

LE PORT D'ANVERS

SON AVENIR
SON IMPORTANCE ÉCONOMIQUE

POUR LA

SUISSE

THÈSE

PRÉSENTÉE A LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL
SECTION DES SCIENCES COMMERCIALES
POUR OBTENIR LE GRADE DE DOCTEUR EN SCIENCES COMMERCIALES ET ÉCONOMIQUES

PAR

V. BIERKENS



NEUCHÂTEL

IMPRIMERIE ATTINGER FRÈRES

1919

LE PORT D'ANVERS

SON AVENIR. SON IMPORTANCE ÉCONOMIQUE

POUR LA SUISSE



La Faculté de Droit de l'Université de Neuchâtel, Section des Sciences commerciales, sur le rapport de M. le prof. G. Paillard, autorise la publication de la présente thèse ayant pour titre : Le port d'Anvers ; son avenir, son importance économique pour la Suisse, et dont l'auteur est M. Victor Bierkens. La Faculté ne donne ni approbation ni improbation aux opinions émises, ces opinions devant être considérées comme propres à l'auteur.

Neuchâtel, le 20 octobre 1919.

Le Doyen de la Faculté de Droit :

CARL OTT.

Aan mijne teerbeminde Ouders.

LE PORT D'ANVERS

Son avenir, son importance économique pour la Suisse

AVANT-PROPOS

Dans l'élaboration de la présente thèse, il ne nous a pas été donné de pouvoir utiliser tous les documents qu'il eût été désirable de consulter. Elle a comme excuse d'avoir été méditée et rédigée au cours de longs mois d'exil en Allemagne et en Suisse, pendant les premières années de la guerre. Forcément, les sources si abondantes en temps normal sont peu nombreuses et peu développées en temps de guerre. Nous avons puisé nos renseignements surtout dans les bibliothèques suisses, même dans les publications de propagande allemande et dans les statistiques officielles belges ; de ces dernières, nous avons cherché à tirer toutes les déductions favorables ou défavorables au port d'Anvers.

Nous croyons avoir fait un travail impartial ; sans parti pris, nous avons analysé le passé et scruté l'avenir du port d'Anvers. Pour définir le rôle économique que le port national de la Belgique joue pour l'arrière-pays suisse, nous n'avons pas voulu faire œuvre de propagande, notre but étant de mettre sur pied un travail purement scientifique.

Les premiers exemplaires de cette étude, tapés à la machine, furent présentés à l'Université de Neuchâtel en octobre 1917. Au mois de décembre de la même année le travail fut accepté

par la dite Université comme thèse de doctorat ès sciences commerciales et économiques.

La publication de cette notice n'a pas été possible pendant la guerre par suite des difficultés de l'édition et des inconvénients multiples que le métier de soldat entraîne après lui.

Nous publions aujourd'hui cette thèse telle qu'elle fut rédigée en 1916 et 1917 en y apportant, en note, quelques observations que les événements justifient pleinement. Aucune des idées émises n'a été modifiée et l'esprit qui a présidé à la rédaction de ce travail n'a subi aucun changement.

Nous sommes fier de constater que cette thèse, présentée au moment le plus critique de la guerre, expose, en ce qui concerne le port de l'Escaut, les idées défendues par les plénipotentiaires de la Belgique à la Conférence de la Paix. Pour cette raison surtout, nous avons tenu à lui conserver la forme et l'esprit dans lesquels elle a été conçue.

C'est un devoir pour nous de remercier ici l'Université de Neuchâtel et son Corps enseignant pour la grande bienveillance avec laquelle ils ont mis à notre disposition tous les documents qui pouvaient nous être utiles et pour l'enseignement excellent dont ils ont fait profiter de nombreux soldats belges rapatriés d'Allemagne.

INTRODUCTION

En examinant une carte d'Europe indiquant les nombreux projets de voies navigables, on est frappé de constater que tous les pays poursuivent un même but dans leurs programmes de navigation fluviale : mettre le cœur de l'Europe en relation directe avec la mer libre.

La France désire rendre le Rhône navigable et le relier au Rhin. Elle se rend compte que, par sa faute, les marchandises venant d'Orient et d'Extrême-Orient à destination du Nord de la France et de l'Europe centrale passent au large de Marseille sans s'y arrêter ; les marchandises traversant la Méditerranée s'engagent dans le détroit de Gibraltar, longent les côtes d'Espagne, du Portugal, de l'Ouest de la France et de la Manche pour débarquer au Havre lorsqu'elles sont à destination du Nord de la France, à Anvers, lorsqu'elles sont expédiées vers l'Europe centrale. Elle se reproche de ne pas profiter de sa situation géographique qui lui donnerait une supériorité écrasante sur tous ses voisins.

D'autre part, la France envisage encore un canal latéral à la Loire, prolongé par un système de canaux jusqu'à Bâle. Elle sait que le port de Nantes est le plus rapproché du canal de Panama, par où transiteront tant de navires. Si ce port s'appuyait sur une voie navigable latérale à la Loire prolongée jusqu'au Rhin supérieur par l'Allemagne ou la Suisse, beaucoup de marchandises, à destination de l'Europe centrale, passeraient nécessairement par son territoire, sur un parcours de près de mille kilomètres.

L'Italie également ne reste pas indifférente ; elle aussi veut

faire une trouée vers le centre de l'Europe ; son port de Venise paraît très favorisé et semble être appelé à un grand développement grâce aux voies fluviales. Les obstacles accumulés par la nature n'effrayent pas les ingénieurs italiens. En suivant la vallée du Pô, des bateaux de gros tonnage atteindraient le lac Majeur, lequel deviendrait un vaste port de transbordement. De Locarno, en Suisse, par les diverses voies ferrées, les marchandises gagneraient le Léman et le Bodan ; grâce à des tarifs réduits, à des frais restreints de transbordement, il demeurerait encore assez d'avantages pour que le trafic destiné à l'Europe centrale puisse suivre cette route.

L'Allemagne, par la magnifique voie du Rhin, amène déjà les marchandises jusqu'aux portes mêmes de la Suisse. D'accord avec la Confédération helvétique, elle s'efforce d'intensifier cette pénétration et de la pousser jusqu'au Bodan. Non satisfaite, elle étudie encore 1^o la liaison Rhin-Danube, avec embranchement vers le Bodan, 2^o la régularisation de tout le Danube afin d'ouvrir la porte de l'Europe centrale aux inépuisables greniers russes et roumains. Pour elle, c'est un problème de tout premier ordre que de donner un plein épanouissement à la grande artère de la « Mittel Europa », le Danube.

Il se dessine donc une vraie course vers le centre de l'Europe. A ce sujet, M^r l'ingénieur Autran, dans son traité sur « l'importance économique de la voie navigable du Haut-Rhône » (p. 19), dit « qu'on peut ainsi, par un seul coup d'œil, se rendre un compte plus exact de l'importance des courants commerciaux à développer pour améliorer le commerce extérieur de la France, et celle des courants opposés qui viendront du Rhin et du Danube à travers la Suisse pour engager sur ce territoire neutre la lutte économique avec les premiers ».

Tous ces grands projets élaborés par les voisins de la Suisse ont pour but unique de diminuer dans une large mesure les frais de transport, élément si important pour un pays comme la Suisse, qui s'est fait une spécialité du « fini », qui travaille des matières premières étrangères, pour une consommation étrangère. De plus, en abaissant ainsi les frais de transport, le prix du pain, base de l'alimentation du peuple, doit nécessairement aussi diminuer. Il n'est pas étonnant que la Suisse

s'occupe fiévreusement de ce problème, qui aurait des conséquences bienfaisantes pour tout le pays. Parmi tant de plans qui lui sont présentés, la Suisse reste encore indécise et ne sait quel parti adopter. Pour elle, dans cette ruée économique une neutralité loyale et sincère sera certes la solution la plus recommandable.

En dehors des grands États voisins, les deux ports de la mer du Nord, Anvers et Rotterdam, suivent allentivement ce débat. Eux aussi ont un intérêt vital à une solution favorable de ce problème compliqué. Mr Ruelens-Marlier, dans son livre « Le Rhin libre », a préconisé la voie de Rotterdam. Il montre déjà ce port prenant un essor formidable, dominant la Westphalie, la Province Rhénane, l'Allemagne du Sud et même la Suisse. Anvers, la grande Métropole belge, en se réveillant du lourd sommeil imposé par la guerre, fera l'impossible pour retrouver et même dépasser son ancienne gloire, pour élargir ses débouchés, pour triompher de son concurrent redoutable, Rotterdam. Pour le Haut-Rhin et la Suisse surtout, Anvers est mieux situé que n'importe quel autre port européen. Sa situation avantageuse s'ajoutant à d'autres facteurs encore, a créé la force attractive du port de l'Escaul, d'où découlent nécessairement des avantages incontestables pour la vie économique suisse. La situation d'Anvers peut encore être améliorée par un canal Escaul-Rhin, projet qui vise également le centre de l'Europe. Nous en parlerons plus loin, et la Suisse a tout intérêt à l'exécution de ce plan.

Anvers étant donc appelé à jouer un rôle très important dans l'économie suisse, nous nous proposons d'étudier le mécanisme de ce port, sa supériorité sur ses concurrents, et surtout son importance économique pour la Confédération helvétique.

PREMIÈRE PARTIE

LE PORT D'ANVERS

CHAPITRE PREMIER

Étude générale.

1. Aperçu historique.

Anvers, une des plus anciennes agglomérations de l'Europe, certainement plus ancienne que Rotterdam, Hambourg ou Brême, ne s'est développée réellement qu'au moyen âge, lorsque Bruges, jusqu'alors la ville commerçante la plus importante après Venise, perdit sa situation prépondérante. Bruges devait combattre l'ensablement constant de son port, et, vers la fin du XV^e siècle, les commerçants étrangers transportèrent leur activité à Anvers. En 1540, Anvers fut choisi comme siège principal de la Hanse. La ville de l'Escaut devint ainsi le centre principal du commerce européen et les marchandises de la plupart des pays y furent mises en vente. Les Portugais y apportèrent même les produits de leurs colonies et les possessions espagnoles furent en relation constante avec le port de l'Escaut. Cependant cette prospérité n'est pas due seulement au fait qu'Anvers recueillit l'héritage de Bruges. « Sa fortune des premières années du XVI^e siècle fut infiniment

plus brillante que ne l'avait jamais été la fortune brugeoise parce qu'il fut peut-être le premier des ports européens qui profita de la découverte du Nouveau Monde.»¹

C'est alors qu'Anvers devint aussi l'entrepôt du Nord aussi bien pour les marchandises de l'Orient que pour les produits des États de la Baltique. Les historiens nous apprennent qu'Anvers échangeait plus de marchandises en un seul mois, que Venise en deux ans au temps de sa plus grande prospérité. D'après les indications du Florentin Guichardin, qui, vers 1560, écrivit un ouvrage très intéressant sur la Belgique, la ville comptait alors 100 000 habitants et il y avait un va et vient journalier de plus de 100 navires. Aujourd'hui encore, les trésors des citoyens de ce temps, le remarquable musée de Plantin et ses nombreux chefs-d'œuvre de l'école de peinture anversoise, sont un éloquent témoignage de sa prospérité d'antan.

Vers la fin du XVI^e siècle, Anvers se révolta contre la domination espagnole. Le siège de la ville, la conquête et le pillage qui s'en suivit coulèrent la vie à des milliers de citoyens ; de nombreux trésors furent anéantis et le port d'Anvers perdit sa vieille situation commerciale et maritime parce qu'il cessa d'être en communication directe avec la mer. Déjà avant le commencement du siège les commerçants se transportèrent à Amsterdam, le nouveau centre commercial du monde. Cette décadence d'Anvers dura environ deux siècles. De 200 000 âmes, sa population tomba à 40 000. Au XVIII^e siècle la situation était encore très peu favorable, mais elle devait bientôt changer lorsque les Pays-Bas autrichiens devinrent français.

Quand Napoléon I^{er} entra en lutte contre l'Angleterre, il reconnut qu'Anvers devait être son principal point d'appui, sa meilleure porte de sortie et « un pistolet braqué sur le cœur de l'Angleterre ». Il ordonna le perfectionnement du port et fit construire deux bassins encore utilisés de nos jours sous les noms de Bassin Guillaume et de Bassin Bonaparte. Dans la réponse de Napoléon au discours du bourgmestre de la ville nous trouvons le passage suivant : « J'ai traversé votre ville ; « elle ressemble à peine à une ville européenne. Tout est à « faire ici : port, quais, etc. La ville doit tirer profit de sa situa- « tion entre le Nord et le Sud et de son fleuve gigantesque. On

¹ *La Belgique illustrée*, par DUMONT-WILDEN, p. 73.

« estime les frais nécessaires à 20 millions de francs ; la
« guerre ne nous permet pas de trouver cette somme, mais nous
« ferons le nécessaire. Si la ville et le commerce nous prêtent
« leur appui, vous deviendrez une place commerciale de pre-
« mier ordre et vous lutterez contre Londres, Amsterdam,
« Bordeaux et Marseille. » En effet, la ville se releva grâce à
Napoléon. Le traité de La Haye avait déjà fixé en 1795 que
l'Escaut et la « Honte » appartiendraient en commun aux Répu-
bliques française et batave et que les navires des deux na-
tions y auraient un égal accès, libre de toute entrave. Cette libre
entrée fut maintenue jusqu'en 1830, époque où le Congrès de
Vienne stipula qu'Anvers ferait partie de la Belgique et que
les deux embouchures de l'Escaut resteraient hollandaises.
Chaque navire devait payer un droit d'entrée de 2 fr. 40
et un droit de sortie de 0 fr. 80. Ce péage devait enrayer la
prospérité d'Anvers. Mais en 1863 les grandes puissances mari-
times intervinrent de nouveau pour le supprimer. La somme
de 36 millions de francs due à la Hollande pour cet impôt
indirect, fut amortie complètement : deux tiers par les puis-
sances maritimes, un tiers par la Belgique. Anvers, délivrée
enfin de cet obstacle, put se développer librement et profiter
de son exceptionnelle situation géographique. Le seul fait que
dès lors sa population a presque quadruplé, preuve assez son
essor formidable.

2. Conditions naturelles du port.

La situation géographique d'Anvers est unique au monde.
Comme centre du trafic maritime du Nord de l'Europe, ce port
belge prend une importance toute spéciale : il forme le point
de contact entre le commerce anglo-allemand et le commerce
d'outre-mer.¹ Sur cette route commerciale, Anvers est le port
le plus occidental. Le Havre, Brême et Hambourg sont en
dehors ; le port français est déjà trop au Sud et les ports alle-
mands sont à 300 milles trop à l'Est. Anvers, « ce port préféré
de Neptune », accueille tous les navires pour les mettre à l'abri
des tempêtes. Il a sur Rotterdam l'avantage d'être plus facile-

¹ SCHUMACHER. *Antwerpen und seine Bedeutung für das deutsche Wirtschafts-
leben*, p. 21. Leipzig, 1915.

ment accessible, de permettre aux navires de porter les marchandises à 88 kilomètres à l'intérieur des terres et de drainer ainsi un hinterland plus étendu. Placé au centre de trois grands foyers actifs, l'Angleterre, la France et l'Allemagne, le port d'Anvers constitue la porte de sortie naturelle d'un immense arrière-pays, qui a fait des progrès économiques gigantesques. « Ce n'est plus seulement pour ravitailler la minque (criée « aux poissons), dit avec orgueil un écrivain anversois, « E. De Bruyn, fournir de sel et d'épices le Brabant et même « le Tournaisis que de modiques barques entourent leurs « amarres au cabestan, c'est pour nourrir la moitié de l'Europe que les steamers s'alignent à quai. Les petits vapeurs, « il est vrai, concentrent toujours ici la circulation riveraine, « le bateau « de passage » relie les chaussées de Malines et de « Turnhout à celle de Gand. Mais encore, dorénavant, Anvers « raccorde l'Angleterre à la Suisse et à l'Italie, et sert d'écluse « aux États-Unis, à l'Égypte et aux Indes. » Plus loin, pour bien mettre en évidence toute l'importance d'Anvers, ce même écrivain continue en ces termes : « Que Londres et Hambourg fassent fortune par loyalisme, que Rotterdam serve de bassin d'allèges à la Prusse rhénane et à la Westphalie, que Marseille entr'ouvre la porte de l'Afrique et que Gènes attire entre ses deux môles toutes les felouques de l'Archipel, qu'importe puisque notre petit embarcadère du canal au sucre est le Pier¹ de l'Europe ! » N'est-ce pas ici d'ailleurs, que l'historien italien, Guichardin, s'arrêta un moment pour admirer l'immense forêt de mâts à pavillons cosmopolites, et pour constater qu'à Anvers « on sait toujours des nouvelles de tout ce qui se passe dans le reste de l'univers ». ²

La situation splendide de la métropole belge est encore caractérisée par les liens multiples qui relient Anvers à son hinterland. La Lys et l'Escaut amènent les grains de la Brie, les tourteaux de lin, les savons noirs du Nord de la France, les charbons du centre et du Borinage, les produits agricoles des Flandres. La Meuse et les canaux de Liège à Anvers transportent vers la « reine de l'Escaut », outre les charbons et métaux liégeois, les ardoises françaises, les bois de charronnage, au total

¹ Pier, en flamand, môle qui s'avance dans la mer.

² DE BRUYN et GUICHARDIN, cités par DEMONT-WILDEN dans *La Belgique illustrée*, p. 71-72.

3 500 000 tonnes. Ces mêmes cours d'eau approvisionnent l'arrière-pays d'Anvers en pétrole, céréales, graines oléagineuses, viandes et graisses des États-Unis, café du Brésil, guano du Pérou, laines et peaux de l'Argentine, caoutchouc et ivoire du Congo, charbons et denrées coloniales de la Grande-Bretagne, minerais de Suède et d'Espagne, etc. Les grands canaux complètent encore ce réseau ; les bateaux de la Sambre, du canal de Charleroi, la Dendre, le canal de Bruxelles-Rupel transportent à Anvers les charbons, les fers ouvrés du bassin de Charleroi et du Borinage, les calcaires et la chaux des Écaussinnes. Ces canaux devront encore être améliorés ; on annonçait, avant les hostilités, la mise à grande section du canal de Charleroi pour fin 1915, mais l'invasion allemande a interrompu l'entreprise. Les travaux d'élargissement et d'approfondissement du canal Bruxelles-Rupel sont presque terminés. Ce canal aura une profondeur de six mètres avec possibilité d'approfondissement jusqu'à sept mètres. Le Rupel et le canal de Louvain-Rupel charrient les produits de Boom, de Malines et de Louvain, briques, farines, bières, etc. Le canal de la Campine draine le Limbourg encore quasi nul au point de vue économique, mais où les gisements métallifères et houillers provoqueront une recrudescence formidable du trafic. Aussi M^r Beco, gouverneur du Brabant, dévoila-t-il avant la guerre ses vues d'avenir par ces paroles significatives : « Une magnifique voie d'eau reliera la région de Louvain et de Malines à Bruxelles et à la mer, et si cette jonction de Bruxelles à Louvain était prolongée par Aerschoot et Diest jusqu'au futur bassin houiller du Limbourg, en suivant le Dèmer pour rejoindre les canaux campinois et la Meuse en amont de Liège, elle constituerait la principale voie de transport par eau, via Anvers, de plusieurs grands centres industriels. »

On peut certes naviguer de Liège à Anvers sans passer par l'Escaut ; les canaux campinois de jonction de la Meuse à l'Escaut existent, mais comme l'ont fait remarquer les ingénieurs, le fret de Hasselt à Anvers par Louvain sera de 30 à 40 % inférieur au fret par le canal existant ; en outre, on profitera d'une économie de temps assez considérable.

A ce merveilleux système de voies fluviales s'ajoute encore le système complet de voies ferrées qui relie la métropole belge aux plus petits villages ardennais comme aux grands

centres d'Allemagne, de France et d'Italie. La vue du réseau inextricable des voies ferrées, qui se croisent, s'entrelacent, se séparent pour se rejoindre de nouveau, surprend fortement l'étranger qui, arrivant par bateau à Anvers, consulte pour la première fois la carte des chemins de fer belges. Cinq grandes lignes à double voie aboutissent à Anvers ; 65 % de toutes les marchandises débarquées sont absorbées par ces seules lignes afin d'être transportées dans le Borinage, la Suisse, le Nord de la France, la Province rhénane, l'Autriche, l'Italie.

Un autre facteur fait encore la prospérité d'Anvers, comme d'ailleurs celle de Rotterdam : c'est le Rhin. Le canal de Hansweert, en coupant l'île de Beverland dans la direction de Wemeldingen, met le port belge en relation directe avec cette voie fluviale par excellence, ce double quai de 1200 kilomètres, qui s'enfonce jusqu'au cœur de l'Europe, ce large fleuve, qui draine la Suisse, le Grand-Duché de Bade, la Prusse rhénane et la Westphalie. Il charrie les radeaux de bois de la Forêt-Noire-Mannheim, le grand centre distributeur pour toute l'Allemagne du Sud et la Suisse, répartit les cafés, grains, minerais venus d'Anvers. Relié au Danube et par là même à la mer Noire, par le canal Louis, le Rhin sollicite jusqu'aux produits autrichiens et même jusqu'aux grains des Balkans et de la Russie méridionale. Rotterdam est assis directement sur cette belle veine, tandis qu'Anvers n'est desservie directement que par l'Escaut.

Ainsi, de par sa nature même, Anvers est appelé à desservir les trois bassins de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin. Les avantages qui découlent de cette situation superbe, ont toujours eu raison des inconvénients engendrés par les guerres, les traités, les tarifs, les péages ou la diplomatie. Anvers peut sembler ruiné un instant, toujours il se relève après une lutte courte mais décisive. Les plus funestes coups du sort sont suivis pour lui des plus étonnantes prospérités.¹

Sans crainte, Anvers attend la lutte de demain. Aux trois grands concurrents d'avant la guerre, Anvers, Rotterdam, Hambourg, s'en ajoutera sans doute un quatrième : Marseille. Hambourg est l'orgueil de l'Empire allemand dont « l'avenir est sur l'eau », comme le disait son empereur, Rotterdam se

¹ *La Belgique illustrée*, par DUMONT-WILDEN, p. 73.

prétend avec raison un des comptoirs les plus importants du formidable atelier westphalien, Marseille, soutenue par toute la France de demain, abandonnant les vieilles erreurs, veut devenir le pourvoyeur de l'Europe centrale. Anvers est le nœud des transits de l'Europe ! C'est lui qui triomphera, grâce à sa situation géographique. » « Certes, il faudra des années avant que l'industrie belge, base de la prospérité d'Anvers, ait secoué les cendres qui couvrent ses usines et avant que la main-d'œuvre expérimentée, qui a été systématiquement déportée, ait retrouvé sa vieille renommée. Mais n'en doutons point, malgré que l'occupant n'ait pas hésité à saper les fondements mêmes de la vie économique du peuple, l'atelier belge renaîtra plus glorieux que jamais. Anvers suivra cette évolution car, « tel un appareil enregistreur », le port et le marché anversoïse se sont modifiés à chaque modification économique importante du marché européen. A une époque de transformation comme celle de demain, il serait étrange que cette transformation et cette progression, qui sont historiques, cessent tout à coup de faire sentir leur nécessité traditionnelle. » Et alors nous pourrions dire sans hésitation avec M^r Lemonnier : « Il est des villes privilégiées entre toutes qui, semblables à l'oiseau fabuleux, renaissent de leurs cendres, telle est Anvers ! »

3. Outillage du port.

A. Les quais et les bassins.

Le port d'Anvers se divise en deux parties nettement distinctes :

a) Le port en rivière, bordé de murs de quai (souvent l'étranger ne connaît que cette partie du port) ;

b) Les bassins éclusés.

