

## LE PORT D'OSTENDE

Nous envisagerons dans l'évolution de la fonction économique d'Ostende deux moments principaux. L'un, coïncidant avec la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et le commencement du XVIII<sup>e</sup> siècle, nous fera comprendre le rôle du port flamand dans la situation particulière de nos provinces à cette époque. L'autre, à la période contemporaine, nous permettra de saisir la vraie place qu'Ostende doit occuper dans la vie du commerce belge, lorsque rien d'artificiel ne s'oppose plus au libre jeu des ressorts économiques (1).

## I

OSTENDE AUX XVII<sup>e</sup> ET XVIII<sup>e</sup> SIÈCLES

Grosse bourgade aux origines obscures, vivant de sa pêche, érigée en ville en 1267 par Marguerite comtesse de Flandre et de Constantinople, munie en 1285 d'un canal et en 1445 d'un port (2) grâce à Philippe le

(1) Étant donné le caractère de ce travail, nous ne pouvons entrer dans tous les détails de l'histoire politique et économique d'Ostende. Nous nous permettons donc de renvoyer le lecteur que la question intéresserait spécialement, aux ouvrages suivants, que nous avons consultés nous-même :

Huisman, *La Belgique Commerciale sous Charles VI*.

Vlietinck, *Geschiedenis van Oostende*.

Van Kalken, *La fin du Régime espagnol dans les Pays-Bas*.

Parquini, *Histoire d'Ostende*.

(2) M. Vlietinck dans sa remarquable *Geschiedenis van Oostende*, page 67, nous apprend qu'il n'y avait même pas de baie naturelle en ce point de la côte. Cela résulte, dit-il, des textes de l'octroi de 1445 ordonnant la création du port,

Bon, puis ruinée par les tourmentes religieuses et politiques du XVI<sup>e</sup> siècle, — telle nous apparaît Ostende dans l'histoire, jusqu'au jour où le commerce flamand que la politique hollandaise arrête dans son essor, l'appelle à remplacer Anvers.

Remplacer Anvers, c'est-à-dire devenir pour les Pays-Bas le principal débouché de leurs industries, le stimulant de leur activité et la source de toute vie : c'est bien là le rôle d'Ostende au XVII<sup>e</sup> et au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Fonction absolument artificielle, à laquelle rien ne semblait prédestiner ce port de pêche, mais que les vicissitudes de notre histoire lui confièrent.

En effet, le traité de 1648, par sa célèbre clause de la fermeture de l'Escaut, transformait en règle de droit un état exceptionnel que seule la guerre pouvait justifier. En outre, il établissait la réciprocité des droits de douane entre la Hollande et les Pays-Bas, ce qui signifie que de plein droit toute modification à nos tarifs devait entraîner une modification analogue dans les tarifs des Provinces Unies (1). En réalité, le traité de 1648 nous créait une situation pleine de difficultés. Il fallait nous protéger contre l'importation des produits étrangers par la Hollande, et par contre-coup fermer à notre industrie son seul débouché; ou il fallait laisser notre frontière ouverte et permettre à nos voisins d'inonder nos marchés.

A tout prix notre industrie et notre commerce, étouffés dans cette lutte inégale, devront se frayer un débouché. La seule solution possible, c'est de se lancer

ainsi que des comptes de l'administration communale. Ostende est donc l'œuvre de l'homme. Elle n'était destinée qu'à servir de havre pour les pêcheurs. Cela explique son peu de profondeur; l'ensablement aidant, ce qui était suffisant pour des barques de pêche ne l'était plus pour des navires de haute mer, et souvent les vaisseaux des Indes durent décharger sur allèges une partie de leur cargaison avant de pouvoir pénétrer dans le port (Huisman, *Belgique Commerciale*, C<sup>ie</sup> d'Ostende, p. 374).

(1) Piot, *Le Règne de Marie-Thérèse dans les Pays-Bas Autrichiens*, chapitre XXVI, p. 225.

dans les entreprises coloniales. Mais pour cela il faudra une marine, des comptoirs, et surtout un port.

Après le traité de Münster et la cession de Dunkerque à Louis XIV, en 1662, Ostende était le seul port possible. La rade était sûre, sinon profonde. Il ne lui manquait que des communications avec l'intérieur du pays; l'*Oostendsche Watergang*, créé au XIV<sup>e</sup> siècle et renouvelé au XV<sup>e</sup> siècle (1), n'avait pas survécu aux luttes du XVI<sup>e</sup> siècle. Le canal Bruges-Plasschendaele-Ostende, achevé en 1666 (2), va le remplacer.

Puis l'Espagne, fidèle à sa politique d'exclusivisme national, interdisait l'entrée des Indes aux négociants flamands (3). Ils éluderont la défense en achetant à Madrid des licences qui leur permettent de trafiquer aux Colonies espagnoles. Mais ces passeports sont fort coûteux et nos armateurs emploieront pour s'en passer un moyen détourné (4).

Le « Convoi des Flandres » quittait à intervalles réguliers nos côtes (5) pour approvisionner le marché de Cadix, où la flottille flamande était toujours la bienvenue. Profitant de ces bonnes relations, nos commerçants expédient leurs produits sur Cadix à des négociants espagnols et ceux-ci prêtent leur nom pour les envoyer aux Indes.

Toutefois en 1640 (6), le Cardinal Infant autorise le

(1) Vlietinck, *Geschiedenis van Oostende*, bl. 63-66.

