française « Lianozoff » s'occupant de l'importation d'huiles lourdes à raffiner sur place a été restaurée et même agrandie. On compte la remettre en activité incessamment. Quant à la « Société des briquettes de houille de Zeebrugge » elle n'est toujours qu'un amas de ruines. Il est cependant question de la rebâtir, du moins en partie. Deux de nos grandes banques étudient l'installation d'industries nouvelles le long des rives du canal maritime et leurs délégués ont été récemment, examiner la situation des terrains riverains. En outre, le Roi a reçu, au mois de février, un industriel brugeois des plus notoires qui aurait l'intention d'entreprendre d'importants travaux à Zeebrugge, en l'occurrence d'y édifier des hauts-fourneaux pour la transformation sur place de la matière première. Ne peut-on pas voir là un indice du succès dont sera assurée la zone franche de notre littoral ? Ces usines à transformation, d'autres les suivront et, avant longtemps, se formera, à l'intérieur de la zone, un noyau industriel dont la renommée ne tardera guère à se répandre au-delà des mers.

Pour le surplus, la délimitation d'une zone franche à Zeebrugge sera chose aisée. Nous avons parlé tantôt du canal maritime qui est parcouru du côté ouest par un chemin de fer. A supposer qu'on constitue une deuxième voie du côté est — ce qui ne pourra manquer de se faire — rien ne conviendra mieux comme limites de la zone franche qui serait fermée, en outre, au moyen de grilles, comme cela s'est pratiqué à Copenhague et à Hambourg. La question des expropriations est plus complexe, plus délicate surtout et il ne nous appartient pas de la discuter. Contentons-nous de remarquer que les propriétaires de terrains le long du canal, croyant détenir la

fortune, ne voudront s'en défaire qu'à des prix fantastiques à moins d'y être contraints par la loi.

Quoi qu'il en soit, le projet de port franc de Zeebrugge est près d'être résolu.

L'idée qui est défendue depuis plus de vingt ans par un des hauts fonctionnaires de notre marine est bien près d'être réalisée, car la commission gouvernementale, dont il fut question ci-dessus, a maintenant conclu à la création immédiate d'une zone franche le long du canal maritime de Bruges.

On a fait pas mal d'objections à la création de ports francs en Belgique. Exposons-en rapidement quelques-unes : De l'avis de fonctionnaires au Ministère des Finances, la création d'un port franc ne répondrait chez nous à aucune utilité réelle, à cause du régime libre-échangiste qui fait de la Belgique une vaste zone franche ou à peu près. Que répondre à cela ? Que nous devons augmenter nos exportations et, à cet effet, faciliter notre production, en faisant travailler chez nous une plus grande quantité de marchandises. L'expérience a prouvé que même en pays libre-échangiste — voyez l'Angleterre et ses colonies — le port franc centralise toujours de multiples industries *nouvelles*. Celui qui sera créé à Zeebrugge n'aura pas d'autre but. Il doit être un des outils qui opéreront le relèvement du pays en le libérant de la crise économique qui l'atteint si profondément. En outre, notre marine marchande, issue de la guerre et sur laquelle on fondait de si beaux espoirs, est menacée de disparition à cause du manque de fret. Or, il est prouvé qu'un port franc procure du fret. Qui ne voit, dès lors, l'urgence qu'il y a, pour la Belgique, d'en installer un à Zeebrugge (1) ?

On fait aussi état de ce que Zeebrugge port franc fera con-

(1) Le cadre de cette courte étude ne nous permet pas d'examiner quels sont les produits qui pourraient être transformés avec profit, grâce à l'établissement de cette zone franche. Peut-être nous sera-t-il permis de revenir sur ce sujet. .

currence aux autres ports belges. Cette objection n'est pas fondée. Tout d'abord, la Compagnie concessionnaire du port de Zeebrugge ne verrait aucun inconvénient à ce que les autres ports belges nommassent des délégués en vue d'exploiter en commun la zone franche du littoral ; ensuite, si le port franc de Zeebrugge donne de bons résultats, ce dont on ne saurait douter, on pourra aussi bien en créer ailleurs et tout le monde sera satisfait.

Les défenseurs des ports francs ne manquent pas d'évoquer les installations de Hambourg et de Brême, dira-t-on enfin. Autre chose est maintenir une situation acquise que d'instaurer, dans des conditions, nouvelles, une organisation similaire. En d'autres termes, ceci signifie : pas d'innovations téméraires. Ici encore, la réponse est aisée ; elle se base sur les faits. Depuis l'armistice, avons-nous dit, le nombre des ports francs a considérablement augmenté ; *il a passé de 4 à 65*. Partout on en crée de nouveaux. N'est-ce pas la preuve de leur excellence ? Depuis qu'il a été érigé en port franc, Copenhague a vu augmenter son trafic dans des proportions fabuleuses. Les Scandinaves, stimulés par cet exemple, projettent d'en installer à Stockholm, à Christiania, à Gothemburg, à Malmö. Vilna, en Lithuanie, Hangoë, en Finlande, Reval, en Esthonie, Galatz et Libau deviendront bientôt des ports francs. De même à Salonique, à Rio-de-Janeiro, à Buenos-Ayres, aux États-Unis la création de zones franches est décidée.

Dans ces conditions, il n'est pas excessif de doter une partie des installations maritimes brugeoises d'un système de franchise absolue. Au reste, nos industriels et nos importateurs le désirent ; l'administration des douanes ne s'y oppose pas ; enfin, il n'existe pas de moyen de réclame plus puissant pour un nouveau port de mer. L'attrance d'un port d'où la douane est exclue est irrésistible pour le commerçant dont les affaires sont basées sur l'assemblage de pièces fabriquées ou bien sur le

remaniement de matières premières, minerais, vins, huiles, etc. Ajoutons que les industries connexes destinées à utiliser les résidus, à fabriquer les emballages suivront inévitablement et accroîtront l'importance du nouveau port industriel.