Les quais de l'Escaut, d'une longueur totale de 5 ¼ kilomètres, s'étendent sur la rive droite du fleuve. Napoléon I^{er} ordonnait déjà la construction de ces quais dans le voisinage du Steen, là où se trouvent actuellement les quais Jordaens et Van Dyck. Avant la guerre actuelle, un projet volé par le

¹ *La Belgique illustrée*, par DUMONT-WILDEN, p. 72.

² Cf. *La Revue La Belgique maritime et coloniale*, 1904.

gouvernement prévoyait la construction de 4 kilomètres de quais nouveaux sur la rive droite et de 1 ½ kilomètre sur la rive gauche. C'est dans ce port en rivière que les grandes lignes de navigation régulière, telles que le Nord Deutscher Lloyd, la Hamburg-Amerika Linie, la Red Star Linie, etc., ont choisi leur place fixe d'embarquement, parce que le mouillage au pied des murs du quai est de 8 mètres à marée basse et de 12 mètres 20 à marée haute. Sur toute leur longueur, le mur du quai est bordé de hangars métalliques. Entre ces derniers et le fleuve, on a établi une grande quantité de grues et différentes lignes de chemins de fer, de sorte que, pour faciliter le chargement et le déchargement, les wagons peuvent venir se ranger le long du navire. La rive gauche de l'Escaut ne connaît pas cette activité fiévreuse de la rive droite. Anvers n'étant pas sillonné par ce réseau de canaux qui caractérise Rotterdam ou Hambourg, l'utilisation de la rive gauche reste impossible. Pour atteindre les entrepôts de la ville, on doit se servir d'immenses chariots, tirés par les plus beaux spécimens de la race chevaline brabançonne. (Ces chevaux ont été « réquisitionnés » par les Allemands.) Un tunnel, passant sous l'Escaut, donnerait certainement une grande activité à la rive gauche.¹

Les bassins sont au nombre de dix et offrent un développement de 13.6 km. Comme nous l'avons déjà fait remarquer plus haut, les deux bassins les plus anciens sont le bassin Bonaparte et le bassin Guillaume, qui datent respectivement de 1811 et 1813. Au début, ils ne servirent qu'aux navires de guerre : le traité de paix de Paris les ouvrit aux bateaux de commerce. Ils communiquent directement avec l'Escaut par une tête d'écluse et sont creusés perpendiculairement au fleuve. Leur profondeur n'étant que de 6 mètres 50, il n'y a que des bateaux de faible tonnage qui utilisent ces bassins. En 1860 la ville d'Anvers créa le nouveau Bassin, appelé plus tard Bassin Kattendyk, d'une profondeur de 7 mètres 18, et relié directement à l'Escaut. Le bassin aux Bois, construit en 1864-73, débouche dans le Kattendyk et sert surtout aux déchargements

¹ Cf. *Études sur la Belgique*, V, p. 6.



de bois. Le bassin de la Campine et le bassin Asia débouchent dans le bassin aux Bois. Le bassin de la Campine est utilisé par les transports de zinc et de bois ; le bassin Asia par ceux des minerais et des charbons.

A partir de 1860 commença la grande ère de prospérité d'Anvers. Entre 1860 et 1870, le mouvement total s'éleva d'un tonnage de 1 360 000 tonnes à un tonnage de 3 000 000 de tonnes. D'interminables pourparlers entre la ville et l'État retardèrent longtemps l'exécution des grands projets. Les travaux avancèrent lentement et ce ne fut qu'en 1887 que deux nouveaux bassins, d'une profondeur de 9 m. 10, le bassin d'Afrique et le bassin d'Amérique, furent ouverts à la navigation. Le bassin d'Afrique, nommé aujourd'hui bassin Lefèvre, est destiné aux mouvements des grains. A l'origine, le bassin d'Amérique fut uniquement réservé aux transports de pétrole ; plus tard cependant, en 1905, il fut ouvert à la circulation générale. Enfin, le bassin canal et la darse numéro 1 (1909) sont en communication avec l'Escaut par l'écluse Royers qui mesure 181 mètres de longueur sur 22 mètres de largeur, et font suite au bassin Lefèvre. Le bassin canal offre 10 m. 10 de tirant d'eau et la darse numéro 1, 9 m. 10. Les deuxième et troisième darses seront sans doute terminées avant la fin de la guerre, puis-que la ville d'Anvers a décidé de continuer l'exécution de ces travaux pendant les hostilités. Elles ajouteront une superficie totale de 67 hectares à la superficie des bassins maritimes actuels, qui est de 86 hectares, soit une augmentation de 80 %. La longueur des quais accostables nouveaux sera de 5 600 mètres courants, qui, ajoutés aux 13,6 km. des murs des quais actuels, donneront une augmentation de 40 %.

Remarquons que les bassins exigent une profondeur de plus en plus grande au fur et à mesure que les années s'écoulent. La cause en doit être cherchée dans les énormes transformations qui se sont produites dans la construction des navires. Pour montrer cette évolution, voici quelques observations synthétiques fournies par Mr Tillier. En 1893, époque relativement récente, la White Star lançait le fameux « Campania », avec un tirant d'eau de 27 pieds 6 pouces ; en 1899, elle lançait l'« Océanie », avec un tirant d'eau de 30 pieds 6 pouces ; L'« Adriatic », le « Lusitania », le « Mauretania » avaient chacun un tirant d'eau de 34 pieds. Les grands ports doivent

nécessairement pouvoir répondre à cette augmentation. Pour en revenir à notre sujet, notons qu'au Sud de la ville d'Anvers,

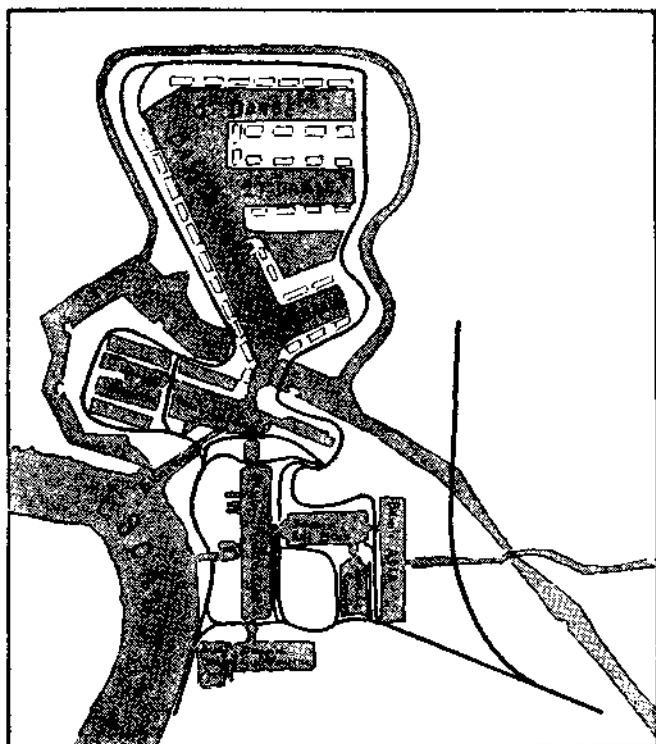


FIG. 1. — PLAN DES TRAVAUX EXÉCUTÉS EN 1914.

trois bassins : le bassin aux Bois, le bassin des Bateliers et le bassin aux Briques sont spécialement affectés à la petite navigation. La profondeur moyenne de ces bassins est de 4 m. 85.

B. Projets d'extension et d'amélioration du port.

L'Escaut, ce véritable bras de mer, n'est pas navigable sur toute sa largeur, car le lit du fleuve est semé de nombreux bancs de sable et les navires sont obligés d'emprunter certains passages bien connus. Néanmoins les grands navires des

Compagnies de navigation, tel le « Lapland » de la Red Star Linie, qui mesure 9 m. 20 de tirant d'eau, remontent facilement le fleuve jusqu'à Anvers, alors que le « Nieuwe Waterweg » n'offre guère de plus grandes profondeurs.¹

C'est surtout dans le voisinage immédiat d'Anvers que la navigation offre de réelles difficultés à cause d'un coude trop prononcé et d'un virage fort difficile. Le gouvernement a voulu corriger le cours du fleuve en créant un nouveau lit d'Anvers au Kruisschans. Ce projet a reçu le nom de « Grande Coupure ». Seulement, comme un ex-ministre belge le disait si bien, « en Belgique on ne peut déplacer un poteau de lanterne sans que le pays se divise en deux camps » et ainsi ce projet, très louable, ne tarda pas à devenir un objet de vive lutte politique. Il avait pour but de donner à l'Escaut un lit régulier, présentant une grande courbure régulière d'une profondeur de 10 m. à marée basse, le long de la rive droite. Plus de 8,5 km. de quais en eau profonde auraient longé cette rive. Ce vaste projet avait rencontré la plus vive sympathie de Léopold II. En 1905, à la Bourse d'Anvers, quand le grand monarque, clair-voyant, s'aperçut de l'opposition catégorique de l'autorité communale d'Anvers qui prétextait qu'un tel projet changerait radicalement le régime du fleuve, il prononça un discours resté célèbre. « La nation, disait-il, en négligeant les œuvres qui assurent ses destinées, se frappe elle-même, et nous, un des peuples les plus pratiques du monde, nous sommes souvent illogiques envers nous-mêmes. Cette méfiance est un malheur public. Quand on se méfie, on ne marche plus, on hésite, et la peur de mal faire, souvent imaginaire, fait piétiner : ce n'est pas avancer, et un peuple qui n'avance plus recule, glisse sur la pente funeste et rapide et s'expose à tomber en une léthargie qui ressemble à la mort. Promettons-nous ici, foi inébranlable de citoyens libres, de poursuivre l'adoption du projet présenté par mon gouvernement, qui fera d'Anvers le grand port du monde et assurera sa sécurité indispensable à sa prospérité, indissolublement liée elle-même à celle de la Belgique. »

Un autre plan, celui de l'ingénieur Royer, trouvait plus de partisans que celui de la « Grande Coupure ». Il proposait de creuser un canal qui prolongerait le bassin d'Amérique et

¹ Cf. *Études sur la Belgique*, VI, p. 3.

serait relié à l'Escaut par une écluse. Perpendiculairement à la rive droite de ce canal, on aurait construit des bassins parallèles entre eux, tandis que la rive gauche aurait servi aux

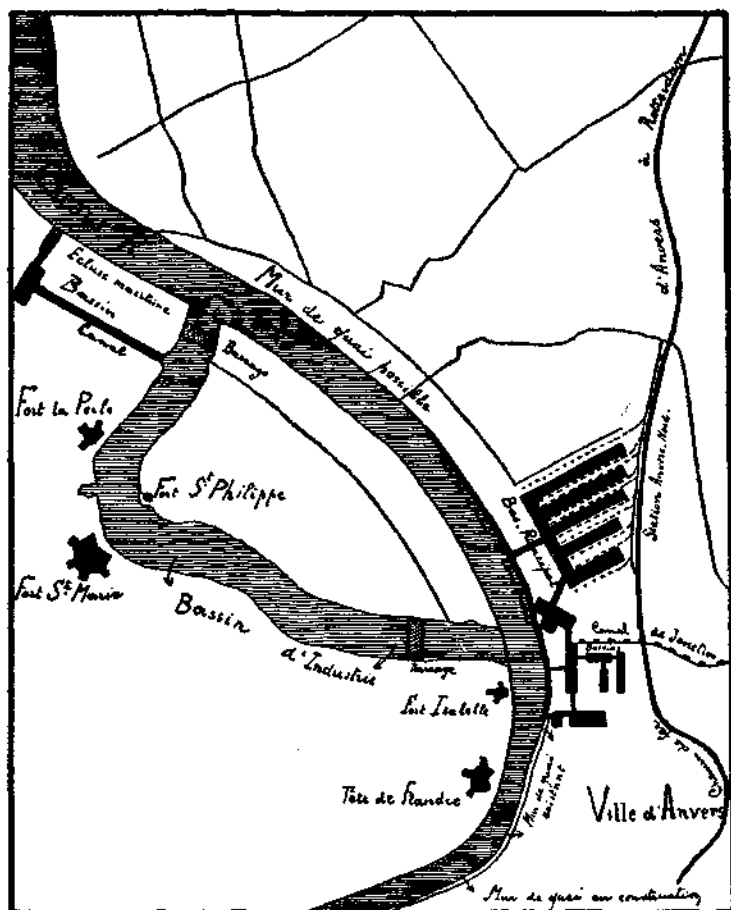


FIG. 2. — PROJET DE LA « GRANDE COUPURE ».

quais. Les deux boucles de l'Escaut, entre le fort Sainte-Marie et le fort Isabelle, auraient été remplacées par une courbe régulière. Le terrain situé entre le canal et le fleuve aurait pu servir à la création d'immenses entrepôts et de quais. Un autre

projet, élaboré par Müllender, attirait l'attention sur la rive gauche de l'Escaut. Il proposait notamment la construction de plusieurs kilomètres de quais et voulait même, comme Napoléon I^{er}, bâtir une nouvelle ville de l'autre côté du fleuve. D'autres projets surgirent encore, mais l'accord fut impossible à établir.

A titre transactionnel, le gouvernement modifia et compléta son projet.¹ Il proposa de créer du Kruisschans à Anvers un large canal pourvu de grands bassins ou darses. Les Chambres décidèrent qu'il serait procédé sans retard au creusement du bassin-canal et que la question de la « Grande Coupure » serait renvoyée à une Commission de techniciens. Elles adoptèrent également le projet mixte consistant à faire deux petites coupures dans l'Escaut de façon à simplifier les courbes d'Austruweel et du fort Philippe. L'exécution de ces plans grandioses aurait été terminée en 1920 si la guerre n'était pas venue ralentir tous ces travaux. Mais nous pouvons être sûr néanmoins que, dans peu d'années, Anvers occupera la première place parmi les ports européens pour l'étendue de sa rade. Afin d'échapper à la menace de Rotterdam, le port de l'Escaut doit absolument agrandir ses installations maritimes. Depuis trop longtemps, les plaintes qui s'élèvent de toutes parts prouvent l'insuffisance des quais de débarquement.

Dès le 14 octobre 1905, la Chambre de Commerce d'Anvers envoyait un message à la Chambre des Représentants afin de protester et d'attirer l'attention des dirigeants sur cet état de choses. Nous en extrayons les lignes suivantes : « A l'heure
« présente, il est impossible d'assurer aux navires irréguliers,
« nous apportant des pleines cargaisons, une place à quai dès
« leur entrée dans le port. Dans le cas plutôt exceptionnel où
« l'on parvient à leur donner un accostage, celui-ci est abso-
« lument précaire. Ils sont habituellement obligés, pour rendre
« aux services réguliers leur place à quai temporairement
« vacante de déhaler deux ou trois fois, d'opérer leur déchar-
« gement en deux ou trois parties à des endroits différents.
« Cette situation intolérable impose des pertes énormes aux
« armements ; elle cause au commerce des frais extra si con-
« sidérables, que nos importateurs eux-mêmes trouveraient

¹ *Études sur la Belgique. — Le port d'Anvers.*

pays se décide à faire l'effort que réclame la prévoyance du gouvernement, par l'effet certain des travaux proposés, la prospérité du pays sera garantie sans qu'il en coûte un centime de charges nouvelles.» Si Anvers réussit après les hostilités à agrandir et à outiller son port rapidement et d'une façon vraiment moderne, elle est assurée d'avoir pour elle toute l'expansion maritime en ce qu'elle a de progressif et de hardi. Ce jour-là le problème d'Anvers sera définitivement résolu.¹

C. Les grues et les élévateurs.

Le port d'Anvers possède 312 grues hydrauliques d'une force de 1500 à 2000 kg. et 80 grues électriques d'une force de 20 000 kg. En outre, au bassin du Kattendyk, la ville a encore établi deux grandes grues de 40 tonnes et une « bigue » de 120 tonnes, et au bassin Lefèvre une grue de 50 tonnes. Le bassin de la Campine possède un basculeur automatique destiné à l'embarquement des charbons. Il peut soulever un wagon pesant, avec son chargement, 25 tonnes, l'élever à 12 mètres de hauteur et en verser le contenu dans les navires. Dans les bassins du Nord fonctionne une grue flottante destinée principalement au transbordement des marchandises en vrac (minerais, charbons, sable, etc.). Deux élévateurs à grains, exploités en régie, permettent de décharger les navires à raison de 200 tonnes par heure ; six élévateurs flottants facilitent le chargement et le déchargement des navires ; il y en avait six nouveaux en construction avant les hostilités.²

D. Entrepôts, chantiers et cales sèches.

Anvers possède une énorme quantité d'entrepôts. L'entrepôt royal s'étend même sur une superficie de 31 650 mètres carrés ; en général, le tarif de l'entreposage est extrêmement réduit. Le long du bassin Lefèvre, un vaste entrepôt³ peut contenir

¹ Actuellement, au lendemain des hostilités, les dirigeants semblent d'avis de placer la question d'Anvers au premier rang du programme de renaissance nationale. L'agrandissement et l'outillage du port entrent dans le domaine des réalités.

² Cf. *Études sur la Belgique*, VI, p. 7.

³ Cet entrepôt appartient à la « Société anonyme des magasins à grains d'Anvers ».

325 000 hectolitres de grains. Les entrepôts de la compagnie des magasins généraux, l'entrepôt Saint-Félix, l'entrepôt Rubens, les magasins Australie et Afrique, etc., sont exploités par des sociétés privées. Plusieurs chantiers de construction et de réparations longent les bassins : tels les chantiers Cockerill, l'Antwerp Engineering Cy, les ateliers du Kattendyk, les chantiers Beliard, Crighton et Cy, Baxter, Gætblæt et Cy. Les cales sèches sont au nombre de cinq et appartiennent à la ville.

E. *Les chemins de fer.*

Sept gares de la métropole belge sont en liaison avec le port et les voies ferrées enlacent toutes les installations maritimes. La gare principale d'Anvers-Bassins, la gare aux Bois, la gare du quai du Rhin, la gare d'Anvers-Sud, la gare d'Anvers-Kiel, la station d'Anvers centre et la station d'Austruweel régularisent et coordonnent ce mouvement intense de la voie ferrée.

La station d'Anvers-Sud avec sa dépendance, la gare d'Anvers-Kiel, s'étend sur une superficie de 102 hectares avec 92 kilomètres de voies ferrées ; de plus, dans chacune de ces stations, on peut garer 6 000 wagons tout en laissant les voies principales de circulation libres. La station d'Anvers-Bassins embrasse même une superficie de plus de 150 hectares avec un développement de plus de 160 kilomètres de voies ferrées ; plus de 8 000 wagons peuvent y être garés.

F. *Les « Nations ».*

Dans presque tous les grands ports du monde, les différentes manipulations, telles que le pesage, le mesurage, la mise de la marchandise sur wagon, le camionnage jusqu'au hangar ou jusqu'à l'entrepôt, la mise en allège, la conservation en magasin, sont exécutées indépendamment les unes des autres. A Anvers, toutes ces activités sont presque en totalité le monopole de corporations, connues sous le nom de « Nations ». Leur rôle se borne à la manipulation de la marchandise avant son embarquement et après son débarquement. Jusqu'à nos jours, au milieu des temps modernes, ces nations ont réussi à conserver quelques traits caractéristiques des anciennes corporations et métiers du moyen âge. Leur origine remonte au XIII^e siècle,

mais ce n'est qu'au XV^e qu'elles reçoivent le privilège exclusif du transport des marchandises du quai vers la ville et de la ville vers le navire ; déjà alors elles se servaient de ce chariot pratique, unique dans son genre, avec de très petites roues d'avant et de grandes roues d'arrière. La Révolution française opprima ces nations, vestiges de l'ancien régime, mais en 1830, dix d'entre elles parvinrent à se reconstituer ; aujourd'hui, elles sont au nombre d'une cinquantaine et emploient plus de 6000 ouvriers. La Noordnatie possède 68 chevaux, 180 chariots et camions ; la Kraannatie possède 40 chevaux, 105 camions, 3 grues, etc. ; la Valkeniersnatie possède 49 chevaux, 103 camions, etc.

L'organisation intérieure de ces nations est peu connue, car chaque membre est tenu de garder sur elles le silence le plus complet. Cette forme d'organisation bizarre n'admet pas qu'on réclame contre les ordres d'un chef ou qu'on entame un procès contre un des co-associés. Le monde commercial d'Anvers est très satisfait de l'activité de ces « nations ». Un marchand ou armateur n'a qu'à donner ses ordres à la « nation » pour être certain de leur bonne exécution, car elle a toujours une grande expérience et dispose d'un personnel très habile.