(2) *Mémoires statistiques du département de L'Escaut an XII*, par Faypoult. — Cité par Briavoinne, *Mémoire sur l'état de la Population, du Commerce, des Manufactures dans les Pays-Bas Autrichiens*, 1842. MÉM. COUR. DE L'ACAD. DE BRUXELLES, t. XIV.

(3) Acte de cession des Pays-Bas aux archiducs Albert et Isabelle — cité par Levae, *Recherches historiques sur le Commerce des Belges aux Indes au XVII<sup>e</sup> et au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Trésor national, t. II, p. 179.

(4) Levae, *op. cit.*, pp. 182-183.

(5) Il se formait à Dunkerque ou Ostende, et à partir de la cession de Dunkerque à Louis XIV (1662) il partit uniquement d'Ostende. Huisman, *op. cit.*, p. 14.

(6) Huisman, *op. cit.*, p. 10.

commerce des Indes Orientales, et Ostende peut nouer des relations avec l'Orient.

Mais la Hollande prétendit que cette autorisation et les octrois qui avaient été accordés violaient le traité de Münster; pour appuyer ces réclamations, elle permit à sa Compagnie des Indes Orientales de courir sus aux navires de commerce belges (1). — Faute d'une marine de guerre convenable (2), ceux-ci furent obligés de suspendre leurs voyages. D'ailleurs, l'Espagne par prudence politique ne voulut pas nous soutenir (3).

Ce ne fut qu'à la fin du Régime espagnol qu'un homme d'action, au zèle éclairé, le comte de Bergeyck, ministre du gouverneur Maximilien Emmanuel, essaya de réagir. Il créa une Compagnie de Saint-Domingue et une Compagnie des Indes.

La première entretint un commerce actif entre Ostende et la colonie de Saint-Domingue, excellent débouché pour nos produits (4).

La seconde échoua, faute de marins capables de mener à bien de lointaines expéditions. Nous ne pouvions guère trouver qu'en Hollande les hommes nécessaires, et celle-ci interdit à ses sujets de prendre du service à bord de nos caravelles (5).

Sur ces entrefaites, surgissent les troubles de la Succession d'Espagne. C'est l'anéantissement de toute l'œuvre, de tous les projets du comte de Bergeyck. Mais ce ministre habile et énergique veillait : il conclut en 1703 avec la France une convention commerciale assez avantageuse pour nous (6). En même temps une prohibition absolue frappa tous les produits anglais

(1) *Levae, op. cit.*, p. 187.

(2) *Ibid.*, pp. 191-192.

(3) *Huisman, op. cit.*, p. 29.

(4) *Van Kalken, op. cit.*, p. 117.

(5) *Huisman, op. cit.*, p. 33. Resolutiën van de Staten Generaal, 16 août 1698.

(6) *Huisman, op. cit.*, p. 40.

et hollandais, même le poisson frais ou séché (1). Notre pêche se développe, le mouvement maritime d'Ostende et de Bruges se relève : nouvel effet de la politique, ces deux ports auxquels les Indes sont fermées, deviennent tête de ligne du cabotage entre la Belgique et la France. Annuellement, de 1703 à 1706, ils reçoivent plus de cent vaisseaux qui trafiquent entre ces deux pays. Notre flotte s'augmenta de soixante-dix frégates marchandes et trois à quatre mille marins vinrent peupler nos rivages (2).

Malheureusement, cette prospérité naissante ne fut pas de longue durée.

Le traité d'Utrecht qui ramena la paix nous transféra à l'Autriche. Le gouvernement de Vienne laissa se renouveler à notre égard les malencontreuses dispositions du traité de Münster aggravées encore par les clauses dites de Barrière.

On eût pu croire que nos commerçants s'avoueraient vaincus et cesseraient le terrible *struggle for life* qu'ils livrent depuis plus d'un siècle. Il n'en fut rien. La politique exclusiviste leur fermait les marchés de France et d'Espagne. Ils cherchèrent à renouer des relations du côté des Indes. L'Empereur Charles VI secondé par nombre de ses sujets, aventuriers audacieux, banquiers entreprenants, marins expérimentés, encourage ces tentatives. La paix affermie par les traités de Passerowitz (1717) et de la Quadruple Alliance (1718), il s'efforce de réaliser ses vues d'expansion maritime. Les énergies commerciales, trop longtemps comprimées par l'état de guerre, se réveillent. Les esprits ne rêvent plus que vastes entreprises. Et ce fut au milieu de l'enthousiasme général qu'après de longues luttes contre des intérêts privés,

(1) Ord. 22 sept. 1703, 17 janv. 1704 (*Rec. ord.*, 3<sup>e</sup> série, t. I, pp. 436 et 476) cité par *Huisman, op. cit.*, p. 40.

(2) Conseil des Finances. Cart. 1305, cité par *Huisman, op. cit.*, p. 41.

égoïstes et puissants, Charles VI fonda en août 1723 la Compagnie des Indes. Malgré tous les obstacles que les puissances étrangères semèrent sous ses pas, en Europe et aux Indes, elle prit rapidement une grande extension. En 1725, le traité de Vienne nous ouvre largement les colonies et les ports espagnols (1). L'activité économique redouble, les navires belges qui avaient déjà pu reprendre la route de l'ancien convoi de Cadix voguent nombreux vers la Péninsule. Jamais Ostende n'abrita dans sa rade plus de vaisseaux au long cours.

