

3231
7-186

Ingenieurs & Industriels

n° 3 de 1922

J. DEVROBY
INGÉNIEUR
43, RUE JOURDAN
BRUXELLES

LES PORTS DE BRUGES ET DE ZEEBRUGGE

95

Séance du 9 mai 1922.

voir aussi, en
note, articles
de G. Desech,

Brondel

— 387.1 (493.3) —

Schranne

Van Bogaert
L. Joannis

La Question des Ports de Bruges et de Zeebrugge

exposée par M. HERVY-COUSIN

Avocat à la Cour d'Appel de Bruxelles

Membre-Secrétaire du Comité Supérieur de la Marine.

Présidence de M. VELLUT.

Résumé de l'exposé :

Tout port peut avoir trois fonctions : la fonction régionale, la fonction commerciale et la fonction industrielle.

La *fonction régionale* est celle qui s'établit dans les ports qui se trouvent au point de jonction le plus avantageux des transports par mer avec les transports par terre, dans le trajet à faire du lieu d'origine au lieu de consommation des marchandises.

La *fonction commerciale* est celle qui s'établit au carrefour de lignes de navigation; c'est elle qui crée la répartition, la distribution des marchandises venues en grande masse des pays d'outre-mer; elle constitue ce que l'on appelle le *marché*.

Enfin, la *fonction industrielle* a pour objet la transformation de matières pondéreuses ou encombrantes en produits de moindre poids et volume et de plus grande valeur qui permettent la réexpédition.

131

Quelles sont les possibilités du port de Bruges et du canal maritime qui le relie à la mer vis-à-vis de ces trois fonctions ?

En ce qui concerne la fonction régionale, Bruges possède — il ne faut pas s'en cacher — un intérêt purement local et provincial. Son hinterland est peu étendu. C'est ce qui explique la rareté des visites des navires dans son port. Ceux-ci ne vont à Bruges qu'en cas de nécessité absolue, en raison des risques du manque de fret au retour. L'industrie de l'hinterland brugeois est peu développée. Elle importe du bois de mines, du nitrate et des charbons anglais ; elle exporte les produits des briqueteries de Zeebrugge, les produits de la culture maraîchère et c'est à peu près tout.

Comme fonction commerciale, la situation du port de Bruges n'est guère plus favorable : le trafic y est insuffisant et les entrepôts ne possèdent pas de stocks assez considérables. Le marché du charbon... quoi qu'il puisse arriver, sera toujours en Angleterre et la proximité d'Anvers, de Gand, d'Ostende empêchera toujours le commerce brugeois des bois de mines et de construction de prendre grande importance.

Jusqu'ici donc, rien de brillant. La fonction industrielle, par contre, doit retenir notre attention, car c'est d'elle que dépend l'avenir de Bruges et du canal maritime.

Le canal maritime Bruges-Zeebrugge a 10 kilomètres de longueur. Un chemin de fer à trois voies est établi du côté ouest du canal, qu'il parcourt entièrement. Vingt kilomètres de rives sont destinées à l'établissement de la grande industrie ; vingt kilomètres, c'est-à-dire plus qu'il n'en faut pour l'emplacement d'au moins cent usines.

Et, à cet effet, il conviendrait de créer une zone franche le long du canal qui serait limitée par le chemin de fer et fermée au moyen de grilles, comme cela s'est fait au port franc de Copenhague.

M. BULTINCK, inspecteur général au Ministère de la Marine, préconise depuis plus de vingt ans ce projet, et tout porte à croire qu'il sera très prochainement réalisé. Il faudra évidemment faire les expropriations nécessaires le long du canal, ce qui ne sera pas chose aisée, car la plupart des propriétaires de ces terrains, croyant détenir la fortune, ne voudront s'en défaire qu'à des prix fantastiques.