4. Importance économique du port d'Anvers.

Un économiste éminent, Francis Marre a dit : « les ports sont les poulx où l'on palpe la vie économique d'un peuple ». En premier lieu, un port apparaît comme le trait-d'union entre la route maritime et la route terrestre, c'est l'entrepôt, qui coordonne et répartit la circulation. L'activité maritime d'un port dépend de l'importance économique de son arrière-pays. Certains ports, tels Liverpool, Londres, nous apparaissent uniquement comme lieux de débarquement provisoire ; Liverpool réexpédie les cotons d'Amérique et Londres répartit les laines d'Australie. Anvers n'exerce pas cette fonction distributive ; le port de l'Escaut nourrit son hinterland : la Belgique, le pays où la population est la plus dense de l'Europe, une des régions les plus industrielles du monde. L'entassement est tellement grand que le sol, riche pourtant, ne peut suffire à nourrir l'im-

menge quantité de bouches. Anvers joue donc avant tout un rôle important dans l'approvisionnement du pays. Pour payer tous ces produits importés, l'atelier belge travaille sans cesse ; l'activité industrielle et économique est devenue ainsi une nécessité vitale pour le peuple.¹ En beaucoup de branches de l'industrie, la production par tête d'habitant est plus grande qu'en Allemagne ; pour le charbon, la Belgique produit 290 tonnes contre 250 tonnes en Allemagne, pour le fer brut 280 kilos, pour les produits d'acier 315 kilos, contre 245 kilos, pour le zinc, le verre, le ciment, les tissages, la fabrication de la bière, la différence est encore beaucoup plus sensible. La majeure partie de la production nationale est exportée ; l'industrie sidérurgique exporte 75 % de la production totale, les verreries 95 %, les usines de zinc et de ciment 90 %, les filatures 60 %. Anvers est encore ici le grand intermédiaire. S'il importe une immense quantité de froment, de maïs, de bois, de minerai de fer, d'huile et de matières minérales, il exporte aussi les produits industriels de la Belgique : fers, rails, poutrelles, verreries, ciments, tissus, produits chimiques, etc. Les principaux acheteurs de ce pays sont les Anglais et les Allemands, qui en revendent les produits à la grande clientèle d'outre-mer.

Mais, pour fournir les 14 000 000 de tonnes qui passent annuellement par le port d'Anvers, la petite Belgique, si industrielle soit-elle, ne suffit pas. La grande Métropole doit chercher plus loin ses trafiquants ; l'arrière-pays du port doit s'étendre au delà des frontières politiques du pays. La situation merveilleuse de cette « reine de l'Escaut » lui amène des produits du Nord de la France, de l'Allemagne, de l'Autriche et même de la Suisse et de l'Italie. Anvers procure des laines aux industries de Roubaix et de Tourcoing,² des minerais et des produits chimiques au Grand Duché de Luxembourg, à la Lorraine et à la Westphalie. Il attire les produits de la région de Homécourt et de Briey et, sous un certain rapport, le bassin de Meurthe et Moselle est sous sa dépendance économique. A juste titre, on a pu dire que « le bras de mer dans lequel se jette l'Escaut est le nœud de tout le réseau navigable rhénan et mosan ».

¹ Cf. *Études sur la Belgique*, p. 14 et 15.

² La plus grande partie des laines consommées par ces deux centres, même les laines d'Australie, exemptes de surtaxes d'entrepôt, arrivent pourtant par Dunkerque.

5. Les concurrents d'Anvers.

Depuis vingt ans, Rotterdam, le concurrent hollandais, a pris un élan économique sans pareil grâce aux travaux immenses et coûteux exécutés par le gouvernement : tel le creusement du « Nieuwe Waterweg » qui, du Hœk van Holland, amène la mer en eau profonde jusque dans ses murs, grâce aussi aux conditions extrêmement favorables et essentiellement libérales dans lesquelles se font les transports et les transbordements de marchandises. Si pourtant la métropole belge peut lutter pour la première place parmi les ports continentaux, c'est grâce aux traditions du vieil Anvers et à l'habileté de ses habitants. De plus, les grandes firmes qui y sont établies hésiteraient avant de transporter d'Anvers à Rotterdam leurs magasins, leurs comptoirs, leur personnel, leurs habitudes de place, leur clientèle, etc. Pourtant, à cause des facilités que présente le nouveau Rotterdam et, il faut bien le dire aussi, par suite du manque de prévenances, et du retard apporté à tenir toujours le matériel et les conditions du port d'Anvers à la hauteur des besoins actuels, beaucoup de nouvelles firmes commerciales choisissent de préférence la ville de Rotterdam.

Il était donc grand temps d'agrandir et d'améliorer les installations du port et tout bon patriote ne pouvait que se réjouir de ce que l'œuvre si impatiemment attendue entraît enfin dans sa phase d'exécution. La police exercée dans la rade, surtout la nuit, par un service de bateaux moteurs armés de puissants réflecteurs, la construction de bassins de manutention des grains entre les darses I et II et un nouveau bassin le long du bassin America, la diminution du prix de pilotage, les projets d'aménagement de la rive gauche de l'Escaut et l'acquisition de douze élévateurs flottants, toutes ces innovations devaient rendre au vieux port belge la faveur que l'inactivité des dernières années semblait lui avoir fait perdre.

Au point de vue du fret, Anvers offre certains avantages sur Rotterdam. Les importations et les exportations oscillent aux environs d'un même nombre de tonnes et se balancent sensiblement. La grande variété de marchandises légères et lourdes permet des combinaisons avantageuses aux armateurs et, dans

nombre de cas, ces derniers peuvent coter un fret moindre que pour une marchandise partant de Rotterdam.

Anvers, en effet, est l'un des rares ports continentaux qui possèdent le privilège d'être une grande porte d'exportation. Tous les pays de l'Europe occidentale, l'Allemagne, l'Angleterre, la France, etc., ont un même besoin d'importation à cause de leur développement économique similaire. D'après les calculs de certains économistes, tous ces pays (de l'Europe occidentale) avaient, en 1912, un surplus d'importation d'environ 8 ½ milliards de francs. En outre, presque toutes les matières importées sont des substances lourdes qui doivent être remboursées par des produits fabriqués. L'importation de ces matières lourdes et encombrantes exige un très grand tonnage de navires, tandis que les produits fabriqués, relativement légers, en réclament beaucoup moins. On s'explique ainsi pourquoi tous les ports de l'Europe occidentale ont une balance de tonnage passive. Certains ports secondaires, moins favorablement situés pour l'importation des matières lourdes, font exception cependant. Par contre, d'autres ports excessivement importants, tel Rotterdam, le type original du port d'importation, se bornent presque exclusivement à l'importation de minerais et de blé, sans pouvoir offrir comme fret de relour une quantité suffisante de produits divers et très recherchés.¹

Il est évident qu'une balance passive de tonnage doit nécessairement produire une augmentation du prix de transport, puisque, en principe, un navire ne peut rejoindre son port d'attache à vide : le fret de retour est absolument indispensable pour diminuer le prix de transport des articles industriels destinés à l'exportation.

Pendant très longtemps l'Angleterre seule comprit le besoin d'équilibrer les importations et les exportations. Ce sont les charbons anglais, l'article d'exportation par excellence qui attire tant de navires, qui ont forgé le triomphe de la navigation anglaise des tramps. Seulement ici encore certains ports s'occupent presque uniquement des importations tandis que d'autres se bornent à l'exportation.

Anvers seul a admirablement gardé l'équilibre entre les importations et les exportations : il remplit à lui seul cette fonction

¹ Pour ce paragraphe et les suivants Cf. SCHUMACHER, *passim*.

qu'en Angleterre deux ports peuvent à peine remplir. Le contraste avec Rotterdam prouve encore davantage la supériorité d'Anvers dans ce domaine. Alors qu'en 1912 Anvers exportait par mer 8 076 385 tonnes, Rotterdam n'en expédiait que 5 989 730 ; et encore, de ces 5 989 730 tonnes, plus de la moitié, c'est-à-dire 3 085 807 tonnes provenaient des exportations de charbon, coke et briquettes, tandis qu'Anvers n'exportait que 1 401 142 tonnes de charbon, soit environ le sixième des exportations totales.¹ Sans tenir compte du charbon, Anvers dépasse son concurrent principal de 130 %.

Voici une comparaison de trois grands ports concurrents pour 1912 :

		Anvers	Hambourg	Rotterdam
Importations	Tonnes	10 080 000	16 648 000	20 850 000
Exportations	»	8 076 000	8 109 000	5 990 000

A Anvers, les exportations s'élèvent à 80 % des importations, à Hambourg à 48 %, à Rotterdam à 33 %, déduction faite du charbon à 16 %. Pour la valeur des marchandises exportées Anvers dépasse aussi Rotterdam.

Si les exportations de charbon, ce produit relativement bon marché, attirent, comme nous l'avons vu plus haut, tout un trafic de tramps, les exportations d'une multitude de produits coûteux, comme c'est le cas à Anvers, attirent des lignes régulières, à la recherche de produits chers et de marchandises en ballot.

Les Allemands, partisans résolus des grandes lignes régulières, cette arme de combat contre les tramps anglais, n'ont pas hésité à choisir Anvers comme grand centre de rayonnement vers toutes les parties du globe. Au sujet de l'avenir de ces lignes, l'Allemagne a déjà des craintes et le professeur Schumacher, dans son livre « Anvers et son importance économique pour l'Allemagne » (1916), déclare que « la situation des lignes régulières allemandes serait très compromise si les Allemands devaient abandonner leur position de l'Escaut ». ²

¹ Ce chiffre ne tient pas compte de l'omission dans nos statistiques d'une grande partie de nos charbons de soute. Les charbons de soute allemands chargés à Anvers représentent à peu près 1 500 000 tonnes par an, soit 8 à 900 000 tonnes de plus qu'il n'en figure à la statistique du transit.

² « Es ist fraglich, ob wir unsere Stellung in der Linienschifffahrt behaupten können, wenn wir unsere Stellung an der Schelde preisgeben müssen » (p. 37).

Ces craintes sont certes très justifiées et elles démontrent trop bien, hélas ! que l'étranger comprenait mieux que les Belges eux-mêmes la splendide situation du port belge.

C'est surtout comme port d'exportation qu'Anvers a une grande valeur. Le port de Rotterdam et les ports anglais offrent presque toujours du charbon en contre-valeur des marchandises importées. Le poids spécifique du charbon est en moyenne beaucoup plus élevé que celui des produits importés. A Anvers, par contre, malgré les expéditions d'acier, de fer et de ciment, le poids spécifique des matières exportées est, en moyenne, moindre que celui du charbon. Il en résulte ainsi une concordance parfaite entre l'offre et la demande du tonnage disponible. A noter encore que le port de l'Escaut est le plus grand port européen pour les exportations de machines et d'instruments de toute sorte ; en 1912, il en exportait le triple de Rotterdam. Pour les exportations de verre, Anvers est également au premier rang ; outre ces diverses marchandises relativement lourdes, un nombre incalculable de produits légers sont expédiés par ce port. Rotterdam ne possède pas cette diversité de produits. C'est le port par excellence des expéditions en vrac, tandis qu'Anvers expédie les marchandises en ballot. Rotterdam ne pourra jamais attirer à lui cette magnifique série de lignes régulières, la Hollande n'étant pas un pays industriel possédant les produits nécessaires à la prospérité d'une ligne régulière. Un autre avantage d'Anvers sur Rotterdam consiste dans la bonne organisation ouvrière et le bon marché de la main-d'œuvre. Mais pourra-t-on encore compter sur cet avantage après la guerre ? Certains indices font déjà prévoir une augmentation de salaires assez considérable.

Malgré tous les avantages que nous venons d'envisager, Anvers n'a pu maintenir une supériorité nettement établie sur sa rivale. Sans doute la lutte entre Anvers et Rotterdam devint très aiguë pendant le cours de ces dernières années : ces deux ports se surveillaient l'un l'autre et aucun progrès, aucune nouvelle installation ne restaient inconnus à l'un ou à l'autre ; les mesures adoptées par la direction d'un de ces ports étaient tout de suite imitées par celle de l'autre. Quand Rotterdam ordonnait l'achat d'élévateurs de grains afin d'accélérer le déchargement des navires de céréales, les centres commerciaux d'Anvers se mettaient immédiatement à l'œuvre pour forcer la

direction du port à installer des élévateurs dans le plus bref délai possible. Peu de temps après, Anvers stipulait l'augmentation de la main-d'œuvre des élévateurs afin que le travail pût continuer de jour et de nuit et même le dimanche et les jours fériés ; en même temps, le collège échevinal d'Anvers accordait un crédit de Fr. 1 500 000 pour l'achat de nombreux élévateurs pneumatiques. A peine cette mesure était-elle connue à Rotterdam que la Köningslyke Nederlandsche Stoomboot my et le Köningslyke Hollandsche Lloyd de Rotterdam, d'accord avec la my Exploitatie van Graansilo's à Amsterdam s'entendaient pour acheter en commun une quantité d'élévateurs pneumatiques. Ainsi ces deux ports se combattirent sans cesse et se stimulèrent mutuellement dans leur marche vers de nouveaux progrès. Mais, comme nous le verrons plus loin,¹ Rotterdam a poussé les perfectionnements de son port à un plus haut degré. Le port du Nieuwen Waterweg a exécuté méthodiquement un plan bien coordonné et il ne s'est pas laissé détourner de son objectif par des discussions mesquines.

Anvers présente aussi certains avantages sur Brême et sur Hambourg et l'expéditeur allemand réalise très souvent une petite économie en exportant par Anvers. Les tarifs de transit belges étant un peu inférieurs à ceux des chemins de fer prussiens, permettent souvent des combinaisons qui donnent l'avantage à Anvers. En outre, en utilisant l'Escaut, l'expéditeur allemand gagne généralement quelques jours. A Hambourg, l'expédition de la marchandise a lieu suivant les occasions de départ, tandis qu'à Anvers l'expéditeur peut avoir la certitude que ses produits partent par tel navire déterminé et que sa marchandise ne restera pas emmagasinée dans les entrepôts du port. Dans l'intention d'attirer ces produits, les grandes lignes de navigation qui ont leur port d'attache à Hambourg ou à Brême font escale à Anvers. Afin de se réserver tous les profits du transport intérieur et de favoriser les ports nationaux de Brême et de Hambourg, les chemins de fer prussiens ont introduit des tarifs différentiels. Ces derniers sont surtout dirigés contre la navigation rhénane qui favorise trop les ports de Rotterdam et d'Anvers. Au début du XIX^e siècle, les chemins de fer allemands accordaient des tarifs privilégiés aux entrepôts du

¹ P. 39.

Rhin, tels que Mannheim, Mayence, Francfort, afin de faciliter leurs relations avec la Bavière, la Bohême, l'Autriche et l'Allemagne du Sud ; actuellement, la situation est tout autre. Le nombre des nouveaux tarifs différentiels créés est tellement élevé, qu'environ 62 % de toutes les marchandises transportées en Prusse en jouissent. Ces tarifs affichent ouvertement leur but : favoriser les ports maritimes allemands. En voici un exemple. Jusqu'aux derniers mois qui ont précédé les hostilités, les articles spéciaux de la Thuringe passaient par le Rhin et Anvers afin de profiter du bon marché de l'entreposage dans les entrepôts rhénans et de la facilité de transport. Brusquement, la direction des chemins de fer prussiens introduisit des tarifs différentiels pour attirer ces articles vers les ports allemands de la mer du Nord. Toute l'exportation des produits en porcelaine de la Bavière, de la Thuringe fut ainsi perdue pour Anvers. De leur côté, les chemins de fer belges avaient beau accorder des tarifs de faveur aux localités plus rapprochées d'Anvers que de Hambourg, la distance à parcourir en territoire belge était trop courte pour pouvoir contre-balancer la différence des tarifs. Anvers peut lutter assez avantageusement contre les ports italiens (Gênes, par exemple). Ce dernier port ne possède presque pas de lignes régulières et la main-d'œuvre y est très coûteuse ; dès lors, les importateurs et les exportateurs suisses ou italiens ont parfois intérêt à se servir d'Anvers de préférence à Gênes. Nous reviendrons plus tard sur ce point.

Le Havre et Dunkerque entrent également en concurrence avec Anvers, mais ces deux ports sont incapables de remplacer le port de l'Escaut. Pour nuire à Anvers, la France a suivi une politique protectionniste d'une rigueur sans exemple dans l'histoire. Mais, malgré les surtaxes d'entrepôts, malgré les tarifs différentiels en faveur du Havre et de Dunkerque, Anvers a réussi à conserver une réelle importance pour tout le Nord de la France et même pour Paris, puisque la presque totalité des exportations parisiennes vers l'Amérique du Sud s'effectue par ce port. Nous verrons plus loin les raisons qui empêchent le Havre de lutter avantageusement contre Anvers. Par contre, Dunkerque est un concurrent plus sérieux parce qu'il s'appuie sur un arrière-pays plus industriel. Un peu plus des trois cinquièmes de ses exportations totales se dirigent vers l'Angleterre (1 264 644 tonnes sur 1 984 627 tonnes en 1913), seulement la

dix-huitième partie de ses exportations est à destination d'outre-mer. Dunkerque est le grand port de l'industrie textile française et Anvers aura de la peine à attirer les laines destinées aux centres industriels du Nord de la France, mais l'importance de Dunkerque est encore trop locale pour pouvoir être comparée à celle d'Anvers.

6. L'essor d'Anvers.

Pour comprendre l'essor du port d'Anvers, il suffit d'observer l'évolution formidable de son hinterland depuis 1850. La Belgique alors encore État agricole, s'est transformée rapidement en État industriel ; l'hinterland allemand, nul au point de vue économique vers le milieu du siècle passé, a fait une volte-face tellement brusque qu'on se demande parfois s'il n'y a rien d'anormal ou de boursoufflé dans cette prodigieuse évolution industrielle et commerciale. La marche ascensionnelle et rapide du port belge commence en 1863 et ne s'arrête plus jusqu'au moment de la guerre européenne. En même temps que le nombre des navires s'accroît graduellement, le tonnage moyen suit une augmentation constante.

Le tableau suivant nous montre cet essor prodigieux.

Années	Nombre de navires	Tonnage	Tonnage moyen
1795	2	?	?
1800	83	5 028	68
1805	2424	135 742	56
1810	447	?	?
1820	591	48 408	82
1825	800	96 240	120
1830	719	120 333	169
1835	1198	152 343	127
1838	1531	258 048	167
1840	1158	179 291	153
1845	1919	287 530	148
1850	1406	239 165	168
1855	1996	372 124	186
1860	2547	540 444	213
1863	2513	609 353	239
1870	3967	1 362 600	330
1875	4249	2 146 707	503
1880	4475	3 063 825	684

Années	Nombre de navires	Tonnage	Tonnage moyen
1885	4420	3 422 172	775
1890	4728	4 506 277	953
1895	4710	5 322 262	1130
1900	5414	6 720 150	1240
1901	5267	7 432 126	1411
1902	5718	8 425 127	1473
1903	5847	9 064 662	1541
1904	5932	9 385 267	1606
1905	6094	9 900 305	1633
1906	6495	10 884 412	1676
1907	6284	11 181 226	1779
1908	6135	11 051 644	1801
1909	6470	11 940 332	1845
1910	6770	12 654 153	1869
1911	6896	13 349 633	1936
1912	6973	13 761 591	1973
1913	7056	14 146 819	2005

Comparons maintenant le trafic du port d'Anvers avec celui des autres ports européens.

Tonnage en millions de tonnes registre (navires entrés).¹

Ports	1870	1880	1890	1900	1910	1911	1912	1913	Augm. 1890-12
Amsterdam	405	1076	1484	1812	2588	2593	2869		1057
Anvers ²	1362	3063	3920	5847	11009	11614	11987	12308	6140
Bordeaux	514	1012	1091	1059	1506	1659	—	—	600
Brême	660	1169	1733	2494	4130	4516	4210	—	1716
Dunkerque	365	765	1248	1341	2332	2408	2233	—	892
Gênes	1392	1495	2612	4117	6620	6520	7255	7392	3138
Hambourg	1389	2766	5202	8037	12657	13176	13797	14185	5760
Le Havre	1206	1969	2671	2136	3530	3550	3572	—	1436
Londres	4089	5970	7708	9580	12154	13163	12986	—	3406
Liverpool	3416	4913	5782	6000	10881	11323	11810	—	5810
Marseille	1523	2769	3458	4630	9941	9807	9682	10509	5052
Rotterdam	1026	1601	2918	6326	10876	11194	12179	13036	5858
Trieste	960	1111	1471	2158	4198	4234	4572	5480	2414

¹ Extrait du livre *Le port d'Anvers et la conférence économique de Paris*, par OROUSSIER, p. 11.

² Les chiffres officiels du port d'Anvers donnent un tonnage un peu plus fort, mais, afin de rendre la comparaison possible, ils ont été réduits de 13 %, pourcentage résultant de la différence entre le calcul belge et celui adopté ailleurs.

Ces tableaux nous permettent de tirer quelques conclusions fort intéressantes.

C'est le port d'Anvers qui tient le record de la progression pendant la période 1900-1912; l'accroissement est de 6 Mt 14 alors que celui de Rotterdam est de 5 Mt 85. Remarquons que les ports français de l'Atlantique accusent une très légère progression qui ne dépasse jamais 1 Mt 5. L'accroissement formidable s'est surtout effectué pendant la décade 1900-1910; pendant ce laps de temps les entrées ont doublé. De tous les ports qui intéressent la vie économique de la Suisse, Anvers est celui qui a accompli les progrès les plus rapides; à lui seul, il a le double d'entrées des trois ports français de l'Atlantique réunis. Marseille toutefois a déployé une activité qui est loin d'être négligeable, puisque le tonnage des navires à l'entrée s'est accru de 5 Mt 052 pendant la dernière décade. En 1870, Anvers occupe le sixième rang parmi les ports européens; en 1910, il passe au troisième. En 1912, Anvers est dépassé par Rotterdam; en 1913, on ne peut faire aucune comparaison puisque la grève générale du port d'Anvers a sensiblement influencé les chiffres de la statistique.

La navigation régulière est beaucoup plus importante dans le port de l'Escaut que dans celui du Nieuwen Waterweg; le tonnage moyen des navires entrés y est d'ailleurs sensiblement plus élevé :

Tonnage moyen à l'entrée.

