

— 627.2 (493.3) —

Les Ports de Bruges et de Zeebrugge et leur réorganisation

PAR

Jos. SCHRAMME

Avocat

Président de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges.

Conférence du 14 novembre 1923.

La Société belge des Ingénieurs et des Industriels a porté, dans ces derniers temps, une attention spéciale à la question des Ports de Bruges et de Zeebrugge.

Ce problème a en effet été examiné au sein de la Société à plusieurs reprises :

1° Conférence du Colonel Stinghlamber;

2° Exposé technique de M. Brondeel, contenu dans le présent numéro du Bulletin;

3° Etude de M. Georges Lhoest, publiée également dans ce numéro.

Celui qui préside, pour le moment, aux destinées de la Compagnie concessionnaire de ces Ports ne peut manquer de vous exprimer sa reconnaissance pour ces témoignages d'intérêt.

Mais, en même temps, appelé à vous entretenir d'un sujet analogue, il doit vous indiquer comment sa tâche est singulièrement simplifiée par ceux qui l'ont précédé.

A première vue, on pourrait croire le sujet épuisé et je pourrais redouter de paraître tomber dans de fâcheuses redites.

Pour des hommes d'affaires surtout, *bis repetita non placent*; — à la réflexion cependant, il n'en est pas ainsi.

Précisément parce que hommes d'affaires, vous êtes au premier chef partisans des solutions pratiques et vous estimez que les études auxquelles votre Cercle se livre doivent aboutir à des résultats tangibles.

C'est aussi le but que vous avez entendu poursuivre en m'invitant à vous exposer ce soir ce que doit être la réorganisation des Ports de Bruges et de Zeebrugge.

Une solution de cette question vient d'être proposée par le Gouvernement, sous forme d'un projet déposé au Parlement.

Quel est ce projet — que vaut-il — et apporte-t-il aux questions discutées une solution conforme à l'intérêt du pays?

Pour exposer le projet de revision du statut légal des Ports de Bruges et de Zeebrugge, il me faut d'abord vous rappeler le statut juridique de ces Ports, tel qu'il ressort de la convention-loi originaire de 1895.

Ce statut juridique constituait, en 1895, une innovation au moins en ce qui concerne l'exploitation des Ports dans notre pays. Les ports d'Anvers, de Gand, d'Ostende, de Nieupoort, de Blankenberghe sont exploités par les administrations communales sur les territoires desquelles ils se trouvent. C'est là une délégation de l'Etat, donnée par lui aux administrations locales. Pour les Ports de Bruges et de Zeebrugge qu'on créait en 1895 de toutes pièces et auxquels il fallait créer un trafic, on créa un organisme nouveau, une compagnie concessionnaire, à laquelle l'Etat d'une part et la Ville d'autre part concèderaient l'exploitation des Ports de Bruges et de Zeebrugge durant 75 ans. C'était une adaptation du régime français des Chambres de Commerce et du régime anglais des Harbour Boards. Et c'était une manifestation de ce principe que l'initiative privée est préférable à l'action administrative quand il s'agit d'entreprises industrielles ou commerciales. Pour être une innovation en matière de ports, pareil organisme n'était pas sans analogie chez nous. Il ressemble assez bien aux sociétés concessionnaires de l'exploitation des Chemins de fer Vicinaux. Là aussi l'Etat défraye l'établissement de la voie, et la voie établie, en concède l'exploitation à une société anonyme constituée soit par les communes entre-elles, soit par des communes et des particuliers, soit par des particuliers seulement. Pour les Ports de Bruges et de Zeebrugge, une méthode si pas semblable au moins analogue fut adoptée :

1) Une société anonyme était constituée entre la Ville de

Bruges qui intervenait pour 4.500.000 francs d'actions ordinaires et des souscriptions particulières qui intervenaient pour 4.500.000 francs d'actions privilégiées. Et cette société devenait concessionnaire pour 75 ans du Port de Zeebrugge, du canal maritime reliant Zeebrugge à Bruges et du Port de Bruges ;

2) Le fonds de la concession, c'est-à-dire les installations de la côte, le canal maritime et les installations locales étaient, avant que la concession débutât, défrayées par l'Etat, la Province, la Ville et la Compagnie concessionnaire elle-même. Les participations respectives dans les frais d'établissement, à l'heure actuelle, sont les suivantes :