La prospérité renaissait lorsque subitement des nouvelles désastreuses se répandent : l'Espagne brise son alliance, l'Empereur se retourne vers les puissances maritimes afin de sauvegarder sa Pragmatique Sanction, et s'apprête à satisfaire la Hollande qui ne promet ses secours qu'au prix de la suppression de la Compagnie d'Ostende. Malgré les supplications de ses sujets, Charles VI, poursuivant sa politique de *bonus paterfamilias*, n'hésita pas à signer en 1729 un décret de suspension bientôt suivi du traité de 1732, tarissant définitivement « la nouvelle source de vie » (2) des Pays-Bas.

C'en était fait de vingt années de lourds sacrifices, de luttes pénibles, d'efforts soutenus. D'un trait de plume le monarque absolu les biffait.

Le pays fut découragé (3) et ruiné (4). Ostende rede-  
vint déserte. Nos capitaux, nos banquiers, nos marins, passèrent à l'Étranger (5), qui bâtit une fois de plus son opulence sur nos ruines. La seconde moitié du

(1) Huisman, *op. cit.*, p. 327.

(2) *Mémoires manuscrits du Conseiller de Wynants*, § 10, p. 170.

(3) *Ibid.*, § 10.

(4) Note du Magistrat d'Anvers. Conseil des Finances. Cart. 1305, cité par Huisman, *op. cit.*, p. 519.

(5) Huisman, *op. cit.*, p. 505.

XVIII<sup>e</sup> siècle toutefois vit encore quelques efforts pour rétablir des relations maritimes.

Le prince Charles de Lorraine, qui comprenait toute l'importance d'Ostende, relève la place au moyen d'entrepôts spéciaux pour le transit (1759) (1) et par la franchise (1762) (2).

Enfin la politique internationale procura à notre port une période nouvelle, mais courte, de brillante prospérité entre 1780 et 1782, pendant la guerre de l'Indépendance américaine. Profitant de leur neutralité de fait, les Pays-Bas ouvrent leurs portes toutes grandes au commerce (3). Mais en 1783 la paix brise cet essor en rétablissant les relations interrompues entre l'Angleterre et les États-Unis.

Peu après, Ostende devint anglaise, puis française. Tout trafic cessa et les seules entrées qu'on eut à enregistrer, furent celles des prises faites par les corsaires (4).

Vers 1809, le commerce reprit mais, à vrai dire, d'une singulière façon (5).

La France accordait des licences pour importer d'Angleterre les denrées coloniales, à la condition

(1) Briavoinne, *op. cit.*, p. 96.

(2) *Ibid.*, p. 97. A partir de ce moment le port flamand se développe régulièrement. Des chantiers de construction s'établissent et lancent quelques navires. Le mouvement maritime prend une certaine importance.

	868 navires entrent en 1764
1 037	» » 1779

Le commerce des peaux avec l'Espagne se rétablit grâce à la prohibition qui frappe les cuirs de la Hollande où règne une maladie épizootique.

(3) Le mouvement maritime s'accroît considérablement :

	1 560 navires entrent en 1780
2 892	» » 1781
2 526	» » 1782

Ces chiffres ainsi que ceux de la note précédente sont tirés de la brochure de M. Bortier, *Les Anciens ports flamands*, p. 8 (1875).

(4) Pasquini, *Histoire d'Ostende*, 1832, p. 311.

(5) Pasquini, *op. cit.*, p. 337.

d'exporter chaque fois pour une valeur égale de marchandises françaises. Or, il se trouve que celles-ci sont prohibées en Angleterre. On s'en débarrassera bien simplement, en les jetant à la mer. A Londres, les navires prennent un chargement de denrées coloniales, mais l'Angleterre ne les laisse exporter qu'à la condition d'emmener en même temps une certaine quantité de produits anglais. Par la loi du talion, ceux-ci sont exclus de France. Aussi les jettera-t-on également par dessus bord et les navires rentreront à Ostende avec un chargement qui, non compris le coût de la licence, les frais d'armement, etc., reviendra environ à deux fois sa valeur. A ce compte-là, le mouvement maritime ne dut pas être intense, on le comprendra facilement.

Telle est, aussi rapidement esquissée que possible, la vie de notre port flamand jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, vie tellement mouvementée qu'elle change d'aspect à chaque instant. En résumé, Ostende est à cette période le pivot de toute l'activité économique de notre pays; mais ce centre est sous l'influence de tous les événements qui agitent l'Europe, il en subit le contre-coup, il en est souvent la victime. Sa prospérité est l'âme même du commerce et de l'industrie des Pays-Bas. Aussi lorsque la politique jalouse et tracassière de nos voisins tend en quelque sorte une chaîne devant sa rade, sa déchéance entraîne la ruine de nos provinces.

Quelle fut donc, aux différentes époques que nous venons de rappeler, la fonction économique proprement dite d'Ostende ?

Au moment de notre plus grand trafic avec l'Espagne (au milieu du XVI<sup>e</sup> et commencement du XVII<sup>e</sup> siècle), Ostende exporte des toiles, des soieries, des camelots, des dentelles, c'est-à-dire des produits manufacturés destinés aux colonies espagnoles, mais obligés de passer par Cadix.

En retour, elle importe des huiles, des vins, des fruits,

des laines, donc des produits alimentaires et des matières premières pour nos industries.

Lors des échanges avec la France (1702-1706), le mouvement maritime prit l'allure du cabotage. C'était, d'ailleurs, une sorte d'accident économique, dû surtout à des causes politiques.