	1903	1912
Anvers	1578	1973
Rotterdam . . .	1016	1184
Hambourg . . .	653	766

7. Le bon marché d'Anvers.

Le port de l'Escaut réalise un parfait équilibre entre les importations et les exportations. La possibilité des charges de retour est ainsi une des causes prédominantes du bon marché naturel du port. Comme nous l'avons déjà vu, les embarquements au port d'Anvers constituent le 80 % des débarquements; cet équilibre est encore beaucoup plus parfait en réalité si on

tient compte non seulement du poids mais encore du volume des marchandises à transporter. Le volume, en effet, joue un rôle considérable dans l'utilisation du tonnage d'un navire maritime. Une tonne de charbon, matière d'un poids spécifique élevé, occupe une place beaucoup moindre qu'une tonne de colon, matière relativement légère et très encombrante. Une distinction s'impose donc : Rotterdam et les ports charbonniers anglais exportent tous un produit lourd, le charbon, et importent par contre des matières légères. Anvers au contraire embarque des produits manufacturés d'un poids spécifique moindre que celui des marchandises débarquées. Quant au volume, nous disons que les marchandises importées dans le port belge sont même plus volumineuses que celles qui sont exportées. Ici l'équilibre du volume est donc parfait et dès lors Anvers peut offrir des conditions plus avantageuses pour le taux du fret que les autres ports européens qui ne jouissent guère de ce même avantage. Un navire partant d'Anvers peut mettre tout son tonnage en jeu.¹

De cette première cause de bon marché naturel en découle une deuxième. Cet équilibre de poids et de volume entre les entrées et les sorties permet des combinaisons heureuses, des groupements avantageux et judicieux de marchandises. Un armateur habile arrive à placer les marchandises d'une façon extrêmement économique. Les produits lourds, encombrants et difficiles à manier occuperont une place toute spéciale. Les marchandises légères, coûteuses, peu encombrantes, rempliront encore une place indiquée et serviront à combler les vides qui se forment entre les produits lourds ; aucun coin ne restera inutilisé. C'est grâce à la grande diversité des produits que l'armateur parvient à utiliser pour le mieux le tonnage du navire. Toutes sortes de produits sont à sa disposition, car l'arrière-pays belge, français, allemand, suisse, lui fournit le verre, les machines, les aciers, les fers, les papiers, les soieries, le lait condensé, les instruments, les objets de luxe, tels les montres, les broderies, etc., en un mot un ensemble très varié de produits lourds et légers. En 1912, comme le remarque Schumacher, Anvers expédiait 2 952 424 tonnes de fer et d'acier

¹ Cf. pour le paragraphe précédent et une partie de ceux qui suivent, le livre de SCHUMACHER, *passim*.

sans compter les machines et les instruments ; aucun port du continent ne peut montrer un chiffre de tonnage approchant à peu près des expéditions anversoises de produits industriels. Anvers seul expédie trois fois plus de fer et d'acier que son concurrent Rotterdam. Inutile de faire la comparaison avec les ports français, car ceux-ci ne peuvent se mesurer avec Anvers pour la sortie de ces produits. Le Syndicat de l'acier (Stahlwerksverband allemand) expédie à lui seul pour plus d'un million de tonnes de marchandises lourdes à Anvers. Si on note encore que les produits légers peu encombrants et d'un prix assez élevé se trouvent en grande quantité sur les quais de la rive de l'Escaut, on ne s'étonnera pas de rencontrer tant de lignes régulières qui trouvent ici tout ce dont elles ont besoin pour compléter leurs charges. Au milieu de cette diversité de produits, le navire vagabond, le tramp, peut entamer une lutte à outrance contre le liner.

C'est justement cette lutte, cette concurrence sans pareille, qui constitue la troisième cause du bon marché d'Anvers. De même que la concurrence entre producteurs profite nécessairement aux consommateurs, de même la guerre de tarifs entre le liner et le tramp engendre une diminution du taux du fret à l'avantage de la place d'Anvers. Dans cette lutte, Anvers a joué un rôle international salutaire qui mérite d'être mentionné. C'est Anvers qui a exigé l'établissement d'un tarif spécial pour les marchandises lourdes et qui l'a ensuite « internationalisé », c'est-à-dire qui l'a introduit dans les autres ports.

On se demandera peut-être comment Anvers, port d'un aussi petit pays que la Belgique, a pu provoquer cet abaissement de tarif. L'explication en est fort simple. Des produits manufacturés, comme les glaces par exemple, qui exigent une traversée rapide et sûre, conviennent à merveille à la ligne régulière. Le tramp, navire de charge sans direction permanente, n'est guère tenté par cette sorte de produits. Le liner, qui fait toujours régulièrement le même voyage, a libre jeu pour cet article et fixe dès lors le taux du fret comme il l'entend. Le tramp qui arrive à Anvers avec des cargaisons des pays neufs, de l'Argentine, de la Nouvelle-Zélande ou du Canada est à la recherche d'une charge de retour pour une destination inconnue. Il lui faut des produits lourds et encombrants et non des produits manufacturés ; les rails, par exemple, lui conviennent parfaite-

ment. Mais ce n'est pas sans lutte qu'il s'emparera de ces marchandises, car le liner en a autant besoin que lui pour utiliser judicieusement son tonnage ou pour former le fond de cale. La guerre est déclarée; qui remportera la victoire? Nul doute celui qui offre le prix de transport le plus avantageux. Comme la ligne régulière isolée finirait bien vite par succomber, elle a recours à l'aide des autres entreprises similaires; elle conclut une entente avec ces dernières pour vaincre le navire vagabond.

Comme on le voit, les marchandises légères et coûteuses ont besoin des lignes régulières, mais ces dernières ne peuvent se passer des marchandises lourdes. Le tramp le sait et il n'abandonne pas la lutte malgré la formidable coalition qui se dresse devant lui; il abaisse ses tarifs en dessous de la limite extrême fixée par les ententes maritimes et le liner est condamné à succomber s'il n'accorde pas un tarif spécial. Malgré les stipulations de l'entente, la ligne régulière accordera un tarif de faveur aux marchandises lourdes qui tombent sous la concurrence des tramps. A Anvers, les lignes régulières doivent même transformer ce tarif de faveur en tarif ordinaire si elles ne veulent pas se voir privées de toute marchandise lourde. Malgré ces concessions, qui vont à l'encontre du principe fondamental des ententes d'armateurs, les liners se heurtent encore souvent à une résistance tenace des tramps. Ces derniers, soutenus par l'opinion générale des expéditeurs belges qui se méfient des lignes régulières étrangères, décident d'abaisser encore leurs tarifs. Pour s'assurer quand même la clientèle, l'entente des lignes régulières qui vise le monopole maritime dans un port déterminé oppose alors des faveurs toutes spéciales. Mais Anvers ne tient guère à être lié par ces ententes, lesquelles, trop puissantes, ne peuvent que nuire à l'expéditeur.

Ces faveurs se manifestent surtout sous la forme du Rebate Système, système de ristournes, constituant des primes de fidélité. Les expéditeurs qui consentent à charger uniquement sur les navires appartenant au Syndicat et cela pendant un temps déterminé d'avance, profiteront d'un rabais de 10 % par exemple sur l'ensemble des frais de transport. Les liners, tout en ayant l'air d'accorder ainsi une faveur à leur clientèle, n'ont d'autre but que d'obtenir une fidélité presque absolue et cela sans partage. Le Rebate Circular du Syndicat de l'Afri-

que du Sud, en date du 1^{er} mars 1904, s'adresse en ces termes aux clients: « Nous avons l'honneur de vous informer que, désireux de reconnaître l'appui que vous voulez bien nous fournir, nous avons décidé de vous payer une commission de 10 % sur le montant du fret reçu de vous pour vos expéditions de telle ligne sur nos navires. » Le passage intéressant, qui suit cette amabilité, renferme les conditions irrévocables suivantes: « Cette commission sera liquidée tous les six mois, le 1^{er} mars et le 1^{er} septembre de chaque année et versée neuf mois après la date de sa liquidation aux seuls chargeurs qui, jusqu'au jour du paiement, auront confié leurs expéditions aux navires des compagnies ci-après dénommées et à la condition que ces chargeurs n'aient pas été intéressés directement ou indirectement, en leur nom ou comme agent, dans des expéditions sur d'autres navires à vapeur. »¹

On pourrait croire que l'expéditeur anversois, tenté par cette commission, qui représente parfois une jolie somme, consente à expédier uniquement par liner. Il n'en est rien. Les navires vagabonds surmontent encore une fois l'obstacle. Une nouvelle sorte de tramps se crée; ce sont les « tramps affectés au service régulier ». Cette nouvelle arme de combat offre des conditions tellement alléchantes, que l'expéditeur finit par céder et abandonner son rabais de 10 %. Ces tramps, sans être des liners, offrent tous les avantages du service régulier puisqu'ils effectuent toujours le même trafic indiqué d'avance. Leurs prix sont extrêmement avantageux et souvent l'expéditeur gagne d'un seul coup toute la commission que le liner ne lui accorderait qu'après quinze mois. C'est surtout le trajet Anvers-La Plata qui est exposé à cette concurrence acharnée entre les tramps affectés au service régulier et les liners. La ligne régulière, à bout de résistance, et se voyant encore une fois dépassée par le tramp, intervient alors avec des menaces. En cas d'infidélité du client, elle avise ce dernier qu'il perd non seulement la commission totale, mais que la Compagnie se réserve le droit de lui infliger une surtaxe de 10 % par tonne pour toutes les marchandises qu'il expédiera à l'avenir par l'intermédiaire de la compagnie. Pour mieux se défendre encore, et pour terrasser l'outsider dangereux, le tramp, les Syndicats emploient un nou-

¹ *Revue économique internationale*, 1910.

vel engin de combat, le fighting boat. Celui-ci, sans être lié spécialement à la ligne régulière qui le commande, fait une lutte sans merci au navire vagabond.

De cette lutte, il résulte nécessairement un prix de transport très bon marché qui profite à l'expéditeur. C'est à Anvers que cette concurrence maritime est la plus forte ; c'est d'Anvers que sont partis les prix de faveur ; c'est d'Anvers que le bon marché du transport s'étend comme un éventail sur les autres ports. Loin d'être un signe de faiblesse, ce phénomène montre toute la force que le port belge déploie dans l'activité économique internationale. Toutes les entraves artificielles que le monde maritime invente pour briser la concurrence ont été incapables de lui enlever son bon marché naturel. Les ententes des lignes régulières (et même le Trust de l'Océan) n'hésitent pas à avouer que c'est le port d'Anvers qui leur procure le plus de difficultés.

La concurrence qui existe entre les différentes lignes régulières étrangères est encore une autre cause du bon marché d'Anvers. Cent quinze lignes étrangères rayonnent de ce port dans toutes les directions ; pour parfaire leur chargement, elles font fréquemment à Anvers des prix plus avantageux qu'à Liverpool ou à Hambourg. Comme l'a dit M^r de Leener, Anvers est « le centre de convergence maritime ».

La concurrence bienfaisante qui s'établit entre ces lignes régulières étrangères est certes influencée par les syndicats ou ententes créés afin de maintenir le prix de transport à un taux élevé. A Anvers cependant ces ententes ne nuisent pas beaucoup à la libre concurrence, car le port offre un tonnage très abondant et varié et les tramps y trouvent un terrain d'action des plus favorables.

Pour démontrer mieux encore l'influence de la concurrence des lignes étrangères entre elles, citons un passage du livre si intéressant et si instructif de M^r de Leener : (*Ce qui manque au commerce d'exportation belge*, page 16) : « Quatre lignes de navigation à vapeur avaient eu en quelque sorte le monopole des transports d'Anvers à Alexandrie jusqu'au mois de mai 1904. C'étaient la *Deutsche Levante Linie*, la *Westcott and Laurance Line*, la *Prince Line* et une ligne belge appartenant à l'armement A. Deppe. Les trois premières étaient allemandes ou anglaises. Les quatre lignes avaient élaboré un tarif commun de frets, comme on en rencontre beaucoup dans la navi-

gation régulière depuis quelques années. Une nouvelle ligne s'est établie en concurrence avec le Syndicat, sous le nom de *Sphinx Line* et elle a eu pour résultat une réduction de 40 à 50 % sur les frets tarifiés. » Il est donc indéniable que cette concurrence internationale exerce une grande influence sur le taux du fret. Le cas cité par M^r de Leener prouve suffisamment que la présence d'une grande quantité de lignes régulières concurrentes est un bienfait pour un port. Il est ainsi à souhaiter que le nombre de ces lignes régulières ne diminue pas trop après la guerre, car la libre concurrence maritime, régulatrice du prix de transport, en souffrirait certainement au grand désavantage de la Belgique. Si le gouvernement veut à tout prix supprimer les lignes allemandes, il devra au moins prendre les mesures nécessaires pour attirer de nouvelles lignes belges ou étrangères qui contre-balanceront largement cette perte.¹

Bien d'autres causes peuvent encore expliquer le bon marché d'Anvers ; contentons-nous de dire un mot du « despatch », c'est-à-dire de la rapidité avec laquelle les marchandises peuvent être livrées à un navire. L'élément de temps joue en effet un certain rôle dans la fixation du taux du fret. Anvers, étant le grand port d'exportation des produits industriels, cette question a une très grande importance. Nous insistons surtout sur le fait que le port de l'Escaut est la place d'embarquement des produits fabriqués. Pour ce qui est des minerais, on peut, au besoin, proportionner leurs extractions aux possibilités d'embarquement ou d'expédition ; les produits agricoles sont toujours en quantité supérieure au tonnage disponible. Mais il en est tout autrement des produits industriels, car l'industrie a une capacité de rendement forcément limitée ; parfois l'outillage mécanique peut être incapable de livrer autant de produits que les navires en peuvent charger. Si le vapeur doit attendre avant d'avoir sa charge, il sera obligé d'élever le taux du fret car « time is money ». Or à Anvers la question du despatch n'a aucune influence sur le taux du fret, parce que la grande densité industrielle de l'arrière-pays amène une quantité tellement considérable de produits, que le navire peut choisir à son aise toutes les marchandises qu'il recherche.

¹ Nous verrons plus loin que le Gouvernement a donné l'exemple à l'initiative privée en créant le Lloyd Royal Belge, société maritime très puissante.

Pour finir, nous attirons l'attention sur un autre élément qui influe sur le bon marché d'Anvers ; c'est le tonnage des navires. On constate en effet que les frais d'exploitation sont en raison inverse du tonnage d'un navire ; plus le tonnage augmente, plus les frais diminuent. Or le fret se règle en partie d'après les fluctuations des frais d'exploitation. L'équipage d'un vapeur de 4000 tonnes est sensiblement le même que celui d'un navire de 2000 tonnes. Des calculs très intéressants ont établi qu'un transport effectué par un navire de 6000 tonnes revient, toutes choses égales, à $\frac{1}{3}$ meilleur marché que le même transport effectué par un navire de 2000 tonnes. Anvers est justement le port européen qui enregistre le plus grand tonnage moyen des navires entrés. En 1912 ce tonnage moyen était environ $2\frac{1}{2}$ fois plus élevé que celui de Hambourg et $1\frac{1}{4}$ fois plus que celui de Rotterdam. Concluons donc en disant que le bon marché exceptionnel d'Anvers, qui se traduit par des tarifs très bas, offre de grands avantages à l'industrie et au commerce de son hinterland. La Suisse, qui tombe dans le rayon d'attraction du port belge, trouve ici un avantage incontestable car, pour un pays qui se borne à fournir le « fini », le fret est un élément qui écarte trop souvent les produits du marché d'outre-mer. Le bon marché d'Anvers défend ainsi les intérêts de la Suisse et lui rend un grand service économique.

8. L'avenir d'Anvers.¹

Nous ne nous hasarderons pas à faire des prédictions, car nulle part on ne se trompe aussi facilement qu'en matière économique ; trop d'éléments obscurs, indécis et imprévus y entrent pour qu'on puisse émettre un jugement tant soit peu rationnel. Un point toutefois mérite quelques réflexions, car il est trop intimement lié à l'avenir d'Anvers comme à celui de la Belgique. C'est d'une lutte économique entre la Belgique et l'Allemagne que nous voulons parler. Déjà, la conférence économique de Paris, à laquelle la Belgique assistait, a posé les principes, les fondements de cette guerre entre empires centraux et puissances alliées. Analysons la répercussion sur l'activité du port

¹ Cf. OBOUSSIER. *Le port d'Anvers et la conférence économique de Paris*. Anvers, 1917. Imprimerie Flandrix.

d'Anvers d'une politique économique belge habile à l'Allemagne et admettons la perte de la clientèle allemande.¹ Où faut-il chercher un nouveau champ d'action pour le port belge ? Quel pays ou quel centre industriel pourrait remplacer avantageusement l'hinterland allemand. Avant de répondre à cette question, jetons un regard sur la perte que la Belgique subirait. Les statistiques démontrent avec une éloquence douloureuse que l'Allemagne intervient pour une large part dans le trafic anversois. Sur un total d'entrées de 14 146 819 tonnes (chiffre non rectifié) en 1913, le pavillon allemand enregistre une quote-part de 4 510 522 tonnes. Les navires allemands représentent 32,2 % du trafic total et desservent presque toutes les destinations lointaines. A la veille de la guerre, on aurait même pu croire que les Allemands finiraient par battre les Anglais. *Le Neptune*, du mois d'avril 1910, écrivait même à ce sujet : « Etant admis qu'en navigation régulière au départ d'Anvers les Allemands sont les plus forts, et cela pour de multiples raisons ; étant reconnu que les Anglais se désintéressent de plus en plus d'Anvers, il n'est pas téméraire de croire qu'un jour (peut-être prochain) les Allemands obtiendront des Anglais que ceux-ci se retirent totalement de certains trafics au départ d'Anvers. »² Le pavillon allemand représente en effet la navigation au long cours, avec ses lignes directes, commodes, qui occupent les plus beaux emplacements le long des quais de l'Escaut. En 1913, 1745 navires allemands appartenant à 89 armements différents sont entrés au port ; voici la participation respective des plus importants :

Norddeutscher Lloyd	223 navires	943 691 T. R.
Hamburg-Amerika Linie	226 »	658 558 »
Hansa-Linie	129 »	419 449 »
D. Australische D. G.	111 »	350 526 »
Roland-Linie.	62 »	204 007 »
Deutsch-Ost Afrika Linie	44 »	167 939 »

¹ Le traité de paix de Versailles, cependant, semble avoir abandonné cette idée telle qu'elle était formulée dans sa forme primitive ; ce traité envisage plutôt un système de contrainte économique pour forcer l'Allemagne à exécuter les clauses financières. Quant à la reprise des relations commerciales, la liberté a été laissée à chaque État à mesure que les dispositions relatives au blocus n'étaient pas violées.

² Cité aussi par OBOUSSIER, p. 15.

Hamburg-Sud Amerikanische D. G.	49 navires	140 053 T. R.
Deutsche Levante Linie	72 »	125 025 »
D. G. « Neptun »	193 »	118 739 »
Kosmos Linie	26 »	90 168 »
Oldenburg-Post D. R.	63 »	63 840 »
Woermann-Linie	18 »	57 010 »

Le tableau qui donne la classification par destination des navires sortis nous apprend qu'en 1913, 569 navires chargés de 1 213 775 tonnes ont quitté Anvers à destination de l'Allemagne. M^r de Brocqueville, chef du ministère actuel, déclarait d'ailleurs lui-même, le 16 décembre 1911, au banquet qu'offrait M^r Albert de Bary lors du vingt-cinquième anniversaire du *Nord Deutscher Lloyd* à Anvers : « La prospérité du port d'Anvers dépend des grandes compagnies de navigation qui y font escale régulièrement (ce sont presque toutes des compagnies allemandes) et parmi celles-ci il convient de citer tout particulièrement la puissante compagnie brémoise, le *Nord Deutscher Lloyd*, qui entre pour un douzième dans le mouvement du port. » Outre cette série de lignes régulières qui font la force d'Anvers, les bateaux rhénans, qui se dirigent vers l'Allemagne et qui en reviennent, procurent un trafic de 7,7 millions de tonnes.

Autre remarque encore : les deux tiers du transit qui passent par Anvers peuvent être mis sur le compte de l'Allemagne. Or 60 % du trafic total peut être considéré comme étant du transit. Pour Anvers, le trafic allemand est presque aussi fort que le trafic belge. Anvers, qui avant tout est un port de transit, perdrait toute son importance si le transit allemand lui faisait défaut sans qu'il y eût un autre transit pour combler le vide.¹ La perte de ce grand transit serait un malheur qui se répercuterait sur toute la vie économique belge. M^r de Leener, parlant du transit, dit notamment :² « Le transit maritime est pour le peuple belge une source d'activité féconde. Il rémunère des capitaux et il donne de l'emploi à un grand nombre d'habitants. Il faut cependant chercher le principal avantage dans les résultats indirects qui en découlent au profit de l'industrie nationale. Pour vivre, l'industrie belge a besoin d'exporter. Cer-

¹ OBOUSSIER, *passim*.

² DE LEENER, *La politique des transports en Belgique*.

taines de ses branches d'activité ne se soutiennent pour ainsi dire que grâce à l'exportation, notamment vers les pays d'outre-mer. Le pays subirait donc un préjudice grave s'il ne possédait pas avec tous les pays du monde des relations fréquentes, nombreuses et à des prix aussi réduits que possible. Or, de telles relations ne s'établissent que dans les ports, concentrant un trafic considérable et varié. La Belgique seule n'est pas en état de fournir un tel trafic. Il est donc particulièrement bienfaisant que les pays voisins suppléent à cette insuffisance.» Et le professeur De Lannoy dit à ce sujet :¹ « Notre commerce international comprend une part prépondérante d'opérations dont la balance est toujours en bénéfice, puisque ce sont des opérations de transit. »

Le transit qui s'effectue grâce au port d'Anvers a également une influence assez considérable sur le change. Les besoins de la Belgique étant généralement plus considérables que les productions nationales, il en résulte que le change est souvent défavorable. Le transit est capable de le relever et amène nécessairement une tendance de nivellement. .

Le coup le plus terrible que la perte du transit allemand porterait au port d'Anvers et à la Belgique, consisterait surtout dans la diminution de la concurrence maritime. Celle-ci, en effet, si vive et si aiguë à Anvers, est la principale cause du bon marché de ce vaste emporium ; le relèvement des prix entraînerait nécessairement la ruine d'Anvers. Comme nous l'avons vu, c'est la rivalité entre les lignes régulières allemandes et les tramps anglais qui crée le bon marché ; si on écarte tout à fait la concurrence allemande, la lutte n'aura plus ce même caractère d'âpreté et de violence et le bon marché en souffrira certainement.²

Ces considérations nous forcent à conclure que le port d'Anvers subirait une perte presque irréparable si le transit allemand lui faisait défaut. Ces arguments, qui se basent sur des

¹ DE LANNOY. *La Belgique, pays de transit.*

² Voici le mouvement du port d'Anvers pendant les six premiers mois de 1919 : 1858 navires avec un tonnage de 2 138 672 tonnes, sont entrés au port pendant le premier semestre 1914 : 3516 navires avec 7 055 696 tonnes. Durant le mois de juin, 479 navires sont entrés dans ce port, 448 en sont sortis, dont 210 chargés et 238 sur lest. Nous voyons donc que le transit est nécessaire et que la capacité de production de la Belgique doit encore être sensiblement accrue si l'on veut rendre à Anvers son équilibre d'avant-guerre.

faits, sont surtout de nature à mettre bien en évidence la nécessité de chercher ailleurs un transit équivalent à celui que fournit l'Allemagne. Mais où faut-il le chercher? La Hollande? Elle n'est pas du tout industrielle et réserve tout son trafic à Rotterdam. La Suisse? Ce pays est industriel et peut facilement être gagné par le port de l'Escaut, mais il ne constitue pas une contre-valeur suffisante à la grande perte du bassin westphalien. En tout cas, son concours peut être pris en considération. La France? Le bassin de Meurthe-et-Moselle, le bassin de Briey, l'Alsace-Lorraine, toutes ces régions ont un magnifique avenir devant elles. Disons-nous avec M^r Robert Billiard: «Le pays vers lequel nous devons tourner nos regards c'est la France! C'est de la France que doit nous venir le salut!» (*La Belgique industrielle et commerciale de demain.*) Réserveons notre réponse et analysons d'abord le pour et le contre de ces perspectives. Le développement de l'exploitation des gisements français peut fournir un élément sérieux au commerce de transit par Anvers, surtout à destination de l'Angleterre. Les tramps, qui retournent parfois à vide, après avoir apporté des matières premières, auraient ainsi un bon fret de retour. En outre, quelques réformes peu coûteuses permettraient de lier l'hinterland français au port d'Anvers par un magnifique réseau navigable. Mais ce bassin peut-il au moins remplacer l'atelier westphalien? Tous les économistes qui ont envisagé ce problème sont d'accord pour affirmer que l'Est français marche vers un bel avenir et qu'il réussira à la longue à égaler le formidable bassin du Rhin.