Etat	fr. 42.210.538
Ville de Bruges (dont 2.000.000 versés à fonds perdus par la province)	6.454.886
Compagnie des Installations maritimes ...	7.399.143

Au total fr. 56.064.567

La distinction entre l'établissement et l'exploitation est nette, tout comme dans l'exemple que je citais tantôt des Chemins de fer Vicinaux, dont l'assiette est établie par l'Etat et dont l'exploitation est confiée à une société anonyme. Ici l'exploitation, l'administration est confiée à une société anonyme. Cette société anonyme, la Compagnie des Installations maritimes est actuellement constituée comme suit :

La Ville, actionnaire ordinaire pour ...	fr. 4.500.000
L'Etat, actionnaire ordinaire, par suite d'une augmentation de capital souscrit en 1911, pour	5.500.000
Et les souscripteurs particuliers, actionnaires privilégiés pour	4.500.000

Soit un capital de fr. 14.500.000

Voici le statut juridique. Pour en faire l'exposé complet il me faut encore expliquer la raison d'être de la distinction entre actions ordinaires et actions privilégiées.

La concession accordée à la Compagnie stipule que :

a) A l'expiration ou à la liquidation, le fonds de la concession retourne respectivement à l'Etat (port à la côte) et à la Ville (canal et installations locales) mais dans ce fonds, la Compagnie est intervenue pour 7.399.143 francs.

Il faut donc que, à l'expiration de la concession ou à la liquidation, si l'Etat et la Ville reprennent le fonds de la concession, ils remboursent à leurs co-actionnaires les sommes qui ont été incorporées au fonds de la concession. De là, le remboursement par privilège des actions souscrites par les particuliers.

b) Mais pendant la durée de la concession aussi il existe une inégalité dont il faut tenir compte. L'Etat et la Ville retirent des profits indirects de cette exploitation : les usines qui s'établissent, les constructions qui s'élèvent, les exploitations commerciales qui naissent et s'étendent paient des taxes, des contributions, des patentes, de sorte que les pouvoirs publics sont rémunérés déjà avant que la distribution des dividendes soit possible. De là la conséquence que, en cas de distribution de dividendes, les souscriptions privées se voient assurer un privilège en compensation des rémunérations indirectes qu'elles n'ont pas reçues.

*
**

Le statut juridique ainsi exposé, voyons la conception économique qui a présidé en 1895, à la constitution de la Compagnie des Installations maritimes.

I. — La première idée qui domine cette conception en 1895, est celle-ci : l'entreprise des ports de Bruges et de Zeebrugge est une entreprise d'intérêt local, tout au plus régionale. Bruges veut rétablir ses communications d'autrefois avec la mer, et retrouver par là la source de sa splendeur commerciale dans le passé. L'Etat veut bien prêter son aide à la réalisation de ces aspirations de l'ancienne Venise du Nord, et pour cela, il contribue au paiement des installations à la côte. Mais là s'arrête son intervention. Une fois cette intervention accordée, c'est aux Brugeois, à supporter toutes les charges que peuvent entraîner les ouvrages établis, et notamment les frais d'entretien. Les plus importants de ces frais, les dragages d'entretien, seront supportés par la Compagnie concessionnaire. Ailleurs, à Anvers, à Ostende, même à Nieuport et à Blankenberghe, les dragages d'entretien sont supportés par l'Etat. A Gand, l'entretien et l'éclairage du canal de Terneuzen sont à charge de l'Etat. A Bruxelles, les travaux jusqu'à l'embouchure du canal maritime dans le Rupel sont assumés par l'Etat. A Zeebrugge, tous les dragages, l'entretien des profondeurs et des accès à l'écluse maritime sont, par une stipulation spéciale du Cahier des charges, mis au compte de la Com-

