

« L'aliment est donc plus que suffisant pour assurer le succès d'une ligne de bateaux à vapeur vers les ports de l'extrême Orient. »

---

## CINQUIÈME PARTIE

---

### **Des ports bien outillés dans notre pays.**

Nous avons émis déjà plusieurs considérations sur les ports belges dans notre étude sur les canaux maritimes.

Nous pensons qu'il n'est pas de l'intérêt d'une nation que tout son commerce se fasse par un seul port de mer. Les Hollandais, qui ont l'expérience du commerce maritime, ne se sont pas contentés d'avoir à Rotterdam un grand port de commerce; ils viennent de dépenser plus de 74,000,000 de francs pour mettre Amsterdam en communication directe avec la mer par le magnifique canal d'Ymuiden ayant 7 mètres de profondeur d'eau. Ils ont créé aussi un grand port à Flessingue; il est vrai qu'ici les résultats n'ont pas encore répondu à leur attente, mais cela tient surtout à ce que Flessingue est une très petite ville où manquent les hommes et les capitaux sans lesquels le commerce maritime ne peut pas prospérer. Les ports de mer dont nous demandons l'établissement en Belgique ne seraient pas dans ce cas; Gand, Bruxelles et Louvain sont des villes riches et populeuses, dans lesquelles il se trouvera sans doute beaucoup d'hommes et beaucoup de

capitaux désireux de se consacrer au commerce maritime.

Actuellement le port principal de la Belgique absorbe à lui seul 85 % de tout le trafic maritime de la nation, tandis que Londres et Liverpool ne représentent ensemble pour le tonnage que 40 % de la navigation totale de l'Angleterre, de l'Ecosse et de l'Irlande.

Marseille et le Havre réunis ne représentent aussi que 40 % du trafic maritime total de la France.

Ces chiffres nous font croire que la Belgique peut utilement augmenter l'importance de ses ports secondaires et nous pensons que tous ces ports doivent avoir l'estuaire de l'Escaut pour base de leurs opérations.

Nous applaudissons à l'approfondissement du canal de Terneuzen et nous sommes persuadés que le trafic du port de Gand ira rapidement en augmentant, et cette augmentation sera la preuve évidente de l'utilité des ports secondaires.

Quant au projet de Bruxelles, port de mer accessible aux navires de 6<sup>m</sup>,75 de tirant d'eau, nous croyons avoir montré qu'il est facilement et utilement réalisable au point de vue financier; les belles études de M. l'ingénieur Colson ont démontré qu'au point de vue technique ce projet peut être exécuté sans difficulté.

Les magnifiques travaux que l'Etat-Belge fait en ce moment exécuter à Anvers et qui ont pour but d'établir le long de l'Escaut, sur 4 kilomètres environ de longueur, de magnifiques quais au pied desquels l'eau à marée basse aura une profondeur de 8 mètres, ces gigantesques travaux auront probablement la plus heureuse influence sur le mouvement commercial d'Anvers et nous espérons qu'après leur achèvement, que l'on prévoit pour l'année 1884, le gouvernement belge pourra aborder sérieusement la question du canal maritime de Bruxelles à l'Escaut.

L'outillage des ports de mer, en facilitant les manœuvres du chargement et du déchargement des navires, a une grande influence sur le prix de revient total des transports ; de grands progrès ont été réalisés depuis quelque temps dans cette voie, et l'excellente brochure de MM. de Keyser et consorts contient une étude fort intéressante sur ceux de ces progrès qui ont été récemment introduits à Anvers.

Citons encore au point de vue spécial du chargement et du déchargement du charbon sur les chemins de fer et sur les voies navigables, le consciencieux mémoire de M. Duguet, répétiteur à l'école des mines de Liège ; ce travail, qui a été couronné par l'Association des ingénieurs de Liège, a paru en 1878 dans la *Revue universelle des mines*.

---

## SIXIÈME PARTIE

---

### **Des voies de communication économiques.**

Nous avons considéré précédemment les voies de communication économiques au point de vue de leur influence sur le prix de revient de toutes choses en Belgique.

Il convient aussi d'examiner les voies de communication au point de vue du facile transport des produits étrangers à travers la Belgique.

Ce transit des produits étrangers a pour premier avantage de donner à nos nationaux du travail bien rémunéré ; il a pour second avantage, lorsqu'il se fait