A une période où la tendance caractéristique du temps, c'est-à-dire la poussée vers les Indes, peut se donner plus libre carrière, nous voyons le mouvement commercial prendre une autre forme. Les Indes ne sont plus un débouché suffisant pour nos produits, car nous n'y avons que des comptoirs d'achat, non des colonies qui peuvent consommer nos produits à nous. Pour trafiquer avec les sujets du Bengale ou les fils du Ciel, il faut emporter des espèces sonnantes et trébuchantes. Chaque navire en embarquait quelques milliers de livres. Mais lorsque nos vaisseaux rentrent de leur voyage, tellement chargés que les marchandises débordent de toutes parts, cette quantité de produits ne peut être consommée par le pays seul.

Il y a pléthore de denrées coloniales et nous assistons à un mouvement de transit très actif vers l'Angleterre et la Hollande surtout. Ostende devient un marché international aux ventes duquel se presse une foule de marchands de tous les pays. Et l'influence de ce marché est telle, qu'il cause une dépréciation de 15 p. c. sur les actions de la Compagnie Hollandaise.

Concluons donc : régionale surtout, au moment du trafic vers l'Espagne en ce sens qu'elle se borne à l'échange de produits manufacturés contre des matières premières ou alimentaires, la fonction économique d'Ostende se transforme lors du développement du commerce des Indes. Sans doute, elle conserve encore un certain caractère régional, car le pays s'approvisionne à ce marché et le trafic d'Espagne a repris vers 1725 : mais le caractère transitaire prend le

dessus. Ostende devient un « centre de manipulations et de transbordements ».

De plus, elle est un centre d'armements et d'affrètement pour les navires à destination de l'Espagne, du Bengale, de la Chine.

Enfin, la complexité des opérations qu'engendre l'affrètement d'un navire à cette époque (1), nous permet d'ajouter qu'Ostende est un centre d'opérations financières. Les grandes ventes publiques qui suivaient le retour de ces vaisseaux rentrent dans la même partie de la fonction économique. Mais l'une des principales opérations financières, consistait à se procurer des monnaies d'or et d'argent étrangères, ou des lingots de ces métaux, pour faire les achats aux Indes. Il était, en effet, interdit d'exporter les pièces ayant cours dans les Pays-Bas. Il fallait donc en acheter d'autres.

En résumé, à cet instant de l'évolution de sa fonction économique, Ostende est un centre : de manipulations et de transbordements, d'armements et d'affrètements, d'opérations commerciales et financières.

## II

### LE PORT D'OSTENDE AU XX<sup>e</sup> SIÈCLE

#### 1 — *Aperçu historique*

Venons-en à la période contemporaine : le tableau change complètement.

Les théories économiques et politiques sont à l'opposé de celles du XVII<sup>e</sup> et du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le droit de navigation est hautement proclamé et reconnu. Les droits des neutres sont l'objet de protections spéciales. Les moyens de transport ont acquis un développement tel

(1) Huisman, *op. cit.*, p. 140.

que leur exploitation est devenue une branche particulière de l'industrie. Obéissant à la loi de la division du travail, les anciennes compagnies de commerce se sont scindées en compagnies de navigation, et en sociétés de commerce, au sens strict du terme. Cette évolution a transformé l'aspect de nos ports; eux aussi se sont spécialisés. De toutes leurs fonctions, ils n'ont gardé que celles qui résultent uniquement de leur situation géographique et économique. Ce que la politique y avait fait germer d'artificiel a disparu.

Ce phénomène est très apparent pour Ostende. Tout d'abord, son activité au XIX<sup>e</sup> siècle n'offre plus le mouvement de jadis. Elle se borne à des perfectionnements de ses installations maritimes, à l'augmentation de son armement local, au développement et à la spécialisation de sa fonction économique. Nous en donnerons un bref aperçu.

Si, au point de vue commercial, Napoléon nous a laissé un mauvais souvenir, il ne faut pas oublier que, le premier, il dota Ostende d'un bassin de chasse, dans le but de lutter contre l'ensablement. Ce bassin, commencé en 1802, d'après les projets de l'ingénieur Raffeneaux de l'Ile, fut terminé en 1811 (1).

Guillaume I<sup>er</sup> ne s'occupa guère des intérêts d'Ostende. Pasquini prétend même qu'il donna l'ordre de laisser l'ensablement accomplir son œuvre. D'ailleurs ce port, qui au temps de la fermeture de l'Escaut attirait tous les regards, se voit oublié, depuis qu'Anvers a reconquis la plus grande partie de sa liberté de navigation. Par ses larges voies de communication fluviale, par ses routes et plus tard par son réseau ferré, Anvers draine presque tous les produits, devient le principal débouché de nos exportations, la grande porte d'entrée de nos importations.

Mais Ostende cependant a l'avantage d'être très

(1) Pasquini, *op. cit.*, p. 335.

proche de l'Angleterre. Aussi, dès 1846, se fonde la Compagnie des paquebots-postes Ostende-Douvres, reprise par l'État en 1863. Le bassin de chasse de Napoléon ne suffisant plus à entretenir le port, on en creusa un plus grand en 1859. C'est le bassin Léopold. Puis, les relations avec l'Angleterre s'accroissent. Des lignes anglaises font escale à Ostende; ce sont : la New Palace Steamer C<sup>o</sup> et la Steam Navigation C<sup>o</sup> qui la relient à Londres (1). En 1896, la Société Cockerill inaugure le service rapide de marchandises Ostende-Tilbury.

Enfin, des travaux continus améliorent le port, et 1905 voit l'inauguration des nouvelles installations maritimes (2).

Telle est l'histoire d'Ostende jusqu'à nos jours. Son calme est significatif. La lutte économique, pour nous surtout, a remplacé le combat à main armée.