pagnie concessionnaire. Cependant, Anvers, Gand et Ostende n'exploitent leur port qu'en vertu d'une délégation de l'Etat. La délégation donnée par l'Etat à la Compagnie concessionnaire n'est pas d'une autre nature que celle donnée par l'Etat aux villes d'Anvers, de Gand et d'Ostende. Mais les ports de Bruges et de Zeebrugge sont considérés comme d'intérêt local et à raison de cela, une dérogation expresse est stipulée à la règle de l'entretien des accès des ports par l'Etat, un régime différentiel est introduit pour ce qui concerne Zeebrugge. Et pourtant, une circonstance spéciale s'était produite, au cours de l'élaboration des projets de travaux. Les Brugeois n'avaient jamais réclamé que leur port local, aux portes de leur cité, avec liaison par un canal maritime débouchant sur la mer. Quelqu'un avait suggéré d'amorcer à ce projet autre chose, que les Brugeois n'avaient jamais réclamé : c'était, à la côte plus qu'un simple accès vers le canal maritime, mais un port en eau profonde, protégé par un môle s'étendant au large. Cette partie du projet réalisé en 1895 ne faisait pas partie du programme élaboré par les partisans de Bruges-port de mer. Elle y a été ajoutée — et il serait injuste aujourd'hui de ne pas dire à l'inspiration de qui : à l'inspiration de Léopold II. — Il tombe sous le sens que cette adjonction au programme initial aggravait les charges d'entretien à raison du maintien des profondeurs au pied du môle. Mais à cette époque, on présenta cette adjonction comme étant, elle aussi, une entreprise d'intérêt régional, un simple port de vitesse, susceptible de couvrir, par une exploitation normale, les frais qu'entraînerait cette exploitation.

2. — Une seconde directive qui préside à la conception de 1895, c'est l'introduction de l'initiative privée dans la direction et l'exploitation des ports. A côté des capitaux administratifs, les capitaux privés contribuent à la constitution du capital de la compagnie concessionnaire. A concurrence de 4.500.000 francs dont une partie est assurée par la souscription publique, les capitaux de particuliers s'adjoignent aux versements d'administrations publiques. Mais cet appel à l'initiative privée se produit d'une façon timide et méfiante. A la constitution de la Compagnie, on prend soin que le capital privé ne puisse pas dépasser en influence le capital administratif : la Ville a 4.500.000 francs d'actions ordinaires et les particuliers 4.500.000 francs d'actions privilégiées, de sorte qu'aucune prépondérance ne puisse exister. Plus tard, par la souscription nouvelle de 5.500.000 francs d'ac-

tions ordinaires par l'Etat, la prépondérance de l'élément administratif est assurée.

3. — Une troisième directive, qui, elle, se manifeste plus timidement encore, c'est le principe de l'industrialisation du port. Des terrains sont mis à la disposition de la Compagnie concessionnaire — mais, à raison de notre législation sur l'expropriation publique, ils sont compris dans la concession et reviennent à l'Etat, ou à la Ville à l'expiration de la concession. Si la Compagnie fait appel à l'industrie, elle ne peut, elle, remettre aux industriels que des terrains en emphytéose pour les 75 années que dure sa concession. Elle s'expose ainsi fatalement à voir renoncer à des immobilisations importantes sur un fonds dont la possession est précaire. Heureusement, l'un des fondateurs de la Compagnie, dont celle-ci déplore la perte prématurée, son premier administrateur-délégué, M. Julien Nyssens-Hart, parvient, grâce à une expropriation d'emprise au cours de laquelle l'exproprié exige l'achat de l'excédent, à provoquer l'établissement de deux usines au droit du canal maritime : l'usine des Forges de la Moselle, plus tard reprise par la Rombächer Hütte et aujourd'hui réédifiée par la Société Semet-Solvay d'accord avec Ougrée-Marihaye — et celle des Briquettes de Houille de Zeebrugge, où se construit actuellement la nouvelle Verrerie mécanique de Damprémy-Zeebrugge.

*
**

Cette conception économique, de 1895, malgré ses déficiences que vous devinez déjà, aboutit à des résultats qui n'étaient pas décourageants du tout.

La période de construction se prolongea jusqu'au 1^{er} mars 1907, date du début officiel de la concession. Durant l'année 1913-1914, donc après 6 ans, le mouvement atteignait la moitié de celui du port de Gand et presque le double du mouvement commercial d'Ostende (non compris les paquebots). Ce n'était pas si mal.

Le port de Gand et le canal de Terneuzen existent depuis 1827.