On nous objectera peut-être que la question est résolue maintenant, puisque la contre-valeur de la perte est retrouvée. Il n'en est rien. Il ne suffit pas en effet d'avoir un débouché à sa porte, il faut encore offrir des conditions pas trop désavantageuses pour le client. Sans le concours du trafic allemand, Anvers pourra-t-il offrir ces conditions séduisantes? La perte de cette grande partie du transit n'aura-t-elle pas trop fortement ébranlé le bon marché d'Anvers et le vieux port aura-t-il encore cette grande force d'attraction qui le caractérisait si bien? Aura-t-il encore, dès le début, cette multiplicité de produits, cette grande fréquence de départs, ce grand nombre de lignes régulières, si tout est coupé avec l'outre-Rhin? Anvers se sentira-t-il encore la force suffisante pour trans-



mettre à des conditions avantageuses les produits du Nord-Ouest français qui demanderaient à transiter par le port belge ?

Laissons à l'avenir le soin de répondre à ces questions et, en attendant, ne soyons pas trop optimiste. La France, d'ailleurs, consentira-t-elle de gaieté de cœur à faire transiter ses marchandises par le port belge, alors que ses deux ports, Dunkerque et le Havre, veulent à tout prix être favorisés ?¹ M^r Billiard lui-même exprime une certaine crainte à ce sujet quand il dit de la France : « Elle se cantonne volontairement en elle-même, et au point de vue économique désire se suffire à elle-même. » Certes, la France fera des sacrifices pour récompenser la Belgique de son attachement à la cause commune et pour panser la grande plaie que l'occupation prolongée des armées ennemies aura encore envenimée.² Malgré toute la sollicitude qu'elle montrera pour sa petite sœur du Nord, elle devra penser également à se relever elle-même. Même si l'Allemagne est totalement écrasée, la France sortira également affaiblie de cette lutte gigantesque : pourra-t-elle reprendre l'héritage commercial et industriel de l'Allemagne ? M^r Victor Cambon, abordant la question, s'exprime en ces termes : « La France est-elle au moins en mesure de reprendre l'héritage commercial et industriel de l'Allemagne ? Le bureaucratisme de la France, qui a entravé constamment son essor économique et ses lois sociologiques influencées par des passions politiques dépourvues de toute espèce de compréhension à l'égard des exigences de l'évolution économique, le régime de la phrase et le favoritisme qui vicient l'organisation française tout entière, ont créé matériellement et moralement une situation de fait qui ne permet guère d'entretenir des illusions à ce sujet. » Anvers non plus ne doit pas se faire trop d'illusions au sujet du transit qui lui viendrait

¹ L'*Intransigeant* du 9 juin 1919, en parlant du port de Dunkerque : « Ce que Dunkerque pourrait faire », termine son article en ces termes, après avoir indiqué la possibilité de l'abolition des surtaxes des entrepôts au profit d'Anvers : « Les raisons (du désintéressement des pouvoirs publics) personne n'a jamais pu les connaître, mais quelles qu'elles soient, elles coûtent en ce moment à la caisse dunkerquoise des milliers de francs par jour, réduisent au chômage une population de dockers tout à fait intéressante et risquent de ruiner à tout jamais un des ports de France les plus admirablement organisés pour une circulation économique à grande puissance. »

² Le système des surtaxes des entrepôts semble être écarté complètement en ce qui concerne l'Alsace et aussi la Lorraine ; un courant assez fort déjà attire depuis l'armistice tout le trafic de l'Est vers Anvers par le Rhin.

des régions industrielles françaises. Le *Matin* du 20 mai 1917 annonce déjà que la Chambre de Commerce de Dunkerque est autorisée à emprunter, jusqu'à concurrence de 7 millions de francs, les sommes nécessaires à l'extension de l'outillage public qu'elle administre dans le port de cette ville. Au Havre, on construit déjà de grandes cales sèches et un avant-port capable de recevoir les plus grands navires ; un bassin de 860 sur 800 mètres est déjà creusé. D'autre part, un plan existe pour la construction d'un système de canalisation puissant et bien aménagé et agencé entre Dunkerque et Sedan avec embranchements, d'une part dans la vallée de la Chièrs, d'autre part, sur le plateau de Briey et la vallée de l'Orne. Il est vrai que ce projet traîne déjà dans les cartons de l'administration depuis des années. Mais qu'importe, il existe et que deviendrait Anvers si ce projet se transformait en réalité ?

Nos craintes pour l'avenir du port de l'Escaut sont donc bien justifiées. Si la France n'aide pas la Belgique par tous les moyens en son pouvoir et même parfois au détriment de ses propres intérêts, la perte du transit allemand constituera un coup très grave pour la vie nationale belge. Mais, au lieu d'être aussi pessimistes, ne pouvons-nous trouver d'autres moyens, plus pratiques pour exclure l'Allemand de la Belgique ? Ne pourrait-on pas tolérer le transit par Anvers et restreindre autant que possible le commerce spécial entre la Belgique et l'Allemagne ? Certes, l'Allemand profiterait encore de ce transit parce que ses produits arriveraient sur le marché extérieur en prenant la route la plus courte et la plus avantageuse. Mais si Anvers repousse ce transit, Rotterdam le prendra de bon cœur. N'oublions pas que le port de Nieuwen Waterweg guette sa voisine du Sud ; sa vieille haine contre Anvers reste toujours vivace et avec une joie folle il se jetterait sur les dépouilles du beau port de l'Escaut.

Cette idée de ne pas rompre totalement toute relation commerciale avec l'Allemagne est défendue par maint économiste, même par l'éminent économiste Charles Gide. A ce sujet, M^r André Fontainas s'exprime en ces termes dans sa brochure publiée sous le titre : *Le port d'Anvers* : « La forme la plus sotte du nationalisme le plus étroit serait d'obéir à de certaines suggestions et de rompre à jamais toutes relations même commerciales avec l'Allemand haïssable. Pure dérision au sur-

plus, car, au grand détriment du port belge, rien ne favoriserait mieux les intérêts de Brême, de Hambourg ou des ports néerlandais. Calcul stupide, la Belgique serait punie et non pas l'Allemagne. »¹ Cette opinion est et doit être la nôtre malgré toutes les considérations politiques ; « en matière d'économie politique la considération des réalités peut et doit seule dicter des attitudes. »²

Nous sommes loin de vouloir préconiser un rapprochement économique avec ceux qui ont traité les populations belges comme des esclaves, avec ceux qui ont anéanti l'industrie belge afin de la remplacer sur le marché mondial. Contre ces bourreaux, l'industrie nationale doit être protégée pendant des années et il faut mettre tout en œuvre pour lui assurer un triomphe complet sur le marché international. Ici la volonté de tous les Belges doit être ferme, car le peuple belge ne pardonnerait aucune faiblesse. Seulement, il ne faut pas que la Belgique pousse l'exclusivisme jusqu'à bannir le transit allemand dont elle a besoin pour faire revivre Anvers. C'est l'intérêt du pays de le favoriser. Anvers ne peut périr, car il est un des rouages les plus importants de l'organisme économique de la Belgique.³

¹ Concernant l'avenir d'Anvers, M. Jean Mallère a écrit un article fort intéressant dans *l'Information*. En général, cet écrivain est optimiste. Il dit entre autres : « Le danger est grand évidemment pour Anvers de se voir privé de tout fret qui lui arrivait par canal ou par voie ferrée de Westphalie et des provinces rhénanes. Mais il ne faut pas oublier que, même si des droits protecteurs élevés dressent une barrière entre la Belgique et l'Allemagne, ces droits ne joueront pas pour les matières premières en transit et Anvers continuera à attirer le fret par des facilités exceptionnelles que lui assurent sa position naturelle et l'excellence de son organisation et de son outillage. »

² DE LEESEN. *La politique des transports en Belgique*, p. IX.

³ Nous constatons avec plaisir que la plupart des journaux belges envisagent cette question sous l'angle de la réalité. Le journal flamand *De Standoord*, du 4 juin 1919, écrit notamment : « L'exportation des produits étrangers est une question vitale pour notre port : « To be or not to be ». Être ou ne pas être. D'autre part, le journal *Le Soir* du 5 juillet 1919 contient le compte rendu d'une réunion tenue par la Commission des Affaires économiques conjointement avec la Commission des Affaires Étrangères. D'une lettre adressée par ces Commissions aux ministres compétents nous extrayons le passage suivant :

« D'une façon générale la Belgique entend rester fidèle au libre échange qu'elle considère comme le régime le plus favorable à son épanouissement économique.

« Toutefois cette politique ne sera possible vis-à-vis des Puissances centrales que le jour où il sera constaté que celles-ci ont donné aux industries belges ravagées ou détruites les réparations intégrales et les indemnités totales pour la perte subie et pour le rétablissement de ces industries au point de vue technique, commercial et financier. »

Pour être plus complet dans ce court exposé de l'avenir d'Anvers, ajoutons quelques détails sur le développement futur de la navigation intérieure qui s'appuie sur le port de l'Escaut. Pendant la guerre, il s'est formé à Londres un comité composé d'hommes éminents, qui ont à cœur la prospérité d'Anvers et qui étudient toutes les améliorations qu'il est possible d'apporter au système de la navigation intérieure. Au cours de plusieurs séances, ce comité a arrêté le programme de défense ci-dessous, lequel a été communiqué au Ministre des Travaux publics :

1) Le gouvernement devrait renoncer, au moins pour une période déterminée, aux droits de péages qui grèvent lourdement la batellerie et dont, depuis des années, on poursuit la suppression. Éventuellement, le gouvernement serait invité à généraliser cet affranchissement par des accords à conclure avec les propriétaires des grands canaux ne faisant pas partie du domaine national. L'unification des droits serait une mesure équitable ;

2) Le gouvernement pourrait allouer une prime à la navigation intérieure, prime qui serait calculée à raison du tonnage transporté et qui trouverait sa justification dans la collaboration apportée par la batellerie au département des chemins de fer ;

3) Création d'une banque de crédit qui aurait pour mission d'aider les sociétés de crédit maritime et fluvial et de fournir aux bateliers les sommes qui ne peuvent être avancées par les sociétés hypothécaires. Ces prêts seraient garantis soit par les indemnités de guerre auxquelles auraient droit les bateliers dont les bateaux ont été réquisitionnés, détruits ou avariés, soit par le cautionnement de mutualités ou d'unions professionnelles ;

4) Une prime proportionnelle au tonnage, accordée à tout bateau d'intérieur construit pendant la guerre et durant la première année après la guerre, serait de nature à provoquer une augmentation de la flottille de navigation intérieure ;

5) Rachat des canaux privés. Il est désirable que le réseau fluvial soit géré d'une façon uniforme ;

6) Achèvement des canaux du centre, y compris celui de Charleroi ;

7) Création d'une section de navigation intérieure au sein de nos principales Chambres de commerce ;

8) Le Comité invite les Chambres de commerce des principaux centres fluviaux belges à étudier la création dans leur ressort d'une Bourse de batellerie ;

9) Unification, autant que possible, des contrats d'affrètement suivant le type d'Anvers ;

10) Création, partout où faire se pourra, de Chambres arbitrales ;

11) Publication prochaine d'un Guide révisé du batelier ;

12) Abolition définitive des taxes spéciales, quelle que soit leur nature, prélevées en France ;

13) Création d'écoles professionnelles pour enfants de bateliers. L'encouragement des établissements créés par l'initiative particulière qui seront contrôlés par les autorités locales et subsidiés par l'Etat, la province et la commune, est recommandé ;

14) Exploitation par l'Etat, ou par l'initiative privée, sur le réseau national, d'un service électrique de halage et de manœuvre des écluses ;

15) Eclairage des voies et des ouvrages d'art en vue de la navigation de nuit ;

16) Conclusion d'un emprunt destiné exclusivement aux travaux hydrauliques reconnus nécessaires et à amortir par annuités inscrites aux budgets de l'Etat ;

17) Création d'une Commission internationale chargée de l'étude des améliorations dont sont susceptibles les liaisons fluviales franco-belges et de poursuivre l'unification des régimes.

Bien que ce programme ait été accepté en principe par le Ministère des Travaux publics, le premier point, la suppression des péages, a rencontré une vive opposition. « Les besoins d'argent après la guerre empêchent l'exécution d'une telle mesure », fut la réponse du Ministère. Cette objection a été vivement com-

battue par la presse. On se demande en effet, pourquoi, après cette dure leçon de la guerre, on se perd encore dans des mesquineries et l'on hésite à consentir des sacrifices nécessaires au bien de tout le pays. En somme, ces péages lui apportent un bon million. Nos produits nationaux sont donc grevés de cette somme sur le marché extérieur. Or, à une époque comme celle de demain, où tout se calculera à coups de centimes, cette somme est déjà une trop forte charge pour notre industrie nationale qui aura besoin du soutien de tout le pays. Le commerce, Anvers et l'industrie exigent qu'on abolisse les péages.¹

Quelques mots de conclusion. Anvers marche-t-il vers la décadence ou vers le progrès ?

Nous ne pouvons répondre à cette question d'une façon absolue. D'une part, la rupture économique totale avec l'Allemagne enlèverait à Anvers une grande partie de son trafic pour donner une avance formidable à Rotterdam. D'autre part, l'arrière-pays français serait un précieux appui si les ports français, Dunkerque et le Havre ne disputaient pas à Anvers tout le trafic que les centres industriels du Nord, de l'Est et de l'Alsace-Lorraine peuvent créer. Quoi qu'il en soit, Anvers traversera une longue période de crise, qui profitera surtout à Rotterdam. Au lendemain des hostilités l'énorme quantité de marchandises qui encombraient les quais et les entrepôts d'Anvers avant la guerre, fera défaut et le fret de retour manquera ainsi pour influencer le prix de transport. Il faudra attendre un temps plus ou moins long avant qu'Anvers ait retrouvé son bon marché d'autan.² Ayons confiance et rappelons-nous la solennelle déclaration des puissances alliées : « Les puissances alliées et garantes (France, Angleterre, Italie, Japon) déclarent que, le moment venu, le Gouvernement belge sera appelé à

¹ Cf. *La Métropole* du 10 février 1917, n° 41 « Le sort d'Anvers et la suppression des péages. » Quant aux autres points du programme plusieurs mesures semblent être maintenant en voie d'exécution. Espérons que les pouvoirs publics procéderont rapidement : hésiter dans ce domaine serait pécher contre l'intérêt d'Anvers.

² Nous devons faire remarquer ici que depuis la clôture de l'armistice certains concurrents semblent se réjouir de la crise que traverse le port d'Anvers. Ils mènent une politique systématique de dénigrement en représentant Anvers comme port « boche » et en critiquant ses installations. Il nous serait facile de démontrer, statistiques officielles en mains, qu'avant la guerre il y avait plus d'Allemands à Liège qu'à Anvers. En outre, les soldats anversois ont bien prouvé à l'Yser qu'ils appartenaient à un port belge. D'ailleurs, le président de la Chambre de commerce d'Anvers a réduit à néant ces assertions calomnieuses.

participer aux négociations de paix et qu'elles ne mettront pas fin aux hostilités sans que la Belgique soit rétablie dans son indépendance politique et économique et largement indemnisée des dommages qu'elle a subis. Elles prêteront leur aide à la Belgique pour assurer son relèvement commercial et financier. » ¹

¹ Nous savons aujourd'hui qu'en effet la Belgique a été appelée à venir accepter les conditions du « Conseil des cinq » et que ce pays a été désillusionné quant au paiement des indemnités qui lui sont dues. L'avenir d'Anvers en subira nécessairement le contre-coup. Heureusement que le peuple belge a conscience de sa grande force productive et de son esprit d'entreprise.

CHAPITRE II

Anvers et le Rhin.

1. Étude générale.

Géographiquement Anvers est aujourd'hui le port de l'Escaut et non du Rbin qui ne l'associe que très indirectement à son trafic ; la Hollande, en construisant le barrage de Woensdrecht pour sa voie ferrée Flessingue-Allemagne, lui a enlevé sa liaison naturelle avec le Rbin par l'Escaut oriental. Le gouvernement néerlandais se basait sur l'art. 9 du traité hollando-belge du 19 avril 1839 :¹

« Si des événements naturels ou des travaux d'art venaient
« par la suite à rendre impraticables des voies de navigation
« indiquées au présent article, le Gouvernement des Pays-Bas
« assignerait à la navigation belge d'autres voies aussi sûres
« et aussi bonnes et commodes en remplacement des dites
« voies de navigation devenues impraticables. »

Cette autre voie, le canal Wemeldingen-Hansweert, n'était guère meilleure et plus commode que l'Escaut oriental, comme le remarque Schumacher (ouvrage cité). Elle allonge la route du Rhin de 50 kilomètres, sans compter la perte de temps causée par l'arrêt dans les écluses du canal ; elle rapproche la navigation de la mer et l'expose ainsi au flux et au reflux, aux brouillards et aux tempêtes. Aussi, quand, du côté hollandais, on soulevait la question de la canalisation de la Meuse limbourgeoise

¹ Cité par SCHUMACHER, p. 142. Cf. GUILLAUME, *L'Escaut depuis 1830*. Bruxelles, 1903, p. 1-96.

en 1912, la Chambre de Commerce d'Anvers revint sur le problème du Rhin et riposta le 16 juillet 1912 :¹ « Il est regrettable que la Belgique ait laissé accomplir cet acte incroyable, mais il serait encore plus impardonnable qu'elle ne cherchât pas, en ce moment où la Hollande nous demande de nouvelles faveurs, à obtenir la remise en état de l'ancien passage vers le Nord par l'Escaut oriental. Nous ne pouvons penser, cela va de soi, à demander la suppression du barrage de Wremsdrecht, long de 3600 mètres et servant au passage des trains entre Flessingue et l'Allemagne. Mais il nous est revenu que des techniciens belges ont conçu l'idée de remplacer une partie de ce barrage par un pont sous lequel les bateaux passeraient aisément. La Belgique prendrait les travaux à sa charge, de même que les frais de dragage qui seraient à exécuter pour rendre navigable à nouveau l'Escaut oriental barré et forcément resté à un état très négligé. »

« Toujours est-il que quelque chose doit être fait de ce côté-là ; il navigue déjà de très grands navires rhénans trop longs pour pouvoir passer par les écluses existantes du canal de Hansweert. Il est vrai que le Waterstaat néerlandais construit des écluses de 140 mètres de long ; mais cela ne permettra pas encore d'écluser deux ou plusieurs grands bateaux à la fois et cela ne supprime pas les inconvénients d'une navigation mi-maritime ni du passage par un canal barré par un pont de chemin de fer. Les Hollandais nous doivent la restitution d'une route plus courte et entièrement libre qui ne nous oblige pas à vaincre ces entraves et ne nous prive pas, en leur faveur, des avantages naturels des fleuves internationaux qui mènent à nos ports aussi bien qu'aux leurs. »

« Lorsque cette route existera de nouveau, la distance entre Anvers et les bras fluviaux du Rhin, là où ils se jettent dans les estuaires maritimes, sera notablement raccourcie et les dangers de la navigation mi-maritime seront aussi notablement amoindris. Nous aurons encore un chemin plus long à faire que Rotterdam pour atteindre le Rhin allemand ; mais la route d'Anvers entièrement libre ne dépasserait plus en longueur

¹ Nous n'avons traité ici que le côté économique de la question bien qu'en ce moment des négociations soient en cours avec la Hollande pour obtenir une sécurité militaire plus grande pour Anvers et la Belgique. Ce point sort du cadre de cette étude.

celle de Rotterdam que de 70 à 80 kilomètres, tandis que la différence par la déviation de Hansweert est de 130 kilomètres sans considérer les entraves constituées par deux écluses et un pont ; bien qu'ayant encore le désavantage de la distance, nous pourrions lutter, dans ces conditions, sur un pied approchant bien plus de l'égalité que ce n'est le cas pour le moment. »¹

Ce ne fut pas uniquement la Chambre de Commerce d'Anvers qui exigeait des dommages et réparations pour le barrage de Woensdrecht ; quelques chauvins proposaient même une guerre avec la Hollande pour empêcher celle-ci de ruiner Anvers. Bientôt les esprits se calmèrent, mais cela n'empêche qu'il y a là un préjudice dont les Hollandais doivent réparation à leurs voisins puisqu'ils ont porté atteinte au rendement maritime et commercial de l'Escaut.

Pour garder au port national un accès libre, direct et sûr à la mer, certains ingénieurs ont proposé la construction d'un canal direct Anvers-Zeebrügge ; des économistes un peu trop patriotes ont réclamé l'abandon par la Hollande de sa province de la rive gauche de l'Escaut, la Zélande, mais il est évident qu'elle ne souscrira jamais à pareille prétention ; d'autres encore ont voulu porter la question devant le tribunal arbitral de La Haye.² Un tunnel passant sous le barrage serait encore la meilleure solution de ce problème.