III. — *Zeebrugge, port de pêche.* — Il a été décidé d'adjoindre aux installations maritimes de la rade un port de pêche pour harenguiers. Nous croyons de quelque utilité d'en dire quelques mots ici.

Il importe, avant tout, de se pénétrer de l'idée qu'un port de pêche à Zeebrugge ne constituera jamais qu'une *annexe* au port d'escale et de commerce et qu'il serait faux de prétendre que toute la rade lui sera abandonnée. On le situera à l'est du chenal d'accès au canal maritime où se trouve déjà un petit bassin de pêche qui sera modifié et étendu. Le chenal d'accès constituera donc un véritable séparation : à l'ouest, l'on aura la rade profonde et le grand trafic ; à l'est, le bassin de pêche.

Ce nouveau port de pêche n'est pas destiné à concurrencer Ostende, comme il a plu à d'aucuns de le croire. Zeebrugge, en effet, se livrera à la pêche industrielle et produira exclusivement le poisson de conserve ; à Ostende, par contre, seul est traité le poisson de marée. L'intention du Gouvernement est donc — car il importe de dissiper toute équivoque — de créer sur notre littoral une industrie de la pêche tout à fait nouvelle et des plus favorable à l'alimentation du pauvre et des classes laborieuses. Cette industrie nous évitera de devoir dépenser, chaque année, de nombreux millions à l'étranger.

Le port de pêche de Zeebrugge ne se concevrait pas sans cité ouvrière à proximité des bassins. Aussi, la Société coopérative « Le Foyer du Pêcheur », fondée au capital de quinze millions de francs, se propose d'y bâtir, incessamment, une première tranche de 300 habitations pour pêcheurs, comprises dans un vaste-plan de cité-jardin de deux mille maisons que conçurent

des spécialistes réputés. Cette cité-jardin est le tout premier facteur qui amènera l'activité maritime à Zeebrugge. Pas d'espoir de voir les escales s'établir au môle si l'on ne peut trouver, dans le voisinage immédiat, une agglomération permettant l'installation des familles de travailleurs, point de port franc... ni de port de pêche. Zeebrugge-ville est à la base de Zeebrugge-môle.

Ainsi conçu et réalisé, quels heureux résultats le port industriel de Zeebrugge ne manquera-t-il de produire? En premier lieu, il donnera au port une *fonction immédiate*, en y créant un mouvement commercial qui, pour la première fois, mettra Zeebrugge en valeur. Ensuite, il favorisera l'établissement du port industriel lui-même pour la raison suivante, que nous exposons d'une manière naïve mais suggestive : il offrira au regard non plus un désert, comme aujourd'hui, mais une cité active, ce qui fait bonne impression sur tout le monde. Quant au transport par eau ou par voie ferrée du poisson de conserve vers nos grandes villes et même vers l'étranger, il sera, ainsi que l'envoi à Zeebrugge du charbon pour la flottille, très rémunérateur, tant pour la batellerie que pour nos chemins de fer.

A l'étranger, les ports modernes de pêche ont tous rapidement progressé. Qu'il nous suffise de citer Ymuiden, en Hollande, dont le chiffre d'affaires, qui était de 430,000 florins en 1890, est monté successivement à 1,859,080 florins en 1900, et à 24,034,449 florins en 1920. Rien qu'en harengs, ce port a reçu 21,095,883 kilogrammes de marchandises, desquelles une bonne partie a été expédiée chez nous. Par sa situation unique dans la mer du Nord et sa proximité des bancs de harengs les plus réputés, Zeebrugge est à même de progresser aussi vite que les grands ports de pêche voisins.

\*  
\* \*

Nous nous en voudrions de terminer cette étude sans nous joindre à ceux qui réclament le transfert à Zeebrugge du pilo-

tage belge, aujourd'hui exilé en terre étrangère, à Flessingue, où la concurrence des pilotes hollandais ne lui vaut qu'injustices flagrantes et mauvais traitements.

Zeebrugge se trouve tout aussi bien que le port hollandais à l'embouchure de l'Escaut. Pourquoi dès lors ne pas y domicilier les quelque 2,000 Belges qui vivent du pilotage ? Sait-on qu'ils rapportent annuellement de nombreux millions à l'administration flessinguoise et qu'en faisant vivre le commerce et l'industrie de la cité hollandaise ils écoulent encore en pays étranger un nombre respectable de millions dont nous nous accommoderions pourtant fort bien pendant les temps qui courent ?

Le pilotage belge à Zeebrugge rapportera à la Compagnie qui exploite ce port de sérieux bénéfices qui lui permettront de vivre et de prospérer en attendant d'autres développements.

\* \* \*

... Le temps n'est plus aux discussions oiseuses ni aux polémiques, Zeebrugge, pour qui veut examiner les faits en toute impartialité, est à même de rendre d'inappréciables services à la Belgique. La crise que nous subissons en ce moment est grave et profonde. N'oublions pas que de notre commerce extérieur dépend le salut. Et envisageons l'avenir de Zeebrugge avec confiance : le môle cyclopéen est là, solide comme le roc, prêt à la grande fonction économique dont il est digne. Passons aux actes, mettons-nous à l'œuvre ! En faisant prospérer Zeebrugge-Bruges, nous travaillons au relèvement et à la sécurité de la Patrie.

Georges LHOEST.

---