En 86 ans, ils sont arrivés à un tonnage de 1.061.425 tonnes Moorsom. Les installations de Bruges, en six ans, en atteignent 552,597. Les bassins de commerce d'Ostende existent depuis 1857. En 56 ans ils atteignent un tonnage de 365.908 tonnes Moorsom. Les installations de Bruges, en 6 ans, en atteignent

552.597. Les débuts de nos installations étaient donc encourageants.

Et comme situation financière, ces débuts permettaient également l'optimisme. Car, en 1913, le compte de profits et pertes balançait à l'actif et au passif. Il n'y avait pas de mali. Et cependant 300.000 francs avaient été consacrés aux dragages de la rade. Si cette charge — exceptionnelle, comme je vous l'ai rappelé — n'avait pas pesé sur la Compagnie, le capital privilégié de 4.500.000 fr. pouvait recevoir un dividende de 5 %. Ou si le port de vitesse avait pu déjà donner quelques résultats — si par exemple Zeebrugge avait pu enregistrer une recette ne fut-ce que de 150.000 francs, cette recette, compensant à due concurrence la dépense de 300.000 fr. faite pour les dragages, eût permis la répartition, au capital privilégié, de 3 %.

Mais précisément ce phénomène s'était présenté que le canal maritime, grâce aux deux usines, avait donné un rendement satisfaisant, que le port local de Bruges avait accusé un trafic très encourageant, mais que le trafic du port à la côte avait été insignifiant. Voici les chiffres qui décomposent le total du tonnage de 552.597 tonnes de 1913 :

Bruges	281.255
Canal maritime	207.641
Zeebrugge	63.701

Que fallait-il en conclure? Que Zeebrugge était manqué comme port d'escale? Absolument pas. Ce n'est pas en 6 ans qu'on organise un port d'escale. Un exemple est là pour le prouver. Boulogne a construit sa digue Carnot de 1878 à 1887. En 1892, quand on discutait Zeebrugge, on disait qu'on ferait un « four » comme Boulogne, parce qu'en 5 ans, Boulogne n'avait rien encore comme escale. Mais de 1890 à 1894, Boulogne augmentait son tonnage de 1.603.854 à 3.654.528 tonnes, et de 1904 à 1913, le tonnage montait à 7.207.685. Je parle donc de la période d'avant-guerre, et je dis que la période d'incubation d'un port d'escale est de plus de 10 ans. Et le bon sens le démontre.

Comment résilier du jour au lendemain des contrats d'escale qui sont essentiellement des contrats à long terme? Ils supposent que, pour un temps déterminé, suffisant pour que, de part et d'autre, la ligne de navigation et le port d'escale puissent rembourser leurs frais, les heures d'accostage, les profondeurs, les facilités d'accostage, la concordance des transports, toutes les modalités de l'escale soient arrêtées.

Et Zeebrugge pouvait — et peut — escompter que, dans un délai moins long qu'il n'a fallu à Boulogne, les avantages de ses escales soient reconnus. Voyez une carte de l'Europe : il suffit de la parcourir pour remarquer combien l'escale à Zeebrugge est favorable à l'embarquement ou au débarquement, pour tous les voyageurs et toutes les marchandises de vitesse provenant des pays centraux ou à destination de ces pays. Et il suffit d'avoir pratiqué une seule fois les installations de Zeebrugge pour être convaincu de leur supériorité, par l'accostage direct à quai, sur toutes les autres escales comportant les transbordements en rade.

En 1914, les résultats acquis étaient donc rassurants et l'avenir pouvait être escompté avec confiance. La guerre éclate, et elle devait souligner les erreurs et les défauts de la conception de 1895.

I. — Première constatation : le rôle de Zeebrugge pendant la guerre. Deux phases sont à relever :

A) D'abord sous le régime belge, d'août à octobre 1914 : la division de Namur est rapatriée de France en Belgique, et son objectif est Anvers. Il est logique de la diriger directement sur le camp fortifié d'Anvers. Elle doit débarquer à Zeebrugge. L'Escaut est fermé. La VII^e Division Anglaise vient au secours d'Anvers : il est logique de la diriger directement sur Anvers. Elle doit débarquer à Zeebrugge : l'Escaut est fermé. Je passe sur les facilités du débarquement des troupes, et je souligne ceci : Anvers et Gand, où jusqu'ici beaucoup ont envisagé Zeebrugge avec méfiance, doivent à présent ouvrir les yeux. Tous deux ont intérêt à s'assurer, à côté de leur unique accès situé à l'étranger, un second accès, en eaux belges, dégagé de servitudes internationales. Aveugle qui ne le verrait pas.