Il n'existe pas d'entraves de douane à la création d'un port franc dont les avantages sont multiples. Signalons, entre autres, que les Huileries du Congo belge pourraient, avec le plus grand profit, faire travailler sur place à Zeebrugge leurs produits colo-

niaux. Mille exemples prouvent l'excellence du système des ports francs qui attirerait à Zeebrugge la grande industrie. Nous n'en citerons qu'un seul : trois tonnes de minerai donnent généralement une tonne de métal. Supposons trois tonnes de minerai de cuivre destinées, par exemple, au pays de Charleroi. Arrivées à Zeebrugge, on les réduit à une tonne de métal, d'où une seule tonne à transporter par chemin de fer et notable différence de prix...

* * *

La deuxième partie de la causerie de M. HERVY-COUSIN était consacrée au port d'escale et de vitesse de Zeebrugge, et suscita, on s'en rend compte, un redoublement d'attention.

Il convient de distinguer, tout d'abord, les ports de vitesse et d'escale.

Au point de vue port de vitesse, Zeebrugge est un port allemand. Jamais les lignes de navigation anglaises ne feront le crochet nécessaire pour venir charger des voyageurs au môle ; jamais non plus, les paquebots français feront marche arrière pour utiliser notre port de vitesse ! Que reste-t-il ? les lignes américano-allemandes du « Norddeutscher Lloyd » et de la « Hamburg-Amerika Linie », qui étudient activement aujourd'hui un projet d'escale à Zeebrugge. Mais, des paquebots américano-allemands n'en sont pas moins des paquebots, et il faudrait se féliciter, à notre avis, de pouvoir les déterminer à s'arrêter à Zeebrugge.

Ce qui les empêche de mettre leur projet à exécution, c'est la sempiternelle affaire des profondeurs. Ils réclament des garanties, ils exigent du gouvernement belge une déclaration catégorique où il s'engagerait à maintenir, sans intermittence aucune, les profondeurs prévues dans la rade. Il semble que cette déclaration ne tardera plus longtemps. La commission technique du gouvernement a, en effet, conclu à la possibilité d'entretien intégral du port en eau profonde moyennant des dragues perfectionnées et la suppression de la partie à claire-voie du môle.

On a d'abord creusé le port, on l'a entretenu jusqu'en 1914, pourquoi ne le pourrait-on plus ? Au surplus, le débarquement à Zeebrugge, en 1914, de 20,000 soldats anglais sur des navires dont plusieurs dépassaient 8,000 tonnes et, tout récemment, l'embarquement pour le Brésil du Roi à bord du dreadnought « San-Páolo », d'un tirant d'eau de près de dix mètres, prouvent l'accessibilité du port à toute évidence.

En second lieu, il y a donc le *port d'escale* pour passagers. Deux lignes, celles de Hull et de Harwich — la seconde pendant cinq mois seulement — desservent actuellement le môle. Pour qu'elles puissent prendre de l'extension, il faudrait qu'elles soient quotidiennes : l'homme d'affaires qui souvent doit se dire : « Il faut absolument que *demain matin*, je sois à Londres, à Sheffield... », n'utilisera les lignes de Zeebrugge que si elles organisent des services quotidiens. Il n'a pas le temps d'attendre, ni de régler ses occupations sur les horaires des compagnies de navigation.

Deux autres lignes, celle de la « Red Star Line » et celle de la « Compagnie Belge Maritime du Congo » auraient avantage à partir de Zeebrugge. Combien de fois les passagers de ces paquebots ne sont-ils immobilisés dans l'Escaut par suite du brouillard ou d'un autre motif et ne perdent-ils un temps précieux ? On voit l'avantage énorme qu'il y aurait pour eux de débarquer à Zeebrugge. Un rapide, en deux ou trois heures, les amènerait sans encombre à Bruxelles et à Anvers...

* * *

La conclusion de M. Hervy-Cousin est la suivante : Zeebrugge est notre seul grand port qui ne débouche pas en pays étranger. On peut y voir la clairvoyance de Léopold II et c'est un devoir pour nous de donner à son œuvre le couronnement qu'elle mérite. Rien ne sert de dénigrer ce que nous avons construit. Les Wallons seront aux côtés des Flamands pour défendre Zeebrugge en se rappelant que l'Escaut et le littoral sont les branches par lesquelles nous respirons.

Taverne Royale, Bruxelles

GRANDES SALLES

pour BANQUETS, RÉUNIONS, CONFÉRENCES.