## 2 — Situation géographique et économique

Analysons maintenant les éléments de son hinterland et de sa zone d'expansion maritime.

Pour les voies fluviales, ce port est l'aboutissement d'un canal de 4m.30 de profondeur minima, qui le relie à Bruges, et d'un groupe de canaux de 2 m. de profondeur moyenne qui le mettent en communication avec Furnes et Dunkerque, Dixmude, Ypres et Rousbrugge.

Quant aux chemins de fer, Ostende est une station d'arrivée et de départ de deux lignes : l'une vient de Lille à travers toute la Flandre occidentale qu'elle draine sur son passage; l'autre, la plus importante, arrive de Bruxelles, point de rencontre des grandes

(1) En avril 1904, la New Palace Steamer C<sup>o</sup> a supprimé son service et la Steam Navigation a réduit le sien de moitié. Cela est dû probablement à la concurrence heureuse des bateaux rapides de la Société Cockerill.

(2) Voir la Notice du Tableau général du commerce de la Belgique avec les pays étrangers. Année 1906, pp. 566-574.

voies ferrées du Nord de la France, de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Italie, de l'Orient même. Cette ligne de Bruxelles rencontre, à Gand, celle qui vient de l'Allemagne du Nord par Liège et Malines.

Cependant, malgré ces puissants moyens de pénétration et de succion, l'hinterland d'Ostende est restreint. Celui que déterminent les canaux est resserré entre Bruges à droite, Dunkerque et Calais à gauche, par Gand avec la Lys et l'Escaut au Sud.

Quant à l'hinterland ferré, sauf en ce qui concerne Ostende-Lille par Thourout, il est absorbé par Anvers, Gand et Bruges. Ces ports sont plus rapprochés de Bruxelles qu'Ostende, et tout le monde sait que le commerce préfère le trafic par eau au trafic par fer, car ce dernier est beaucoup plus coûteux. Il est donc naturel que les ports les plus rapprochés d'un centre de voies ferrées attirent à eux la plus grande partie des marchandises amenées dans ce centre.

Enfin, les produits de cet hinterland sont surtout agricoles, les uns purement alimentaires (beurre, fromages, œufs, fruits, viande), les autres industriels (chicorées, houblons). Les tissages de la Flandre fournissent aussi une partie de l'exportation.

En ce qui regarde la zone maritime d'Ostende, nous avons déjà pu remarquer qu'elle est déterminée par la proximité de l'Angleterre et par les lignes régulières qui unissent Ostende à la Grande-Bretagne. Or, les statistiques nous montrent que c'est là l'élément principal du trafic ostendais. C'est ce qui se dégage des chiffres suivants (1) (Année 1906).

Navires.	ENTRÉES		SORTIES		
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	
Irréguliers . . . . .	289	147 007	292	147 740	
J. Cockerill. . . . .	308	119 736	309	120 126	
Ostende-Angleterre )	Steam Navig. C <sup>o</sup> .	107	39 390	105	38 089
	Malles de l'État.	1 102	672 598	1 105	673 203
Total. . . . .	1 806	978 731	1 811	979 158	

(1) Bulletin de la Chambre de Commerce d'Ostende. Décembre 1906, p. 378.

Tous les bateaux des lignes régulières font le service entre Ostende et l'Angleterre. La majeure partie des Tramps ou irréguliers vient d'Angleterre ou s'y rend. — La zone d'expansion maritime d'Ostende est donc située presque tout entière en Grande-Bretagne. Quelques navires viennent du Chili avec du nitrate, de Russie ou de Norwège avec des bois. Mais ils quittent sur lest et relèvent tous sur un port anglais pour y prendre du chargement.

Enfin, pour compléter cette analyse, ajoutons que la mer du Nord possédant des fonds poissonneux est un champ largement ouvert à l'activité de la population ostendaise. Aussi la pêche s'est-elle considérablement développée.

### 3 — *Mouvement commercial*

Selon le conseil que donne M. Julin dans sa brochure si bien faite sur le commerce extérieur de la Belgique, nous diviserons le mouvement commercial comme suit : trafic des produits alimentaires, des matières premières et mi-ouvrées, des produits manufacturés.

La proportion de ces trois classes de produits nous est donnée par les chiffres suivants (1) :

	IMPORTATION		EXPORTATION	
	Tonnes	Valeur (en fr <sup>s</sup> )	Tonnes	Valeur (en fr <sup>s</sup> )
Produits alimentaires . . .	6 000	3 000 000	21 600	26 500 000
Matières premières . . .	274 000	31 600 000	6 700	12 100 000
Produits manufacturés . . .	4 000	40 500 000	20 000	114 400 000
Totaux . . .	284 000	75 100 000	48 300	153 000 000

Ce petit tableau nous permet déjà de conclure qu'à Ostende les exportations sont inférieures en quantité mais proportionnellement très supérieures en valeur

(1) Formés d'après les chiffres du tableau général du commerce de la Belgique avec les pays étrangers pendant l'année 1906.

aux importations. C'est, d'ailleurs, la caractéristique générale du commerce belge (1).

Entrons maintenant dans quelques détails.

En ce qui regarde l'importation et l'exportation, nous avons deux groupes de constatations à faire :

I. Au double point de vue de la quantité et de la valeur :

A. En produits alimentaires et manufacturés, Ostende exporte plus qu'elle n'importe. En effet :

Les importations alimentaires se montent à 6 000 tonnes d'une valeur de 3 000 000 de francs.