B) Ensuite sous le régime allemand : Zeebrugge devient la base navale sous-marine. Loin de moi l'idée de me transformer en professeur de stratégie. Mais tout profane peut retirer des leçons de ce que nous avons pu lire après la guerre. Voyez les mémoires de Ludendorf. La seconde ligne de défense était la ligne d'Ecloo-Gand et l'Escaut. Si la VII^e Division anglaise avait pu débarquer plus tôt, et tenir cette ligne, la base navale sous-marine de Zeebrugge était arrachée aux Allemands. Voyez les relations des batailles de Mons et de Charleroi. Le corps du Maréchal French s'est déployé avec deux jours de retard. Il avait été débarqué à Boulogne et avait franchi à pied la distance de Boulogne à Charleroi. S'il avait été débarqué à Zeebrugge,

et n'avait eu à franchir que la distance de notre côte à Charleroi, la ligne d'Eccloo-Gand n'eût-elle pas été facile à tenir? La guerre sous-marine a prolongé les hostilités et accentué l'épuisement des combattants et elle a mis les Alliés, en 1917, à deux doigts de la défaite. Ce n'est plus un secret aujourd'hui.

Mais le point de vue militaire n'est pas le seul : faisons abstraction de l'état de guerre. Est-ce que le pays n'a pas intérêt, en tous temps, à avoir un accès libre, direct, sur la mer? Est-ce que, en dehors des hypothèses d'hostilités auxquelles nous sommes directement mêlés, d'autres hypothèses ne peuvent pas se présenter, climatériques, politiques ou autres, où les entraves sur l'Escaut gênent l'accès d'Anvers et de Gand? Et voici mis en vedette le rôle vrai de Zeebrugge, son rôle de satellite de notre métropole commerciale, le seul rôle que Zeebrugge ait jamais ambitionné. Car il ne s'agit pas de déplacer, de détourner un trafic existant : il s'agit de le conserver et de l'augmenter : tout un trafic nous échappe, à nous Belges, le trafic des escales, qu'apportent les navires qui ne peuvent, soit régulièrement, soit temporairement, pénétrer dans les ports intérieurs comme Anvers et Gand. C'est ce trafic là qu'il faut capter. Et qui est mieux outillé pour le faire, à Zeebrugge même, qu'Anvers et Gand.

Voilà au point de vue militaire et au point de vue économique l'intérêt national de Zeebrugge démontré par la guerre. On faisait donc erreur en 1895 en soumettant ce port à un régime dérogatoire au droit commun, à un régime de défaveur : les dragages d'entretien et le maintien des profondeurs sont, à Zeebrugge, au moins autant d'intérêt général que dans les autres ports. Et voilà la première erreur de 1895 démontrée.

2. — La seconde erreur de 1895 devait être mise en évidence par une autre conséquence de la guerre. La seule ressource de la Compagnie concessionnaire consistait dans les péages, les taxes d'entrée et les droits du quai. Ces taxes sont fixées par le Cahier des charges de la concession. Au lendemain de la guerre, la Compagnie reprenait possession de sa concession dévastée, ses usines étaient détruites et sa clientèle à refaire. Pour elle, comme pour tous, les frais généraux étaient quadruplés ou quintuplés. Ceux d'entre vous qui dirigent des concessions de transport ou des concessions d'éclairage connaissent cette situation. Elle a reçu, à leur égard, la solution qui s'indiquait : la loi du 11 octobre 1919, en son article 7 a stipulé que tous les concessionnaires de

services publics dès que leurs charges étaient augmentées à raison de la guerre, peuvent obtenir la revision du Cahier des charges de leur entreprise. C'est l'action en revision, distincte de l'action en résiliation admise pour les entrepreneurs particuliers. Et, pour l'action en revision, une juridiction spéciale est instituée : le Gouvernement.

Tous les concessionnaires de services publics ont obtenu la revision de leur Cahier des charges, — tous — sauf la Compagnie des Installations maritimes. C'est cependant, pour elle comme pour les autres, un droit reconnu par la loi. Et le service public dont elle est chargée est aussi important qu'un service de tramway, de chemins de fer vicinaux, de gaz ou d'électricité. Pourquoi cette exception? Parce que la loi ne prévoit qu'un mode de revision : la majoration des taux de péage — et que, en quintuplant les taxes d'entrée et les droits de quai, c'était pratiquement interdire l'accès des navires au port et administrer au malade un remède qui l'eût tué. Il fallait donc chercher autre chose — mais il le fallait. Car ce n'était pas une faveur que la Compagnie sollicitait du Gouvernement, c'était un droit — et, parce que le remède envisagé n'était pas adéquat, le mal n'en existait pas moins.