Quoi qu'il en soit, au point de vue de la navigation rhénane Rotterdam possède des avantages incontestables sur Anvers. Bien que la distance de 130 kilomètres, qui sépare Rotterdam du port belge, joue un certain rôle, elle n'est pourtant pas l'élément décisif de la lutte ; la loi de l'offre et de la demande, cette loi qui régit la navigation maritime et le mouvement des ports, a également son importance pour la navigation du Rhin. En 1912, le port de Nieuwen Waterweg importait par le Rhin 6 millions de tonnes, et exportait par la même voie 15 millions de tonnes. L'équilibre est loin d'être complet ; selon le mot de Schumacher la balance passive du tonnage empiète de Rotterdam sur le Rhin. Les ports allemands du Rhin exportent 40 % de moins qu'ils n'importent, de sorte que la concurrence

¹ *Bulletin de la Chambre de commerce d'Anvers*, 16 juillet 1912.

² Des négociations sont en cours entre la Belgique et la Hollande pour trouver un terrain d'entente. La sécurité militaire du côté de l'Escaut ne peut être obtenue que moyennant la possession de la Flandre zélandaise.

pour une charge de retour vers les ports de l'embouchure est excessivement aigüé. De même que sur un marché public l'acheteur s'adresse au vendeur qui offre les conditions les plus avantageuses, de même l'expéditeur confie ses marchandises au batelier qui offre le plus d'avantages. Rien d'étonnant que le batelier averse d'une cargaison de retour accepte souvent une course plus longue pour un prix très réduit. La distance ne joue donc pas un rôle décisif.¹ Le fret est souvent beaucoup plus élevé pour le trajet Mannheim-Ruhrort, que pour le parcours plus long de 200 kilomètres Mannheim-Rotterdam ; la distance de 130 kilomètres qui sépare Anvers de Rotterdam ne peut donc être considérée comme un avantage décisif en faveur de Rotterdam. Surtout pour la descente du Rhin, où l'excès du tonnage disponible et la force gratuite du courant jouent un grand rôle, la longueur du parcours n'est que rarement un élément du prix de transport. En 1912, par exemple, le fret du charbon de Ruhrort à Anvers s'élevait, au mois de janvier, à 1,39 mark la tonne contre 1,40 mark pour le trajet Ruhrort-Rotterdam ; au mois d'avril de la même année à 1,29 mark contre 1,40 mark.

Si, pour la descente du fleuve, le port de l'Escaut peut être mis à peu près sur le même pied que celui de la Meuse, il possède le même avantage pour la navigation vers l'amont du Rhin et cela parce qu'Anvers est la grande place de combat où les charbons anglais et allemands se rencontrent. Les charbons belges ne participent presque pas à cette lutte, le centre houiller étant trop éloigné de la métropole commerciale et les charbons belges devant arriver par rail pour concurrencer les arrivages par eau, bien meilleur marché. Quelque temps avant la guerre on remarquait, d'année en année, une prédominance graduelle des charbons de la Ruhr. En 1912, 3 $\frac{3}{4}$ millions de tonnes de charbons allemands ont été importés dans les ports belges. La houille allemande peut donc être considérée comme l'élément compensateur pour les expéditions d'Anvers vers le Rhin. On remarque ainsi ce curieux phénomène que, sur tout le

¹ Le canal de la Campine étant trop peu profond pour les grands bateaux charbonniers, les charbons de Liège doivent employer le rail, et, comme le transport par rail de Liège à Anvers revient à 2 fr. 75 la tonne, la Belgique est battue par les charbons de Ruhrort arrivant par bateaux rhénans (avec un fret de 1 fr. 25, bien que la distance soit double.

parcours du Rhin, la balance passive du tonnage domine depuis Bâle jusqu'à Rotterdam, tandis que le contraire se produit pour le trajet Rotterdam-Anvers. En effet, le port belge importe plus qu'il n'exporte par le Rhin. Le rapport entre les importations et les exportations par cette voie est de $5\frac{1}{2}$ à 3 ; de ce fait, il y a toujours un tonnage disponible et partant bon marché pour les produits à destination du Rhin.¹

Ce phénomène explique pourquoi en 1912 le fret des blés expédiés d'Anvers vers le Rhin supérieur et la Suisse était inférieur de 15 à 25 ct. la tonne à celui des blés expédiés de Rotterdam (Herm. Schumacher. « Antwerpen »):²

Et malgré tout, en nous mettant bien en face de la réalité, nous constatons que Rotterdam, si fier de son fleuve, domine de beaucoup dans la navigation rhénane. Généralement, il y a une différence de fret en sa faveur. Où en chercher la cause ? Depuis des dizaines d'années, Rotterdam n'a cessé d'adapter son port aux exigences les plus modernes de la navigation rhénane. En 1905 se formait la Société des élévateurs flottants pour le déchargement des grains et en 1912, 24 de ces engins ne cessaient de travailler jour et nuit, réalisant ainsi une forte économie de temps, de faux frais et diminuant le fret. Par contre, Anvers attendit jusqu'en 1911 pour installer deux de ces élévateurs flottants ; en 1912, six étaient en pleine activité, mais c'était déjà trop tard. Aux dépens d'Anvers, le port de la Meuse avait déjà réussi à s'attirer une grande partie des céréales destinées à l'Europe centrale. Il faut bien l'avouer, Anvers n'a pas su comprendre la grande importance de la navigation rhénane ; au lieu de lier intimement la navigation maritime à la navigation fluviale, en facilitant le transbordement des blés et des houilles, les chalands rhénans furent ancrés dans un coin perdu du port. Espérons que la politique rhénane anversoise suivra une autre orientation dans l'avenir. Le Rhin est un élément important dans la prospérité d'Anvers ; il peut jouer un rôle tellement considérable qu'il serait impardonnable de ne pas le favoriser par tous les moyens.³

¹ Cf. SCHUMACHER, p. 50.

² Cf. SCHUMACHER, *passim* et *Anmerkungen*, p. 145.

³ Le Rhin étant placé désormais sous la surveillance d'une commission mixte au sein de laquelle la Belgique compte ses meilleurs amis, le moment nous semble particulièrement favorable pour adopter une vraie politique rhénane. La France, la grande sœur voisine de la Belgique, est devenue la plus grande puis-

2. Le canal Escaut-Rhin.

A. Considérations générales.

Afin de réserver à Anvers une situation privilégiée dans le trafic de la vallée rhénane, les industriels et les économistes se sont occupés depuis longtemps de mettre en communication directe Anvers avec le Rhin. Déjà Napoléon I^{er} avait compris toute l'importance de cette question et il fit amorcer un canal à Crefeld, mais les travaux ne furent jamais repris. A partir de 1812, on a néanmoins beaucoup reparlé de ce projet si avantageux pour Anvers et pour son hinterland allemand et suisse. Malheureusement, depuis 1830, le tracé doit emprunter le territoire hollandais. 1830 ! date de la glorieuse indépendance du pays n'a cependant pas donné à la Belgique une indépendance économique. C'est un des grands problèmes de la patrie belge de demain que d'obtenir cette complète indépendance du dehors. Dans un superbe article du *Mercur de France*,¹ M^r Fussmoré décrit la situation en ces termes : « Il importe également, dans la saignée que nous avons subie, de ne pas oublier que la partie des Pays-Bas dont nous sommes est économiquement tributaire de la Meuse, de l'Escaut et du Rhin. Or, sur la Meuse, nous sommes fermés par Maastricht, sur l'Escaut nous sommes fermés par Flessingue et si une clé sur le Rhin ne nous est pas donnée, notre industrie sera privée (et Anvers aussi) de la garantie des produits du Sud de l'Allemagne, de la Suisse et du Nord de l'Italie, qui lui sont indispensables. » Et qu'on n'objecte pas que c'est un exalté qui parle, car un simple coup d'œil sur la carte suffit à établir le bien fondé de ces observations.

Avec 1830 s'ouvre également l'ère des chemins de fer. Les voies d'eau, beaucoup plus coûteuses, furent abandonnées mo-

sance rhénane et la plus intéressée à l'exploitation intensive de la Rhénanie. Comme le pays belge doit attendre la récupération de plusieurs milliards du rendement des provinces rhénanes, les Belges devraient se mettre d'accord avec les républiques française et helvétique pour concentrer à Anvers tout le mouvement rhénan ; une politique de concentration, voilà le mot d'ordre auquel il faut obéir.

¹ *Bulletin* de décembre 1916.

mentanément et les dirigeants de tous les pays se lancèrent bientôt dans une vraie folie de chemins de fer. Aujourd'hui, dans les États civilisés, les voies ferrées traversent toutes les villes et même les hameaux les plus reculés. Les chemins de fer sont surchargés et on reconnaît qu'ils ont besoin d'être allégés, parce que l'essor formidable du commerce intérieur, marchant de pair avec la croissance incomparable du commerce international, met toujours de plus vastes quantités de marchandises en mouvement. Les chemins de fer doivent limiter leur activité au transport des personnes et des produits peu encombrants, d'un prix relativement élevé, et céder aux voies fluviales les marchandises lourdes qui doivent parcourir une grande distance. Voilà un vrai problème économique qu'on doit s'efforcer de résoudre d'une manière satisfaisante, car ce n'est pas par une lutte mais par une collaboration de la voie ferrée et fluviale qu'on peut espérer un développement économique sérieux.

En Belgique, ce problème n'est pas très compliqué ; d'un côté, les voies d'eau et de l'autre le réseau très dense des voies ferrées forment un ensemble remarquablement complet et bien agencé. « Partout, dans le Hainaut fumeux ou les Flandres embrumées, on rencontre des voies artificielles raccordant entre elles les deux grandes routes naturelles que forment la Meuse et l'Escaut ; aujourd'hui, 1640 kilomètres de voies navigables constituent pour la Belgique un outillage économique d'incalculable valeur. »¹ De toutes ces voies fluviales et ferrées, Anvers est le point de départ et le point terminus.

A vrai dire, le bassin rhénan n'est pas encore relié directement au port de l'Escaut.

Mais comment effectuer cette liaison ? Faut-il donner ici la préférence à une immense voie ferrée ou bien à une voie fluviale ? A notre point de vue, une voie fluviale est préférable à une voie ferrée. Dans nos temps modernes, ces dernières sont déjà surchargées de matières premières lourdes, qui très souvent d'ailleurs, ont besoin d'un tarif différentiel pour atteindre, dans des conditions assez avantageuses, leur lieu de consommation. A des époques d'une grande intensité industrielle, nous constatons que la direction des chemins de fer est forcée d'aug-

¹ Cf. *La Belgique illustrée*, par DUMONT-WILDEN.

menter le matériel roulant, lequel, pendant d'autres périodes, reste totalement inutilisable. A noter encore les nouvelles installations dans les gares, les mesures de sécurité plus grandes, l'augmentation du personnel qu'une recrudescence de mouvement provoque pour les chemins de fer. Combien de fois ne voyons-nous pas des trains de voyageurs se frayer difficilement un passage à travers l'encombrement des trains de marchandises ?

Certes, les voies navigables n'offrent pas cette même facilité de pénétration dans les régions environnantes, la construction des canaux coûte environ le triple de celle des voies ferrées ; mais, par contre, les voies d'eau n'exigent pas de frais d'entretien aussi considérables que le matériel roulant et le ballast d'une ligne ferrée. A tonnage égal, les navires reviennent encore meilleur marché que les chemins de fer.

Ces dernières années, on a soulevé l'idée de construire un chemin de fer de type gigantesque et beaucoup d'esprits pratiques s'en sont même occupés sérieusement. Le premier travail concernant ce problème a paru en 1900 (*Massengüterbahnen*, par W. Rathenau et W. Cauer). La question a été envisagée au point de vue technique, commercial et scientifique, mais l'étude qui en a été faite n'a pas fourni un projet déterminé, qui puisse servir de plan d'exécution. Ce chemin de fer permettrait un transport énorme par wagons de 40 tonnes, de telle façon que « comme un chapelet toute la ligne serait couverte de wagons et qu'il n'y aurait plus de vides entre les différents transports ». Évidemment, sur nos lignes actuelles reliant Anvers à Cologne, on ne peut penser à faire circuler des wagons d'une charge de 40 tonnes et d'un poids propre de 10 tonnes ; le ballast des lignes actuelles ne supporterait pas une telle pression. D'autre part, si on pose des rails spéciaux, il n'y a plus d'embranchement possible. Nulle part d'ailleurs, même dans les plus grands centres industriels, on n'a exécuté un tel projet. Ce problème est encore trop peu étudié pour qu'on puisse recommander la construction d'une ligne semblable d'Anvers au Rhin. En général, les partisans d'un tel projet poursuivent l'unique but de combattre à tout prix le creusement des canaux. Nous pouvons donc conclure, qu'en principe, une voie d'eau reliant Anvers au Rhin est préférable à cette voie ferrée, type Rathenau.

B. *Les projets.*

Comme nous l'avons déjà dit plus haut, le tracé d'un canal Escaut-Rhin doit nécessairement emprunter le territoire hollandais. Il est tout naturel que la Hollande ne se montre guère favorable à l'établissement d'une artère fluviale qui reliait la métropole belge à la plus grande voie de pénétration entre l'océan et l'hinterland de l'Europe centrale et on ne peut pas lui en vouloir de soigner d'abord ses intérêts en refusant le passage sur son territoire à cette ligne qui serait la concurrente de Rotterdam. Si cependant, quelque temps avant les hostilités, la commission hollando-belge, constituée pour l'étude de ce projet, en est arrivée à un accord, c'est que la Belgique a consenti à la canalisation de la Meuse depuis Liège, et fournit ainsi à Rotterdam une nouvelle source de prospérité. La canalisation de la Meuse, en effet, constitue une compensation pour la Hollande; elle constitue en même temps un avantage immense pour le bassin industriel de Liège. Ce qui le prouve suffisamment, c'est que les charbons liégeois devant faire un détour considérable et payer des taxes onéreuses sur nos voies navigables pour arriver à Anvers, reviennent plus cher à Anvers que ceux des bouillères de Ruhrort. Ajoutons que Liège expédie annuellement pour 40 millions de marchandises. Si l'on tient compte que le transport vers Rotterdam est plus facile et moins coûteux, il faut convenir que la canalisation de la Meuse mettra encore Anvers en état d'infériorité vis-à-vis de sa rivale. Rotterdam ne compte pas seulement attirer les produits de la région de Liège, mais encore ceux, très importants, de la vallée de la Meuse, voire de la Sambre.

Enfin ces travaux mettront le port de Rotterdam en communication avec le bassin houiller du Limbourg hollandais lequel, il est vrai, n'a pas encore atteint un haut degré de prospérité (pourtant depuis la guerre des progrès formidables ont été réalisés), mais qui, étant donnée cette voie d'écoulement et la possibilité démontrée de couvrir par là tous les besoins du pays, sera appelé bientôt à une exploitation des plus actives. D'une part, Rotterdam verra ses désirs satisfaits et d'autre part la Hollande permettra qu'un canal rhénan traverse son territoire. Telle fut du moins la conclusion de la commission

hollando-belge mentionnée plus haut ; tout porte à croire que les deux gouvernements la sanctionneront tôt ou tard de leur haute autorité.

Mais quelle sera cette ligne d'Anvers au Rhin ?

Les projets présentés sont au nombre de quatre :

1) Le projet Henrich (1899) qui consiste à relier directement Anvers avec le bassin industriel de la Ruhr ;

2) Le projet Schneiders qui mettrait Anvers en communication avec le Rhin moyen et supérieur ;

3) Le projet Valentin qui prend la direction Sud-Est (Anvers-Maastricht) pour virer vers le Nord-Est par München-Gladbach et Neuss ;

4) Le projet Rosemeyer — canal maritime, à grande section Widdig (Rhin) — Neuss — Anvers (1915).

Nous allons examiner successivement ces différents projets.

1. Le projet Henrich.

C'est en 1626 qu'on songea pour la première fois à relier l'Escaut au Rhin. Les Espagnols étaient alors maîtres de la rive gauche du Rhin ; ils entreprirent le creusement de la « Fossa Eugéniana », voie d'eau, qui devait quitter la Meuse près de Venloo par la Gueldre pour atteindre le Rhin, près de Rheinberg. Ce canal, dont il subsiste de nombreux vestiges, resta inachevé. En 1808-1810, on entreprit la création du « canal du Nord », projeté par Napoléon, qui devait aboutir près de Neuss ; mais, comme il est dit plus haut, ce canal ne fut pas achevé non plus. En 1873, la ville de Crefeld reprit l'examen d'un nouveau projet, ayant toujours le même objectif. Elle prétendait à juste titre qu'on pourrait éviter la longueur et les périls de la voie du Rhin vers Anvers au moyen d'un canal plus court et moins dangereux, qui procurerait de grands avantages au commerce et à l'industrie de la région. Les villes intéressées et les gouvernements hollandais et prussien étant partisans convaincus de ce plan, la ville de Crefeld pria le professeur Henket, de Delft, d'élaborer un projet pour relier le Rhin à Venloo sur la Meuse, en passant par Crefeld. Le plan, auquel fut adjoint un tableau des frais de construction pour la section Nederweert-Venloo, fut rapidement établi. En même temps que le parlement hollan-

dais discutait longuement la question de la participation de l'État aux frais de construction de ce canal, le gouvernement prussien négociait déjà avec les différentes communes intéressées afin d'arriver au rachat du terrain nécessaire à cette nouvelle voie d'eau. Mais, en 1879, les Chambres hollandaises repoussèrent le projet à une voix de majorité. Loin de perdre

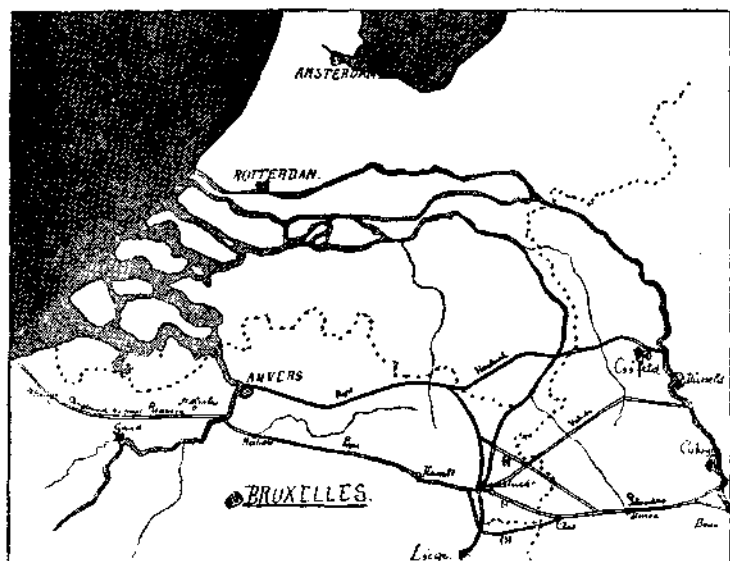


FIG. 4. — PROJETS DES CANAUX DE L'ESCAUT AU RHIN.

courage, les gouvernements prussien et hollandais arrivèrent, malgré tout, à un accord parfait en 1882. L'opposition catégorique des ports hollandais ne permit cependant pas la continuation de cette grande œuvre.

Devant cet échec, l'Allemagne se souvint du traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas le 19 avril 1839. L'article 12 de ce traité dit : « Dans le cas où aurait été construite en Belgique une nouvelle route ou creusé un nouveau canal qui aboutirait à la Meuse, vis-à-vis du canton hollandais de Sittard, il serait loisible à la Belgique de demander à la Hollande, qui, dans cette supposition, ne s'y refuserait pas, que la dite route ou le dit canal fût prolongé, d'après le même plan, entièrement

aux frais et dépens de la Belgique, par le canton de Sittard, jusqu'aux frontières de l'Allemagne.» Celle route ou ce canal qui ne pourrait servir que de communication commerciale, serait construit au choix de la Hollande, soit par des ingénieurs et des ouvriers que la Belgique obtiendrait l'autorisation d'employer à cet effet dans le canton de Sittard, soit par des ingénieurs et des ouvriers que la Hollande fournirait et qui exécuteraient aux frais de la Belgique les travaux convenus ; le tout sans charge aucune pour la Hollande et sans préjudice de ses droits et souveraineté exclusifs sur le territoire que traverserait la route ou le canal en question. Les deux parties fixeraient d'un commun accord le montant et le mode de perception des droits et péages qui seraient prélevés sur cette même route ou canal.»¹

L'Allemagne tourna ses regards vers la Belgique et se promit d'aboutir promptement avec la collaboration du gouvernement belge. En 1896 la firme « Havestadt et Sonntag » de Berlin déposa un projet de canal de liaison entre le Rhin par München-Gladbach et Sittard, la Meuse et Anvers. Ce projet, excellent dans ses grandes lignes, présentait quelques difficultés de détail. Il fut repris en 1897 par l'ingénieur allemand Hentrich, qui, en 1899, publia un nouveau plan que nous nous proposons d'examiner en détail ci-après :

Ce canal irait d'Anvers à Crefeld et au Rhin en empruntant le canal de la Campine, jusqu'à Bocholt, puis une partie du canal Guillaume jusqu'à Nederweert, le canal du Nord, de Nederweert à Beringen ; il franchirait la vallée de la Meuse aux environs de Venloo. Quant aux embouchures, l'ingénieur Hentrich ne se prononce pas sur les trois suivantes :

- 1) En face du port de Ruhrort près d'Essenberg ;
- 2) Au Nord de Werdingen dans le vieux bras du Rhin près de Budberg ;
- 3) Dans l'Erfkanal près de Neuss.

La ville de Crefeld considère l'embouchure du canal non loin

¹ Nous attirons spécialement l'attention sur les mots « une nouvelle route, ou creusé un nouveau canal ». Or la Belgique a construit une voie ferrée partant d'Anvers et allant au Rhin à travers le Limbourg hollandais. C'est là le nœud des difficultés hollando-belges. Nous estimons que la Hollande est en droit de demander une compensation pour la traversée d'un canal à travers le Limbourg hollandais.

du port rhénan de Crefeld comme le plus avantageux tant au point de vue technique qu'au point de vue économique, puisque, d'une part, elle est la voie la plus courte et la moins chère et que, d'autre part, elle relie le mieux possible les bassins houillers de la Ruhr et de la Lippe et favorise les communications avec le Rhin moyen et supérieur. Les avantages respectifs de chacun des projets d'embouchure sont d'ailleurs :

a) pour l'embouchure d'Essenberg :

Raccourcissement du trajet de 174-172 = 2 km. Économie d'une écluse ; économie de l'installation d'un port d'embouchure ;

b) pour l'embouchure de Budberg :

Suppression d'un port d'embouchure ;

c) pour l'embouchure près de Neuss :

Raccourcissement du trajet de 182-172 = 10 km. Suppression des grands travaux de terrassement sur une longueur de 10 km. entre le Niers et le Rhin où il faudrait creuser une tranchée de dix mètres au moins de profondeur.