Les exportations alimentaires se montent à 21 000 tonnes d'une valeur de 26 000 000 de francs.

Les importations de produits manufacturés se montent à 4 000 tonnes d'une valeur de 40 000 000 de francs.

Les exportations de produits manufacturés se montent à 20 000 tonnes d'une valeur de 114 000 000 de francs.

B. L'inverse est vrai pour les matières premières :

Leur importation se monte à 274 000 tonnes d'une valeur de 32 000 000 de francs.

Leur exportation se monte à 7 000 tonnes d'une valeur de 12 000 000 de francs.

II. Au point de vue de la quantité seule :

A l'importation, les matières premières obtiennent le plus gros chiffre : 274 000 tonnes.

A l'exportation, les produits alimentaires viennent en tête avec 216 000 tonnes.

Au point de vue de la valeur seule :

1) Valeur brute. A l'importation et à l'exportation, les produits manufacturés prennent le premier rang avec 40 000 000 de francs et 114 000 000 de francs.

2) Valeur proportionnelle à la quantité.

(1) Voir Julin, *De quoi se compose le Commerce extérieur de la Belgique*. Extrait de la REVUE ÉCONOMIQUE INTERNATIONALE, mars 1907.

Dans les deux mouvements, les produits manufacturés réalisent la plus grande valeur :

A l'importation, 4 000 tonnes valent 40 000 000 de francs.

A l'exportation, 20 000 tonnes valent 114 millions de francs.

En ce qui regarde le classement des produits au point de vue du total de leur trafic (importation + exportation) :

1. L'ordre des quantités est le suivant :

Matières premières . . . . .	280 000 tonnes
Produits alimentaires . . . . .	27 000 »
Produits manufacturés . . . . .	24 000 »
Total . . . . .	331 000 tonnes

2. L'ordre des valeurs est :

Produits manufacturés . . . . .	154 900 000 francs
Matières premières . . . . .	43 700 000 »
Produits alimentaires . . . . .	29 500 000 »
Total . . . . .	228 100 000 francs

En résumé, Ostende ne fait guère qu'exporter les productions de son hinterland et importer des objets de consommation pour ce même hinterland. Le transit est donc nul ou à peu près. L'observation des tableaux statistiques confirme ce fait : en règle générale une marchandise qui a un gros chiffre d'importation, n'en a qu'un très réduit à l'exportation, ce qui prouve la consommation dans l'hinterland même. Par exemple, nous importons par Ostende 100 000 tonnes de bois et n'en exportons que 16 tonnes (1). De plus, seuls les produits de l'hinterland réalisent un chiffre important à l'exportation. Ainsi, nous expédions en Angleterre 1 000 tonnes de beurre, 2 000 de fromages, 2 000 de chicorées, 3 000 d'œufs, 3 000 de tissus.

(1) Voir tableaux publiés à la fin du travail. Chiffres de 1904.

Enfin presque toute l'exportation se fait par les bateaux des lignes régulières d'Ostende à Tilbury ou Londres, tandis que la plus grosse partie des importations (bois, charbons, nitrate) se fait par des navires irréguliers. Or, ces navires repartent pour la plupart sur lest. Cela prouve qu'en dehors des chargements d'exportation il n'y a pas d'autre fret, donc pas de transit à Ostende. Le seul élément de transit est constitué par un bon millier de tonnes de matières minérales non dénommées : il en arrive par canaux, 2 000 tonnes de France et 4 000 tonnes d'Allemagne; 1 000 tonnes sont réexpédiées en Angleterre, et c'est le seul chargement que prennent les rares « tramps » qui ne repartent pas sur lest.

Passons maintenant au second aspect du mouvement maritime d'Ostende, le trafic des voyageurs et le service postal.

#### 4 — Ostende-Douvres

Ostende, avons-nous dit plus haut, est la station d'arrivée de deux lignes de chemin de fer. Si l'une, celle d'Ostende-Lille par Thourout, draine surtout des marchandises, l'autre, venant de Bruxelles, n'amène guère que des voyageurs, des colis postaux et des lettres, mais elle les amène de la plus grande partie de l'Europe.

Plusieurs fois par jour, des rapides et des express déposent sur ses quais des voyageurs, qui viennent d'un peu partout mais se dirigent tous vers ce centre d'activité économique qu'est la Grande-Bretagne. Journellement, il y a trois départs de paquebots dans chaque sens; ces navires sont rapides, l'un d'entre eux, le *Princesse Elisabeth* lancé en 1905, est à turbines et donne une vitesse de 24 nœuds à l'heure.

Malgré tout, pour ce trafic le port flamand ne vient

qu'au quatrième rang, après ceux de France. L'augmentation de son trafic est cependant plus rapide que pour Boulogne et Calais. Seule Dieppe voit son mouvement se développer plus activement.

Voici quelques chiffres comparatifs, empruntés à des statistiques publiées par l'Association commerciale d'Ostende en 1902 (chiffres de 1902). Ce sont les données les plus récentes que nous ayons sous les yeux (1).

	1888	1902
Calais-Douvres . . .	248 000 passag.	303 000 passag.
Boulogne-Folkestone.	106 000 »	158 000 »
Dieppe-Newhaven. . .	75 000 »	195 000 »
Ostende-Douvres . . .	55 000 »	124 000 »

Quant au service postal, le nombre des sacs de lettres a passé :

de 77 222 en 1894  
à 140 225 en 1902

Celui des colis postaux :

de 237 556 en 1894  
à 417 547 en 1902

Ostende est donc une des grandes portes de communication du continent avec l'Angleterre.