Cette autre chose s'indiquait, pour quiconque avait suivi le développement des ports de 1908 à 1914. La recette constante, normale, assurée de la Compagnie lui avait été procurée par les deux usines établies à l'origine du canal maritime. Il suffit de relire le tableau du trafic en 1913 pour constater qu'à elles seules elles représentent près de la moitié du tonnage : 207.641 tonnes sur un total de 552.597. Multiplier le nombre d'usines, c'est arriver à équilibrer et à dépasser les dépenses. Mais, précisément ces deux usines s'étaient érigées malgré la conception économique de 1895. Où et comment en ériger de nouvelles? Sur les terrains emphytéotiques, il n'en fallait pas parler aux hommes d'affaires. Sur les terrains privés longeant le canal, il fallait l'expropriation d'après les formalités de notre législation quinquagenaire, qui exige un plan préalable, à suivre ponctuellement sous peine de rétrocession, et un but d'utilité publique. C'est alors que surgit l'idée de la zone franche. Elle avait été préconisée plus d'une fois déjà dans le pays, et les lendemains de guerre paraissaient la rendre plus actuelle. Elle permettait la conception d'un plan d'ensemble, raisonné, méthodique, flexible d'après les circonstances et les événements, comportant la mise en valeur d'une première bande de terrain, par la création directe, en régie, de quelques usines, et l'industrialisation successive des terrains sui-

vants, au fur et à mesure que les premières installations en amorcent d'autres. Cette conception permettait l'expropriation de la zone franche, délimitée par la clôture douanière, et la cession successive, en pleine propriété, de terrains industriels, au fur et à mesure des extensions, sans nécessité d'un tracé irrévocable et immuable. C'était la correction de la seconde défectuosité que je vous signalais dans la structure économique de la Compagnie des Installations maritimes.

Cette institution : le Port franc, la zone franche, est une innovation en Belgique. Elle est une réalité dans d'autres pays : Hambourg, Copenhague, Trieste avant la guerre et une série d'autres depuis la guerre. Correspond-elle à une nécessité chez nous ? Je ne dois pas vous dire que la question a été discutée. Et tout d'abord par l'administration de la Douane. Mais celle-ci nous a servi un argument qui se réfutait par lui-même. La Belgique, disait l'administration de la Douane, grâce à la libéralité de son régime douanier, n'est qu'un vaste entrepôt libre : tout ce qui est matière première entre en franchise douanière. Par conséquent la zone franche est inutile, puisqu'elle ne donnera à l'industrie aucun dégrèvement. La réponse, vous la devinez, était aisée : puisque la zone franche n'entraîne aucun dégrèvement, elle n'entraîne, par le fait même, aucun sacrifice de la part du Trésor ni aucune charge pour lui. Dès lors, pourquoi l'administration de la Douane s'opposerait-elle à un essai qui ne lui coûte rien ? Aussi l'administration a-t-elle adopté l'attitude de la neutralité bienveillante. L'industrie et le commerce, eux, ne me semblent pas partager le scepticisme de l'administration. Etre exonérés de toute déclaration, de toute formalité douanière, c'est déjà quelque chose, c'est en tous cas du temps gagné, et le gain de temps est un gain d'argent. Et puis, une déclaration expose toujours à une taxation et, avec l'administration fiscale, une taxation est toujours à craindre. La sécurité et la tranquillité est un autre élément précieux pour l'industrie et le commerce.

Et puis, est-on sûr que la franchise douanière n'est pas chose précieuse ? Passez en revue toutes les matières premières que nous pouvons tirer de notre Colonie : la noix palmiste, le copal, le cuivre, l'étain, le caoutchouc et toutes les industries de transformation qui peuvent se greffer sur pareilles importations. N'est-ce rien de pouvoir recevoir librement ces matières premières, de pouvoir librement les transformer, de pouvoir librement exporter les produits fabriqués, et de n'avoir à connaître la douane que lorsque l'on introduit les produits fabriqués à l'intérieur du

pays? Et vous autres, Messieurs, qui connaissez mieux que moi les industries tributaires de l'importation pour leurs matières premières et recourant à l'importation pour leurs produits fabriqués, ne croyez-vous pas que c'est une chose précieuse que de pouvoir importer et exporter sans avoir jamais eu à se préoccuper des formalités douanières?