Le projet Hentrich prévoit également deux embranchements : le premier, avec deux écluses, pour vaincre un seuil de 20 mètres, réunirait le canal et la Meuse près de Venloo ; le second, d'une longueur de 20 kilomètres, avec une seule écluse, desservirait les deux centres de München-Gladbach et Rheydt.

Pour franchir un certain nombre de hauteurs, il faudra un total de douze écluses. Actuellement, il existe dix-huit écluses de deux à trois mètres chacune sur le canal de la Campine ; dans le projet, il n'en est prévu que neuf avec chute maximum de 6,90 m. Une grande difficulté était à vaincre : les embranchements vers Turnhout, Hasselt, Beverloo, Bois-le-Duc, Deurne et Helenaveen sont à des niveaux différents ; mais on choisirait les emplacements des écluses de façon à éviter toute transformation. Le canal projeté resterait au niveau du canal du Nord (Noordervaart) c'est-à-dire à 31,60 m. approximativement à partir du Noordervaart lui-même. Il franchirait la vallée de la Meuse en remblai sur une longueur de 10 kilomètres et une hauteur de 18 mètres avec quatre ouvertures de 40 mètres chacune et le lit de la Meuse sur un pont de briques ; les déblais des abords de la Niers fourniraient les terres nécessaires pour le

remblai de la vallée de la Meuse. Pour ce qui est des dimensions : le canal aurait un plafond de 20 mètres de largeur, les écluses, d'après la proposition de la Belgique en 1907, une longueur de 115 mètres sur une largeur de 12,5 mètres et un tirant d'eau de 3,5 mètres.¹

L'approvisionnement du canal en eau se ferait par les nombreuses rivières et les canaux qu'il rencontre sur son passage et surtout par le canal latéral de la Meuse. Les frais de construction s'élèveraient : pour l'aménagement du canal de la Campine à 17 900 000 marks, du canal de Guillaume à 22 100 000 marks, du canal du Nord à 1 900 000 marks et pour les nouvelles constructions à exécuter à 27 000 000 marks, soit donc une dépense de 51 000 000 marks ou 63 750 000 francs. De plus, il est prévu une somme de 33 000 000 de marks ou 41 250 000 francs pour diverses œuvres d'art. La dépense totale serait de 84 000 000 de marks ou 105 000 000 de francs. Donnons en résumé les avantages principaux cités par la Chambre du Commerce d'Anvers en faveur du canal. On éviterait :

1) L'arrêt dans la navigation, causé par la marée basse, arrêt qui peut durer 24 heures ;

2) Les dangers des larges fleuves, surtout de l'Escaut, le courant violent, la grande navigation maritime, le brouillard presque continu ;

3) La grosse prime d'assurance à payer pour la navigation dans les bras de mer ;

4) Le remorquage contre les courants des fleuves ;

5) Les frais supplémentaires de remorquage ;

6) Une durée de voyage plus longue, occasionnée par le grand détour à faire, détour qui demanderait trois jours de navigation. L'ingénieur Hentrich prétend même que c'est une des rares voies d'eau qui offriraient autant d'avantages économiques.

Ce canal déboucherait donc au milieu du centre industriel de la Ruhr. Le bassin de la Ruhr ou plus exactement le bassin rhénan-westphalien est à cheval sur la frontière des provinces de Prusse rhénane et de Westphalie. On l'appelle bassin de la

¹ Le projet Hentrich, plus vieux de plusieurs années que les autres projets, exige une mise au point technique qui réduirait sans doute d'une manière très considérable le nombre des écluses.

Ruhr parce que c'est sur les bords de cette rivière que prit naissance, il y a quelque cent ans, l'industrie allemande.

Sur un espace grand comme une province belge, 5 à 6 000 000 d'habitants travaillent et produisent nuit et jour. Douze villes dépassent 100 000 habitants, celles de 40 000 à 50 000 ne se comptent plus. Toutes ces localités ont tellement fait tache d'huile autour d'elles qu'elles sont presque complètement soudées les unes aux autres. Déjà on a émis le projet de réunir l'agglomération en une seule cité qui porterait le nom d'*Industriapolis*. Dans ce pays, le ciel bleu et le gai soleil ne sont plus que des souvenirs d'autan tellement les lourdes fumées de toutes couleurs restent suspendues dans l'atmosphère. Partout les dizaines de milliers de cheminées, les profils de houillères coupent un horizon qui jadis était assez uniforme. Le sol tremble sous les coups des marleaux-pilons et les lourds trains de laminaires ; les oreilles tintent des bruits de ferrailles, des roulements de véhicules et des grincements de machines ; c'est la chanson de l'industrie. Krupp, Thyssen, Kirdorf, Stinnes, roi du canon, roi de l'acier, roi de la houille, Neptune rhénan, sont les héros d'une épopée formidable et d'une poésie frémissante. Déjà avant la guerre Krupp occupait 60 000 ouvriers dans la région. Thyssen pas beaucoup moins, plusieurs se contentaient de 20 000 à 25 000 ; les usines de 10 000 à 15 000 ouvriers sont nombreuses, celles de 1000 à 2000 sont du menu frelin.

Anvers est donc intéressée au plus haut degré à conquérir complètement un pareil client ; 100 000 000 de tonnes de charbon, 9 000 000 de tonnes de fonte et d'acier, un nombre invraisemblable de tonnes de toute espèce de produits constituent un fret trop alléchant et supposent un fret de retour trop abondant pour qu'on les néglige.

Ce canal aboutirait donc, comme nous l'avons vu plus haut, entre Duisbourg et Ruhrort, en lace du canal Duisbourg-Dordmund-Emden. L'embouchure près de Ruhrort présente un intérêt d'autant plus grand que des ingénieurs allemands ont conçu le projet de creuser un canal maritime de sept à neuf mètres de profondeur d'Emden au Rhin, aux environs de Wesel. Ce ne serait pas la décadence d'Anvers, mais tout au moins une grave atteinte portée à sa prospérité. Cependant, si le projet Escaut-Rhin se réalise, on y regardera à deux fois avant d'engager le milliard que nécessiterait la réalisation de

ce nouveau projet. D'où la nécessité de hâler l'exécution des travaux. L'intérêt particulier que présente le projet de la « Deutsche Rheinmündung » mérite qu'on s'y arrête quelque peu. Voici ce qu'en disent les Allemands : Rotterdam et Anvers, le premier surtout, tirent un immense bénéfice de leur situation aux embouchures du Rhin, exutoire de l'arrière-pays allemand. Or, il est un vieil adage qui dit qu'en affaires celui-là doit supporter les frais qui profite. Le trafic est tellement intense que le commerce maritime mondial que l'Allemagne fait par ces ports (Anvers et Rotterdam) est égal aux trois quarts du commerce maritime mondial qu'elle fait par ses propres ports. Il est clair que l'Allemagne ne peut se désintéresser des pertes considérables qu'elle subit de ce chef, ni payer les frais élevés qu'entraîne cet état de choses, soit dépenses directes, (voies, bateaux), etc., soit dépenses indirectes que sa situation politique en tant que grande puissance l'oblige à réaliser.

La Hollande refuse de prélever les droits de navigation nécessaires à l'entretien de la voie du Rhin ; sur son territoire, elle s'oppose à un aménagement convenable de ce grand fleuve. Même, sur la demande de l'Allemagne, le ministre hollandais a répondu en pleine Chambre par le vieux cri de « Holland in nood » : « Je maintiendrai ». Voici ses paroles (9 décembre 1910, traduction libre) :

« Le gouvernement n'hésite pas à déclarer encore une fois à la Hollande entière qu'il n'a pas changé d'idée jusqu'à maintenant dans la question des péages du Rhin. Et puisque le député de Zieriksee nous a rappelé comme ligne de conduite à suivre, la vieille devise de l'ordre militaire de Guillaume : « pour courage, sagesse et fidélité », je prends la liberté de retourner la médaille afin de lui montrer le revers sur lequel on peut lire la belle devise qui nous a tant fortifié dans les anciens temps contre le danger : « je maintiendrai ».¹

La dépendance de l'Allemagne vis-à-vis des Pays-Bas peut être mise en évidence par les points suivants :

1) La flotte rhénane comptait, en 1911, 10 344 chalands et voiliers, jaugeant 4 490 883 tonnes et montés par 25 566 marins. Dans ces chiffres, l'Allemagne n'était représentée que pour 3 055 bâtiments, 2 148 057 tonnes et 8 692 hommes. Le reste était

¹ Busz. *Die Deutsche Rheinmündung*, p. 2 et 3. Münster, 1913.

pour les deux tiers hollandais, pour un tiers belge. D'année en année ces chiffres s'accroissent en défaveur de l'Allemagne ;

2) Il en est de même pour le transport des produits. Sur 30 000 000 de tonnes transportées, 15 000 000 de tonnes reviennent à la Hollande, 11 500 000 à l'Allemagne, 3 500 000 à la Belgique ;

3) Dans la construction de bateaux rhénans, la Hollande intervient jusqu'à concurrence de 60 à 75 %. Dans ses chantiers, elle a engagé plus d'un milliard et ses gains annuels se chiffrent par dizaines de millions ;

4) La Hollande s'est engagée dans l'acte de navigation du Rhin à tenir la branche hollandaise du fleuve à la hauteur des exigences modernes. Les 4 000 000 de francs qu'elle a payés pour ce travail ne justifient pas ses prétentions d'être conformes à l'esprit des traités. D'après les Allemands, l'extension gigantesque de la navigation et l'agrandissement continu des unités exigent d'autres sacrifices. Les recherches très minutieuses ont démontré que la profondeur de 4,5 mètres à 5 mètres peut facilement être atteinte sur une largeur de 50 à 70 mètres. Cette profondeur serait suffisante pour donner accès à Cologne à presque tous les bateaux de cabotage. Par son refus, la Hollande fait à l'économie allemande un tort grave que des calculs sérieux ont évalué à environ 10 000 000 de francs par an. Un économiste allemand, Hans Busz, prétend même que la Hollande prélève ainsi un impôt indirect sur l'Allemagne. La Hollande a-t-elle tort ou raison ? Nous ne savons. Toutefois, la prospérité de Rotterdam est, à vrai dire, due uniquement à l'hinterland allemand. Les trois septièmes du commerce maritime allemand se font par le Rhin ; les quatre septièmes par les ports allemands. En 1912, plus de 31 000 000 de tonnes ont traversé la frontière à Emmerich, dont 23 000 000 de tonnes ou les trois quarts pour la Hollande et 19 000 000 de tonnes pour le port de Rotterdam. Anvers y participe pour le quart ou 8 000 000 de tonnes. Le commerce allemand total est de 120 000 000 de tonnes, le commerce fluvial allemand est de 81 000 000 de tonnes. Le Rhin participe respectivement au premier pour le quart, au second pour le tiers. L'étendue de l'hinterland de ce fleuve augmente encore de jour en jour. D'ici peu, le réseau du Rhin, c'est-à-dire son bassin économique, sera doublé par la canalisation du Haut-Rhin jusqu'aux confins de l'Autriche et de la

Suisse, celle de la Lahn, du Neckar et du Main, celle de la Moselle, enfin l'ouverture du Mittelland-Kanal jusqu'au cœur du Hanovre. Donc l'hinterland de Rotterdam et d'Anvers également va s'étendre encore au préjudice des ports allemands.

Au point de vue allemand donc, la solution la plus rationnelle de ce problème, c'est la création d'une voie d'eau en territoire germanique, voie supérieure en valeur à celle du Rhin hollandais. Par la Weser et le canal projeté Weser-Main, Brême dominera le centre de l'Allemagne et Hambourg l'Est. D'après les Allemands, Emden doit devenir la métropole commerciale de l'Ouest de l'Allemagne, c'est-à-dire de tout le réseau rhénan. Même la Suisse deviendrait ainsi totalement dépendante de l'Allemagne, qui offrirait une issue directe vers la mer.

Mais ce projet est encore loin d'être réalisé. On a déjà discuté la question de savoir si la Prusse doit favoriser spécialement Emden, son port strictement national, au détriment de Brême et de Hambourg. Il paraît juste cependant qu'à l'intérieur de l'Empire, il soit sage de ne pas forcer la nature en privant les ports hanséatiques de leur fonction naturelle : ce serait aller à l'encontre des lois économiques, Brême et Hambourg ayant créé seuls leur prospérité ; il serait injuste que la Prusse entière se dressât contre ces deux villes. Du reste, le canal Dortmund-Emden est loin d'avoir réalisé le but pour lequel il avait été créé. Les Allemands ne sont guère, en effet, satisfaits des 4 268 000 tonnes transportées en 1913 de Dortmund à Emden quoique ce chiffre ne soit atteint par aucune des voies belges, hormis l'Escaut inférieur. C'est dire qu'ils rêvent grand. La diminution des tarifs pourra seule attirer plus de fret rhénan vers Emden. Actuellement, la capacité de transport des deux voies est de : Rhin 6, Canal 1. En outre, le voyage Duisbourg-Emden exige 5-6 jours (24 écluses), celui de Duisbourg-Rotterdam 3 jours (aucune écluse). Pour détrôner le Rhin, il faudra une voie à la fois meilleure et plus courte, du moins aussi courte que le Rhin lui-même. Autrement dit, il sera nécessaire de créer au Rhin une embouchure allemande (« Deutsche Rheinmündung »). Bien entendu, ce travail doit s'exécuter sans lésier les droits de personne.

D'après le principe de Grotius, admis universellement, les riverains d'un cours d'eau international ne peuvent en user sans restriction ; ils doivent respecter les droits des riverains

d'aval. A la simple annonce du projet dont nous parlons, les Anglais et les Américains ont rappelé ce principe aux Allemands, lesquels ne se font pas faute de le fouler au pied quand cela leur convient.

Le canal Emden-Rhin ne peut acquérir la supériorité sur le Rhin que s'il devient maritime, autrement dit que s'il permet aux usines de Westphalie et du Rhin inférieur d'être en communication directe avec la mer. Les Allemands veulent absolument supprimer le transbordement, cause de perte de temps et de détériorations des marchandises, affirment-ils. A dimensions égales le trafic Nord et Est est acquis à Emden, celui de l'Ouest et du Sud à Rotterdam. Donc, pour réaliser une supériorité véritable sur le Rhin, le canal doit donner accès à des navires de mêmes dimensions que ceux qui accostent à Rotterdam même. Hambourg, Rotterdam et Anvers approfondissent leur chenal d'arrivée et leurs bassins jusqu'à 12 mètres et prolongent leurs écluses jusqu'à 300 mètres et au delà. Etant donné que le canal de Suez aura bientôt 10 mètres, que celui de Kiel en a 12, le Panama 12,50 m. et que ce dernier livre passage à des navires de 300 mètres sur 30 mètres, avec 10 à 11 mètres de tirant, il faudra que le canal Emden-Rhin mesure 9,5 mètres à 10 mètres et que les autres dimensions soient en rapport s'il veut avoir une véritable utilité. Duisbourg-Ruhrort, centre de la navigation rhénane la plus intense du monde, sera ainsi atteint. Or, si la navigation maritime à fort tirant se porte jusque-là, Rotterdam est nécessairement privé de son client le plus important et Anvers perd également une grande partie du trafic.

Au point de vue technique, il faut tenir compte d'une différence de niveau de 40 à 45 mètres. Pour alimenter ce bief, on creuserait un petit canal qui saignerait le Rhin à l'altitude voulue, à moins que la Lippe et la Ruhr ne fussent déjà à elles seules. Au point de vue financier, nul doute que l'œuvre ne rémunère largement les capitaux qu'on y engagera. Les Allemands semblent être assurés de ce côté-là. Le transport fluvial de Rotterdam à Duisbourg est calculé à 0,35 à 0,40 pfénning la tonne kilométrique. Pour 215 kilomètres cela fait 0,75 à 0,80 mark. Par la voie maritime Emden-Duisbourg, il y aurait au moins 0,5 mark de grain par tonne, ce qui fait 500 marks par 1000 tonnes. De plus, le transbordement coûte à Rotterdam 0,35

à 0,40 mark la tonne, d'où un nouveau gain de 350 à 400 marks pour 1000 tonnes.

Par ce canal, les Allemands espèrent en même temps pouvoir fait entrer en ligne la houille westphalienne en vue de combattre la houille anglaise qui, jusqu'à présent, domine dans l'Europe septentrionale et même dans toute l'Allemagne du Nord. Deux grands projets ont déjà été présentés : le plan de Herzberg et de Taaks qui ne donne que des dimensions insuffisantes et le plan Rosemeyer qui, en principe, réalise la meilleure combinaison possible.

Quoi qu'il en soit, l'on voit que les idées se précisent en faveur de l'embouchure allemande et qu'il est grand temps de réaliser le canal Rhin-Meuse-Escaut si nous ne voulons voir Anvers détrôné par suite de notre manque de décision. A l'effrayante précision de calcul que nous avons exposée plus haut on reconnaît le procédé allemand. Encore quelque temps de recueillage et ce projet de canal Emden-Rhin sera mûr. Rien alors ne s'opposera à son exécution dont la rapidité sera foudroyante puisque les pouvoirs publics s'y rallient déjà avec sympathie. Si nous n'y prenons garde, les bateaux de 10 000 tonnes passeront Wesel avant que ne soit terminée l'installation complète d'Anvers. Ajoutons encore, sous forme de parenthèse, que l'Allemagne militaire poussera d'autant plus à la réalisation de ce projet qu'elle y voit une superbe voie pour établir une défense mobile sur toute la frontière Ouest du pays. En effet, une flottille de torpilleurs et de croiseurs pourrait circuler aisément le long des frontières formant ainsi une barrière artificielle. Armée de grosses pièces marines, mobiles à volonté, cette cavalerie nouveau style pourrait défier les batteries de campagne les plus puissantes.

2. Le projet Schneiders.

Voici une autre solution du problème si important pour l'approvisionnement de la grande métropole belge. Comme nous allons le voir, ce projet a un tout autre but que celui de Hentrich. Voici les arguments fournis par Schneiders en faveur de son projet :

1) Canal à grande section ayant Anvers pour point terminus, Cologne et Bonn pour point initial ;

2) Communication directe du Rhin avec le réseau des canaux hollandais, belges et français ;

3) Accès direct aux bassins houillers allemands de la Wurme, Aix-la-Chapelle et celui du Limbourg hollandais aux villes d'Aix-la-Chapelle, Eschweiler, Düren, Bonn, etc. ;

4) Aboutissement du canal au Rhin moyen et supérieur afin de sauvegarder les intérêts que les Pays-Bas ont sur le Rhin inférieur et obtenir de la sorte leur agrément pour la traversée du territoire ;

5) Approvisionnement du canal en eau par les cours d'eau du Nord de l'Eifel ;

6) Sauvegarde particulière des intérêts de Liège et de ceux du nouveau bassin houiller limbourgeois ;

7) Si la Hollande était lésée dans ses droits, elle trouverait une compensation dans la canalisation de la Meuse.

Le projet prévoit un canal pour bateaux de 2 000 tonnes (ceux de la Sambre jaugent au maximum 300 tonnes). Il aurait 3 mètres de profondeur, 32 mètres de largeur à fleur d'eau et 22 mètres au plafond.

Le niveau supérieur de ce canal est de 145 mètres au-dessus de la mer. Mais cette hauteur ne diminue pas graduellement ; elle procède par chutes abruptes, de sorte que les hauteurs doivent être regagnées par des séries d'ascenseurs hydrauliques de 15 mètres chacun. A Brühl, à 17 kilomètres de Cologne, le bief est encore à 130 mètres d'altitude, c'est-à-dire à 90 mètres au-dessus du Rhin qu'il s'agit d'atteindre ! La descente doit être faite par ascenseurs travaillant à raison de 2 à 2,5 minutes par mètres à regagner. Une toute récente invention a perfectionné singulièrement ces ascenseurs.¹ Des aqueducs seront construits pour franchir la Roer et l'Inde. L'embranchement de 8 km. le long du canal à Aix-la-Chapelle est au niveau de 145 mètres. A cette hauteur, l'alimentation du canal se fera par la Roer, l'Inde et ses affluents. Le trop-plein de ces cours d'eau sera utilisé aux deux extrémités et transformé en chutes d'eau, lesquelles, au dire des ingénieurs, seront assez puissantes pour fournir l'électricité à toute la région et pourvoir à l'éclairage et à la force motrice de tout le canal.

¹ Un système d'écluses sans emploi d'eau (Treppenschleusen ohne Wasserverbrauch).

D'Aix-la-Chapelle, on descendra vers la Meuse par ascenseurs hydrauliques. De la sorte, on aboutira aux environs de Maastricht, à une hauteur de 62 mètres, hauteur à laquelle la vallée de la Meuse sera franchie en canal aqueduc. Cet aqueduc passera à 22 m. au-dessus du niveau du fleuve. A Hasselt, on atteindra le niveau de 30 mètres. Suivant alors la vallée du Démer par Diest et Aerschot, on rejoindra le canal Bruxelles-Anvers et enfin Anvers au niveau Ouest. La Meuse canalisée et le canal de la Campine qu'il faut franchir, seront reliés au canal par un ascenseur établi dans l'aqueduc. Comme on le voit, un canal est projeté de Maastricht à Hasselt. Il répond à un projet du gouvernement belge, mettre Liège en communication directe avec Hasselt et Anvers. Inutile d'insister sur l'importance du bassin industriel de Liège ; celle de Hasselt non plus n'est pas à dédaigner, car cette ville est appelée à devenir bientôt le port principal des charbons ; elle se trouve au beau milieu du centre houiller du Limbourg belge.

La ligne de navigation pour bateaux rhénans de Cologne jusqu'au canal maritime Bruxelles-Anvers a une longueur de 200 kilomètres et jusqu'à Anvers de 218 kilomètres. La variante 1 ne touchant guère le bassin houiller hollandais va à l'encontre des intérêts des Pays-Bas. Ce projet a été présenté parce qu'il réduisait de beaucoup les frais de construction, les difficultés techniques étant presque les mêmes que pour le tracé précédent 2, mais la longueur beaucoup moindre grâce aux canaux déjà existants. La variante 3 serait nécessaire dans le cas où la Hollande s'opposerait au passage du canal sur son territoire. Ce canal présente de grandes difficultés d'exécution et serait de moindre d'utilité que le premier. La construction de vrais escaliers d'écluses serait par trop coûteuse, le bief supérieur étant situé à 200 mètres d'altitude. De plus, la construction d'un canal-tunnel serait nécessaire à partir de Visé.