Il ne nous reste plus, pour achever cette étude, qu'à examiner une partie importante de la vie Ostendaise : la pêche.

(1) Pour 1906 : BIEN PUBLIC, 25 janvier 1908. — *Le trafic Ostende-Douvres*. — Le mouvement des passagers s'est élevé, en 1906, à 142 945, soit une augmentation de 6 864 unités sur le chiffre de l'année précédente.

Ce résultat est très satisfaisant, si l'on considère que l'année 1905, qui sert de point de comparaison, avait accusé une augmentation exceptionnelle du trafic des voyageurs (14 605 unités) provoquée par l'Exposition universelle de Liège et les fêtes du soixante-quinzième anniversaire de l'indépendance nationale.

## 5 — Ostende port de Pêche

Ostende a dû son développement initial à la pêche du hareng. Les installations maritimes de 1445 activèrent cette industrie à tel point qu'il s'établit un mouvement d'échange assez important pour rendre jalouses les cités concurrentes : Bruges, Biervliet et Nieuport. Il paraît, d'après une requête présentée en 1483 aux « trois membres de Flandres » que des marchands anglais, espagnols, écossais, bretons, etc., venaient échanger à Ostende leurs blé, vin, sel, laine, fer, contre du hareng et d'autres produits (1).

Si par la suite, la pêche est reléguée au second rang, elle ne continue pas moins à fournir la subsistance quotidienne à nombre d'Ostendais. Nous voyons même qu'en 1663 un octroi fut accordé pour la pêche de la baleine.

Aujourd'hui, Ostende est notre plus grand port de pêche. Non seulement il possède la flottille la plus importante : 164 chaloupes dont 22 à vapeur, mais encore c'est le plus fréquenté par les pêcheurs étrangers, Anglais et Français.

De nos jours en effet, l'industrie de la pêche a pu prendre une grande extension. Les moyens de communication rapide que nous possédons ont permis d'expédier du poisson sur des marchés qui n'en avaient jamais vu. La demande a considérablement augmenté, la production a donc pu se développer en proportion.

A Ostende, le poisson se vend toute la journée à la « minque », au fur et à mesure de son arrivée. Il est ensuite expédié soit à l'intérieur du pays, soit à l'étranger, sur les marchés allemands, français, suisses. Ce sont les chemins de fer qui se chargent du transport,

(1) Belpaire, *Mémoire sur Ostende*, p. 12 des MÉMOIRES DES MEMBRES DE L'ACADÉMIE ROYALE DE BRUXELLES, t. X, 1836.

pour lequel existent des tarifs de faveur et des trains spéciaux.

Dans la pêche ostendaise, il est un double mouvement à signaler. D'une part, une augmentation du produit de la pêche nationale, faite par les barques belges; ce progrès est dû à l'emploi des chalutiers à vapeur. Tandis qu'il avait fallu précédemment plus de vingt ans (1877-1898) pour augmenter le produit de la pêche de 1 500 000 fr., il ne fallut plus, grâce au rapide développement du chalutage à vapeur, que six ans pour augmenter la production d'une même quantité.

Le second mouvement consiste en une diminution constante de la quantité de poisson importée par les pêcheurs étrangers.

Ceci tient à plusieurs causes : la France en 1890 établit des droits protecteurs sur le poisson étranger. L'effet de cette mesure fut d'écarter d'Ostende la majeure partie des pêcheurs français. Ceux-ci venaient auparavant vendre leur poisson à la « minque » flamande, au lieu de retourner chez eux. C'était une économie de temps; les nouveaux droits fermant les marchés français, ils eurent avantage à rentrer dans leurs ports d'attache.

Ensuite, les Anglais découvrirent à Bristol des lieux de pêche plus poissonneux que ceux de la mer du Nord. Ils la quittèrent donc pour les eaux d'Irlande abandonnant aussi le marché d'Ostende.

Enfin, la Hollande ouvrit à Ymuiden un nouveau port de pêche, mieux outillé et mieux installé que les nôtres. Les barques étrangères s'y rendirent de préférence.

Ajoutons que ces trois faits, combinés avec une diminution du poisson fin, due à la destruction inconsidérée du frai, et à la perturbation causée sur le marché par l'introduction du chalutage à vapeur, amenèrent une crise entre 1887 et 1897. Mais ce fut passager. L'activité de la population ostendaise, encouragée par les

primes offertes par l'administration ostendaise, le développement de la technique de la pêche grâce à la création des écoles de pêche, et à l'interdiction d'exercer les fonctions de patron pêcheur sans en avoir obtenu le diplôme, rendirent bientôt au marché une allure et un développement plus réguliers.

Des mesures furent également prises pour lutter contre la destruction du frai.

En 1906, le produit total s'élevait à 4 889 000 francs dont plus de 4 000 000 pour les seuls pêcheurs belges. Le rendement des 22 chalutiers à vapeur fournit au delà de la moitié de cette somme. La flottille a un tonnage total de 5 383 tonneaux et occupe 954 hommes d'équipage (1).

Remarquons que le genre de pêche a changé. Les pêcheurs ont abandonné la grande pêche (morue et hareng) pour la pêche de marée (qui se fait au chalut) plus productive au point de vue ostendais.

Tel est le tableau de l'activité d'Ostende au XX<sup>e</sup> siècle.

Cette activité se présente sous trois aspects différents : l'un, particulier, et très distinct des deux autres : la pêche.