C'est une expérience à tenter — et voici encore que l'ancienne compétition se transforme en une solidarité : Anvers et Gand suivront l'expérience tentée à Zeebrugge avec intérêt. Car si la zone franche réussit à Zeebrugge, si cette expérience donne des résultats concluants, pourquoi ne créerait-on pas de zone franche dans le port de Gand et celui d'Anvers, s'il est établi que cette innovation développe les industries d'exportation dans un pays qui devra son salut, l'amélioration de son change et l'équilibre de ses finances à l'augmentation de ses exportations?

*
**

3. — Mais pour être bien conduite, il faut que cette transformation des ports de Zeebrugge et de Bruges soit entreprise dans un esprit résolument et exclusivement industriel. Il ne faut pas que les capitaux y consacrés soient des capitaux administratifs, il faut que ce soient des capitaux vivants, actifs, remuants, entreprenants. Il faut, surtout, que la gestion et la direction soient conçues d'après un programme, un plan mûrement étudiés, comportant une conception générale, une idée d'ensemble, et, en même temps, une flexibilité suffisante pour se plier aux circonstances qui, dans le monde économique, peuvent se modifier. Il ne suffit donc pas de participations industrielles éparses, disséminées, sans liaison entre elles : il faut un groupement industriel coordonné, méthodique, dont tous les éléments concourent à la réalisation d'un plan général. La collaboration industrielle, timidement esquissée en 1895, doit donc faire place à une prédominance industrielle franchement admise. Ce n'est pas le simple appel à la souscription publique qui peut la réaliser, mais l'appel à un groupement industriel présentant de la cohésion, de l'unité de vue dans la diversité des moyens. Et voilà comment la troisième défectuosité de la conception originaire sera corrigée.

*
**

Je vous ai, Messieurs, en vous faisant cet exposé, exposé en même temps le projet du Gouvernement pour la révision des conventions-lois qui régissent les ports de Bruges et de Zeebrugge. Ce projet tient dans ces trois propositions :

1. — L'Etat prend à sa charge les dragages d'entretien du port à la côte : c'est la première correction et le retour au régime d'égalité.

2. — L'Etat accorde à la Compagnie la concession d'une zone franche de 300 hectares au maximum sur les rives du canal : c'est la seconde correction et l'industrialisation des ports.

3. — Un groupement industriel et financier souscrit 12 millions de capital nouveau ; l'ancien capital est réduit de 50 % et, dans l'administration, comportant de 9 à 15 membres, la représentation des capitaux administratifs est réduite à 3 membres : 2 pour l'Etat et 1 pour la Ville. C'est la troisième correction et la direction industrielle imprimée à l'ensemble de l'entreprise.

Les administrations publiques — Etat et Ville — à côté des bénéfices indirects qu'elles retirent de la prospérité industrielle d'une région, ont la perspective de voir leurs mises de fonds fructifiées par les apports nouveaux. L'Etat, pour la charge nouvelle qu'il assume, s'attribue 50 % des recettes nettes du port à la côte et 25 % dans le superdividende de l'ensemble de l'exploitation.

Il restait une garantie à prévoir : un service public était confié à une direction privée. Les administrateurs de l'Etat, conjointement ou séparément, sont investis d'un droit de veto lorsque l'intérêt national est en jeu et, si ce droit de veto est exercé, c'est le Gouvernement qui décide souverainement.

*
**

Cet outil — cet outil, d'après moi, merveilleux — qu'est le Port de Bruges-Zeebrugge est ainsi dégagé des entraves qui empêchaient de le manier librement. Il est confié à des mains aptes à s'en servir pour la plus grande prospérité du pays. Ce que cet outil forgera, j'ai la foi profonde que ce sera une œuvre magnifique. En 1917, au plus fort de la tourmente, à Hambourg

même, Ballin, le plus grand chef que la marine marchande de l'Empire d'Allemagne ait connu, disait— c'était à M. Hoover :

« Entre mes mains, les ports de Bruges et de Zeebrugge deviendront un des plus beaux ports de l'Allemagne. »

Ballin est mort tragiquement en novembre 1918, en voyant la sédition de cette marine allemande qui était son orgueil. Des mains belges — toutes les mains belges unies — permettront, j'en ai la conviction, à M. Hoover, ce fidèle ami de la Belgique, de voir les ports de Bruges et de Zeebrugge devenus un des plus beaux ports sur la côte belge.