A côté de celui-ci nous voyons se développer un trafic commercial proprement dit, déterminé par la production et les besoins de l'hinterland.

Enfin, établissant à côté de ce mouvement purement mercantile des relations d'un ordre plus élevé, le transport des voyageurs et le service postal prennent une place de plus en plus considérable. C'est un lien de plus qui rattache l'Angleterre au continent européen, c'est une voie large et facile ouverte à l'échange bienfaisant des idées et des sentiments.

(1) *Tableau général*, p. 510, 1906.

Quant à la fonction économique d'Ostende, elle se compose uniquement d'échanges entre l'hinterland et la zone maritime.

L'un consomme les produits de l'autre. Le sol fertile de la Flandre occidentale approvisionne les marchés anglais. Les matières premières de l'Angleterre et de quelques autres pays fournissent du travail à notre industrie.

En un mot, la fonction économique d'Ostende au XX<sup>e</sup> siècle, est une fonction régionale. Des nombreuses attributions du port flamand au XVII<sup>e</sup> et au XVIII<sup>e</sup> siècle, celle-ci seule a subsisté et s'est développée, grâce à la situation géographique et économique d'Ostende.

Résumons brièvement cette étude : si Ostende a connu des époques plus brillantes au moment où elle était le pivot de la politique autrichienne, si elle a vécu des jours plus glorieux, mais plus troublés aussi quand elle luttait pour la vie de notre commerce, sa situation d'aujourd'hui est cependant meilleure quoique plus obscure. Car les conditions de son activité sont normales; plus rien ne vient ni l'entraver ni la pousser outre mesure et son développement, bien que peu rapide, ne laisse pas d'être régulier.

L'histoire de sa fonction économique est une preuve du tort que peut causer une politique par trop interventionniste. Elle montre l'utilité qu'il y a à laisser le commerce de notre pays le plus libre possible, elle vérifie la tendance de plus en plus marquée vers la spécialisation des fonctions, ce qui est l'application aux ports, de la loi de la division du travail. Enfin, et c'est par là que nous terminons, elle confirme cette remarque de M. Van der Smissen, « l'armement local vaudra au port une zone d'expansion maritime ».

Ce n'est, en effet, qu'aux moments où il possède des lignes régulières, Convoi d'Espagne, Compagnies de

Saint-Domingue, des Indes, lignes plus modernes d'Ostende-Londres, Ostende-Tilbury, Ostende-Douvres, que notre port flamand a une vie et une allure normales. Ce sont ces services réguliers qui constituent son armement local. Ce sont eux qui lui ouvrent une zone d'expansion maritime : Cadix, le Bengale, la Chine ou l'Angleterre. Viennent-ils à disparaître, le port est privé de débouchés, donc de vie.

L. TH. LÉGER.



DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	IMPORTATIONS				EXPORTATIONS					
	Provenance	Quantités entrées (en tonnes) par mer	par canaux	Total (en tonnes)	Valeur (en francs)	Destination	Quantités sorties (en tonnes) par mer	par canaux	Total (en tonnes)	Valeur (en francs)
Vêtements. . . . .	Angleterre	242		242	2 962 281	Angleterre	330		330	3 030 019
Maroquinerie. . . . .	Angleterre	2		2	33 653	Angleterre	156		156	2 073 474
Machines . . . . .	Angleterre	312		312	313 618	Angleterre	1 296		1 296	1 464 304
Pierres ouvragées . . . . .	Angleterre	60		60	32 034	Angleterre	530		530	523 072
Tissus. Coton. . . . .	Angleterre	414		414	6 449 763	Angleterre	1 935		1 905	22 300 075
Laine. . . . .	Angleterre	702		702	7 532 918	Angleterre	1 520		1 520	16 016 993
Jute, Lin, Chanvre . . . . .	Angleterre	22		22	106 457	Angleterre	154		154	871 945
Soie . . . . .	Angleterre	63		63	1 432 921	Angleterre	183		183	6 774 409
Mercerie et quincaillerie . . . . .	Angleterre	321		321	2 447 833	Angleterre	3 597		3 597	8 868 263

## LE PORT DE JAFFA <sup>(1)</sup>

### *Situation géographique — Histoire*

La Syrie, toute cette partie de la Turquie d'Asie qui s'étend depuis le plateau du Taurus au Nord jusqu'aux frontières d'Égypte au Sud, est une étroite bande de terrain dont les contours sont délimités à l'Ouest par les flots de la Méditerranée, à l'Est par les plaines de la Mésopotamie et les régions arides du désert de Syrie.

Elle est charpentée dans toute sa longueur par une chaîne de montagnes qui va s'élevant insensiblement du Sud au Nord, pour se séparer à mi-route en deux ramifications parallèles : le Liban et l'Antiliban, la première atteignant 3060 mètres au Dahr-el-Kodib, la seconde 2860 mètres au grand Hermon.

Ce rempart gigantesque sert à la fois d'accouoir aux vallées qui se déroulent vers la Méditerranée et de mur de défense contre le brûlant Sirocco, ou vent d'Est, pour les plaines qu'il enserme dans ses mouvements tourmentés.

Vers l'Occident, c'est la flore du Midi avec toutes les espèces propres à la Méditerranée : l'olivier, le pin d'Italie, le laurier rose, la vigne, le dattier. Dans

(1) La plupart de ces renseignements ont été puisés dans les intéressants rapports de notre consul à Jaffa, M. W. Faber, à qui je dois des remerciements tout spéciaux pour l'obligeance qu'il m'a témoignée au cours des recherches nécessitées par cette étude.