3. Le projet Valentin.

Le troisième projet a pour tracé Anvers-Ruth (4 kilomètres au Nord de Maastricht) München-Gladbach-Neuss. Sur territoire belge, ce tracé est le même que celui de l'ingénieur Schneiders ; mais, par simple intérêt local, Valentin évite le bassin métallurgique d'Aix-la-Chapelle et de la rive gauche du Rhin afin de favoriser uniquement München-Gladbach et Neuss. Au lieu

de poursuivre sa direction Sud-Est, ce tracé s'incline à Ruth vers le Nord-Est. Il est généralement considéré comme inexécutable à cause des difficultés techniques et des énormes frais de construction. Un embranchement de ce canal, partant vers Ailla-Chapelle et Düren, ne serait d'ailleurs jamais rentable.

4. Le projet Rosemeyer.

Ce quatrième projet est né pendant la guerre ; car, en temps de paix, l'ingénieur Rosemeyer n'aurait jamais osé penser à sa réalisation. Mais les drapeaux allemands flottaient sur les remparts de la vieille métropole belge, et outre-Rhin, on se laisse facilement aller à des idées chimériques. Le grand projet de la *Deutsche Rheinmündung* se réaliserait par Anvers. Berlin-Bagdad, ce grand rêve, a déjà fait place à Anvers-Bagdad, autre rêve plus grandiose encore.

Un grand canal maritime Anvers-M. Gladbach-Widdig (Rhin) amènerait les bateaux de 3 à 4000 tonnes jusque dans les ports rhénans. Les entrepôts des ports maritimes d'Anvers et de Rotterdam seraient transférés vers les rives du Rhin moyen ; de ce fait, on réaliserait une économie d'argent, de temps et de matériel. Les Allemands voient déjà Cologne devenir un des plus grands entrepôts du monde et un vrai port de mer. Les navires économiseraient tout le fret intérieur puisqu'une différence de distance de plusieurs centaines de kilomètres n'influence pas le fret d'un long voyage maritime. Le fret maritime Bahia-Anvers, Rio de Janeiro-Anvers, Santos-Anvers est également élevé bien que ces points soient inégalement distants du port européen. D'Anvers, il y a un même tarif pour Montevideo et Buenos Aires (différence 213 kilomètres), pour Hongkong et Shanghai (différence 1610 kilomètres), pour Yokohama et Hiogo (différence 641 kilomètres), etc. Si les ports rhénans devenaient des ports maritimes, le fret serait donc ramené à zéro pour le trajet du Rhin, qui serait semblable à une route maritime. Anvers pourrait seulement rendre un tout petit service comme port d'escale afin de compléter les charges.

Ce projet Rosemeyer envisage aussi bien la navigation du Rhin supérieur que celle du Rhin moyen et inférieur. Les marchandises destinées à la partie inférieure du Rhin seraient entreposées à Crefeld-Werdingen ou à Duisburg ; pour les régions méridionales, l'entrepôt aurait lieu à Cologne. La lon-

gueur du parcours serait de 208 kilomètres et le voyage Cologne-Anvers, aller et retour, s'effectuerait en 74 heures. Le canal aurait une largeur de 70 mètres à fleur d'eau et une profondeur de 6 mètres. L'alimentation de ce canal, qui absorberait une énorme quantité d'eau, est basée sur l'aménagement du lac de Constance et éventuellement sur l'approvisionnement par d'autres eaux suisses. C'est surtout le projet Rosemeyer que les Allemands envisagent et portent aux nues quand ils parlent de la future importance du port d'Anvers pour l'Allemagne. Voici un article publié à ce sujet par la *Kölnische Volkszeitung*, (N° du 1^{er} février 1917). *Het Vlaamsche Nieuwe* que la feuille allemande cite avec complaisance comme un journal flamand, n'est en réalité qu'un organe officieux de la Kommandantur d'Anvers.

ANVERS ET LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD

« Les journaux flamands, et surtout *Het Vlaamsche Nieuwe* (d'Anvers) se sont souvent occupés de l'avenir d'Anvers et de son port. Si l'Angleterre et la France mettaient à exécution après la guerre leurs menaces économiques, cela signifierait la mort d'Anvers, à moins qu'une nouvelle vie ne soit infusée à la reine de l'Escaut par une autre voie. »

Mais, ainsi que l'écrit *Hel Vlaamsche Nieuwe*, dans son numéro 15 de 1917, cette solution ne pourrait être atteinte que par l'affiliation économique d'Anvers à la « Mittel Europa » et, par voie de conséquence, à l'Asie ; et le journal défend énergiquement cette thèse.

D'abord un canal Anvers-Rhin procurerait à la ville d'immenses avantages et pas un Anversoïse ne sera assez aveugle pour désirer au lieu de ce canal l'érection d'une muraille de Chine. Mais cela ne suffit pas. Le but est plus vaste. Si l'on poursuivait plus loin la ligne Anvers-Constantinople par Cologne, Vienne, Budapest, Belgrade et Sofia en la poussant à travers l'Asie Mineure vers Bagdad et Bassorah sur le golfe Persique, on créerait la voie la plus riche et la plus magnifique du monde ; A. C. B. c'est-à-dire Anvers, Constantinople, Bassorah.

Ainsi, après avoir ruiné Anvers par l'exécution de leur projet Rosemeyer, les Allemands voudraient créer l'A. C. B. Consolons-nous, le rêve vient, le rêve passe.

E. Examen comparatif.

Les discussions menées dans la presse des provinces rhénanes ont permis de comparer ces différents projets tant au point de vue économique que technique ; nous nous arrêterons surtout à l'examen économique de ces projets.

Ecartons le projet Valentin que nous avons présenté comme irréalisable.

Quant au projet Rosemeyer, le canal Rhin-Ouest, remarquons tout de suite que ce canal est uniquement destiné au transit. Or, Wauters, secrétaire général de la Chambre de Commerce d'Anvers, prétend qu'un canal Rhin-Escaut ne pourrait jamais vivre uniquement du transit ; la Chambre de Commerce de Düsseldorf considère également qu'un canal de transit serait une pure utopie. Pour être rentable, un canal Escaut-Rhin doit avoir un important trafic local ; il doit traverser des régions à grand avenir industriel. A ce point de vue, le projet Rosemeyer, dont l'exécution serait presque impossible,¹ laisse énormément à désirer. Loin de prêter attention aux décisions hollando-belges et aux intérêts des bassins houillers belges, néerlandais et allemands (les bassins de la rive gauche du Rhin) Rosemeyer poursuit visiblement le but égoïste de projeter une nouvelle embouchure du Rhin afin d'être indépendant de la Hollande qui, pour le moment, détient la clé du magnifique système fluvial allemand. L'ingénieur allemand n'a d'autre but que d'enlever une partie du trafic à Anvers et à Rotterdam au profit de Cologne. Mais si déjà le projet du canal maritime Emden-Rhin (*Deutsche Rheinmündung*) a rencontré une vive opposition dans les villes d'Emden, Duisburg et Ruhrort, on peut s'attendre à une résistance plus énergique encore de la part de la métropole belge et des grands ports hollandais. D'ailleurs, la Hollande n'accorderait jamais le passage sur son territoire à un canal qui causerait la ruine complète de Rotterdam. D'autre part, les frais de construction de ce canal maritime seraient excessivement élevés ; nous sommes persuadés que la rentabilité de cette nouvelle voie serait des plus discutables.

A son tour, le projet Hentrich, canal Anvers-Crefeld, offre des inconvénients assez notables bien qu'au point de vue belge son

¹ Voir plus haut, p. 77.

exécution serait de loin préférable à celle du projet Rosemeyer. Comme nous l'avons déjà dit, ce projet Hentrich a pour but de relier la Belgique et spécialement Anvers au bassin industriel rhénan-westphalien ; par conséquent, il cherche à enlever le monopole du transport par le Rhin, à Rotterdam et à Amsterdam, au profit d'Anvers. Pour atteindre ce but, l'ingénieur Hentrich choisit un tracé très court, d'une longueur totale de 172 kilomètres. Seulement, entre Anvers et Crefeld il existe un seuil de 59 mètres. La raideur de ce seuil nécessiterait la construction de douze écluses ; celle d'ascenseurs n'est guère possible. En comptant une perte de temps de six minutes par mètre montant, on obtient un retard de six heures. Si nous prenons une vitesse moyenne de six kilomètres à l'heure, l'arrêt causé par des écluses constituerait un allongement de route de 36 kilomètres ; de sorte que le canal aurait, au point de vue commercial, une longueur virtuelle de 172 kilomètres, plus 36 kilomètres, soit 208 kilomètres, c'est-à-dire que le chemin gagné sur la voie naturelle par Dordrecht est encore de 144 kilomètres. Malgré ce grand avantage, il n'en reste pas moins vrai que le projet Hentrich n'est rien d'autre qu'une simple voie de transit, puisque sur tout le trajet on ne touche ni bassin houiller ni bassin industriel.

Le projet Schneiders seul nous paraît acceptable. Sur les projets critiqués ci-dessus, il présente deux divergences notables : son but est autre et son tracé emprunte intentionnellement des régions industrielles.

Le but de l'ingénieur Schneiders n'est pas de mettre Anvers en communication directe avec le Rhin inférieur pour concurrencer Rotterdam dans le grand bassin de la Ruhr. Il ne veut rien d'autre que la communication directe d'Anvers avec le Rhin moyen et supérieur. Le district du Rhin inférieur au Nord de Cologne et celui du Rhin moyen et supérieur au Sud de Cologne ont des intérêts différents : les bassins industriels du Limbourg et d'Aix-la-Chapelle ont seuls intérêt aux communications avec le Rhin supérieur puisqu'il se fera ici un échange considérable de charbon, minerais, bois, ciment et autres produits similaires. Ce projet laisse donc vivre Rotterdam en lui abandonnant un quasi-monopole depuis Düsseldorf ; le port d'Anvers serait le point d'attraction de l'énorme trafic du Rhin supérieur. D'ailleurs, le véritable hinterland d'Anvers n'est pas le bassin west-

phalien, mais l'Allemagne du Sud, le Danube et la Suisse. Sur la voie naturelle du Rhin, le centre d'attraction d'Anvers devient de plus en plus désavantageux à Rotterdam au fur et à mesure qu'on remonte le fleuve. D'Anvers à Dordrecht, la distance est de 121 kilomètres, distance qui handicape singulièrement l'effort du port d'Anvers. Cette distance constitue pour Anvers une perte de 58 % départ de Duisburg, 40 % départ de Cologne, 21 % départ de Mannheim, 17 % départ de Strasbourg et seulement 12 % départ de Bâle. En territoire suisse, cette perte diminue encore. L'on voit par là que Rotterdam et Anvers sont des centres d'une attraction sensiblement égale pour le Rhin supérieur et surtout pour la Suisse. Ne serait-ce donc pas une utopie que de vouloir enlever à la voie naturelle du Rhin le trafic Duisburg-Anvers ou Wesel-Anvers ? La lecture attentive du tableau suivant nous édifiera à ce sujet :

PORTS	DISTANCE en km.				LONGUEUR du trajet en km.				DURÉE du voyage en heures							
									Direction d'Anvers vers				vers Anvers			
	Rhin	Hentrich	Valentin	Schneiders	Rhin	Hentrich	Valentin	Schneiders	Rhin	Hentrich	Valentin	Schneiders	Rhin	Hentrich	Valentin	Schneiders
Anvers . .	0	0	0	0	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wesel . .	297	336	264	223	—	386	349	283	61	43	36	36	35	61	51	43
Duisburg .	331	302	290	189	—	352	285	249	69	—	—	—	—	56	43	35
Crefeld . .	348	285	243	172	—	335	268	232	71	40	37	33	38	54	41	33
Düsseldorf.	367	266	194	191	—	316	249	251	76	39	36	38	39	49	36	34
Cologne . .	424	187	251	248	—	237	306	308	87	34	47	49	42	34	39	37
Godorf . .	440	193	267	264	—	243	322	324	90	35	50	52	43	35	40	38
Francfort .	649	462	476	473	—	452	531	533	126	78	93	95	60	52	57	55
Mannheim .	683	436	510	507	—	486	565	567	140	85	100	102	62	54	59	57

Malgré les chiffres que nous venons d'envisager, le trajet Duisburg-Anvers sera toujours à l'avantage du Rhin, la voie la plus économique, surtout pour la descente. Une très grande économie de temps peut seule faire pencher la balance en faveur d'un canal ; dans ce cas, ce n'est encore que la partie du Rhin moyen et supérieur qui entre en ligne de compte. Le projet Schneiders procure cet avantage, car déjà à Cologne il réalise

un gain de 8 à 9 heures sur les autres projets et un gain de 65 heures sur la voie ordinaire du Rhin pour un voyage aller et retour Anvers-Cologne. Pour le trajet aller et retour Anvers-Bâle ce canal réaliserait une économie de temps d'environ trois jours.

Malgré les grands avantages du tracé Schneiders, beaucoup de milieux semblent encore préférer un canal Duisburg-Anvers à un canal Duisburg-Cologne. Il est vrai que Duisburg est le plus grand port intérieur de l'Europe, et que cette ville de plus de 100 000 habitants sert de place d'entrepôt à l'une des plus grandes régions industrielles du monde, l'entreposage de ce port s'élevant annuellement à 18 407 300 tonnes, alors que le port de Cologne se contente de la quatorzième partie de ce chiffre. Mais, par la création du dit canal, le port de Cologne également ne tarderait pas à atteindre une haute importance puisqu'il s'appuierait sur le bassin métallurgique de la rive gauche du Rhin. Le nouveau canal Anvers-Cologne, en modifiant profondément le trafic rhénan, réserverait nécessairement au port belge tout le mouvement du Rhin supérieur. Pour donner une idée de ce trafic, voici un tableau publié par la Commission centrale de la navigation rhénane à Mannheim :

Entreposage en tonnes dans les ports du Rhin supérieur (Année 1909)

Mannheim.	5 708 000	Report	16 126 900
Ludwigshafen . . .	2 441 900	Oberlalinstein . . .	383 400
Rheinau, près Mann-		Budenheim	194 100
heim.	1 658 200	Bingen	185 900
Mayence	1 128 200	Kehl	171 900
Cologne	1 084 700	Coblence	108 000
Gustavsburg	1 072 300	Beibrich	98 600
Strasbourg	1 012 300	Gernsheim	75 500
Karlsruhe.	830 000	Spire	73 900
Lauterburg	403 700	Bonn	48 300
Mülheim, p. Cologne	403 400	Maximiliansau . . .	26 400
Worms.	384 200	Nierstein	20 100
A reporter	16 126 900	Total	17 512 300

A ce chiffre de 17 512 300 tonnes, le port de Bâle ajoute encore un mouvement de 62 376 tonnes à l'entrée et de 34 277 tonnes à la sortie en 1913. En considérant encore tout le développement

que sont appelés à prendre les réseaux des voies navigables qui sont en liaison directe avec le Rhin supérieur, nous pouvons affirmer que c'est surtout vers cette région-ci que doit s'orienter l'activité d'Anvers. Le meilleur moyen pour y arriver est le projet Schneiders, ou un projet similaire qui vise avant tout l'accaparement du Rhin supérieur.

La seconde divergence du projet Schneiders avec les autres projets se trouve dans son tracé. Bien que la longueur virtuelle de ce dernier soit plus grande que celle du tracé Hentrich (208 km.), le résultat final est exactement le même. Dans le projet Schneiders I, la montée partant d'Anvers comporte 145 mètres et la descente au Rhin 109 mètres, la différence du niveau à atteindre est donc de 290 mètres. Ce chiffre paraît élevé en comparaison de celui du projet Hentrich (59 mètres). Supposons donc qu'il faille 6 minutes par mètre montant, nous aurions un retard de 25 heures sur tout le parcours. Mais le trajet est choisi tel que les écluses seront très hautes ; par là-même, il sera possible de réduire l'opération à 2,5 minutes par mètre montant. Il s'établirait donc une perte totale aux écluses de 10 $\frac{1}{4}$ heures. De cette façon, la longueur commerciale du canal serait de 218 plus 62, soit 280 kilomètres. Or la distance Anvers-Dordrecht-Cologne est de 424 kilomètres. D'où même résultat (424 km. — 280 km. = 144 km.) que pour le projet Hentrich. Mais hâtons-nous d'ajouter que les conditions techniques sont beaucoup plus favorables pour le projet Schneiders que pour la ligne Anvers-Crefeld. De plus, il est encore à remarquer en faveur du canal Schneiders que le projet du gouvernement belge : Liège, Hasselt, Anvers s'exécuterait sous le canal en question et malgré le tracé Hentrich. Le 22 juillet 1914, le ministre belge Hellepette disait encore qu'on ne traînerait plus avec l'exécution du tracé Anvers-Hérenthals-Quadmeeten-Maastricht. Au moment de la déclaration de guerre, la section Anvers-Hérenthals avait déjà reçu un commencement d'exécution.¹ On peut ainsi espérer la défalcation d'une somme considérable du devis Schneiders.

Au point de vue du trafic local également, seul le projet Schneiders entre en ligne de compte ; ce canal, dont la longueur est de 208 kilomètres, traverserait, comme nous l'avons dit, des

¹ Actuellement les travaux continuent et avancent assez rapidement.

centres houillers sur un parcours de 129 kilomètres, et serait un précieux stimulant pour le creusement de nombreux puits aux bords mêmes de ce canal. La région du Limbourg belge que ce canal traverserait marche vers un bel avenir ; elle fera de la Belgique un grand pays d'exportation de charbon et d'une formidable quantité de produits industriels. D'après certains économistes, on peut s'attendre, en peu d'années, à une augmentation de production de 20 à 30 000 000 de tonnes dans le seul bassin Hérenthals-Bonne, grâce à la facilité des transports et à l'ouverture de nouveaux débouchés, conséquences naturelles de ce canal. Le transport des charbons seul donnerait un mouvement local de 10 000 000 de tonnes kilométriques. Enfin, quand on pense que sur le Rhin inférieur, près d'Emmerich, le transit comporte 31 000 000 de tonnes kilométriques dont la Belgique attire 8 000 000 ; que le district du Rhin représente à lui seul 40 % du transport intérieur allemand et qu'Anvers est l'un des plus grands ports européens (il s'y fait un transport intense de charbon, de minerais, de bois de construction, de céréales, etc.), on est forcé de constater que les arguments ne manquent pas en faveur du canal Anvers-Cologne.

Pour être complet, disons un mot du côté financier de ce problème. Les frais de construction de ce canal sont estimés à 100 millions de francs environ. Ce chiffre peut être considéré comme trop bas. Surtout quand il s'agit de travaux de cette importance, le devis le mieux étudié est toujours dépassé, souvent de 100 % et même davantage.¹ Enfin, il est matériellement impossible d'établir l'estimation d'un projet à peine défini dans ses grandes lignes. Pour le rendement du canal, il sera perçu 0,065 pfennig la tonne kilométrique. On peut compter sur un transport annuel minimum de 4 000 000 de tonnes kilométriques.

En tout cas, les intérêts les plus évidents de la prospérité industrielle et commerciale du pays belge sont engagés dans cette entreprise projetée. Il faudra des sacrifices pécuniaires ; après la guerre surtout, les préoccupations financières seront, pour les États et pour la masse des pouvoirs publics, fort embarrassantes. Cependant, à regarder de plus près, l'argent ne fera pas tant défaut ; le peuple belge, soutenu par le monde entier, saura

¹ Comparé à l'année 1914, le coût de la vie a presque triplé. Les frais de construction prévus en 1914 subiront donc une augmentation très sensible.

faire ce sacrifice indispensable à sa prospérité économique. Pour résister à l'ennemi, le nerf de la guerre n'a pas manqué ; on trouve toujours de l'argent. Le jour où les Russes, les Chinois, les Turcs, les Argentins ou les Brésiliens nous ont demandé le fruit de nos épargnes, les guichets de souscriptions ont été assiégés. Ce n'est pas pour rien que la Belgique a engagé 15 milliards en entreprises étrangères. On s'est déjà demandé s'il n'y avait pas exagération dans cette émigration de capitaux, car les Belges vont volontiers à la conquête des affaires à l'étranger, alors que les leurs passent à leur désavantage entre des mains étrangères. Nos propres emprunts pour « mousser » sont lancés à Londres ; il est vrai que le succès même qu'ils y rencontrent montre suffisamment la confiance que l'étranger a dans la solidité de notre organisation économique. Au lendemain des hostilités, l'élan des Belges vers les entreprises lointaines souvent hasardeuses sera forcément atténué. Le peuple aura compris, espérons-le, qu'il faut d'abord diriger ses efforts vers des travaux d'utilité nationale. Des mesures de protection dans ce sens s'imposent presque en faveur de la moyenne et de la petite épargne. C'est bien l'une des fonctions de l'Etat de protéger l'humble et l'ignorant contre les forbans de la finance. Belges ! L'heure de la délivrance vient de sonner. Achéons d'abord l'installation *complète* de notre édifice économique pour ne pas avoir l'air, d'ici quelques années, d'habiller une mesure d'un autre âge ! Mettre Anvers et la Belgique en relation directe avec le centre de l'Europe, voilà une grande et belle tâche à laquelle la Belgique ne faillira pas !

DEUXIÈME PARTIE

ANVERS ET LA SUISSE

AVANT-PROPOS

Dans la première partie de ce travail, nous avons tenté de donner une idée plus ou moins nette des éléments de la prospérité du port d'Anvers. Remarquons encore que ces facteurs ont un caractère stable et n'ont rien d'artificiel. Anvers remplit une fonction naturelle ; elle est le port obligé de son arrière-pays. Tous les facteurs qui créent la force attractive du port sont intimement liés à l'importance de cet arrière-pays, car c'est ce dernier qui provoque les pulsations du mouvement maritime et intérieur. Afin d'être à même d'établir un bon diagnostic, nous nous sommes mis dans la situation favorable du médecin de famille qui connaît les particularités constitutionnelles et physiques, ainsi que l'état du malade qui a recours à ses soins. Ce n'est pas une vigoureuse force vitale qui manque au port de l'Escaut ; mais, comme nous l'avons constaté, certaines améliorations, même des travaux grandioses, s'imposent si la Belgique veut maintenir son port à la hauteur de la tâche que la nature lui assigne.

La deuxième partie de cette thèse est consacrée à l'étude de l'importance économique du port d'Anvers pour la Suisse. Les pages qui précèdent montrent déjà que le rôle du port n'est pas uniquement de ravitailler la Belgique et de la décharger de ses produits d'exportation, mais que la pénétration au delà des frontières politiques du pays est aussi une condition indispensable de son essor.

CHAPITRE PREMIER

La Suisse et son transit par Anvers.

1. Position géographique de la Suisse par rapport à Anvers.

L'arrière-pays du port d'Anvers se divise en deux zones nettement distinctes. La première s'étend vers le Sud et embrasse le Nord et l'Est de la France, une partie de la Suisse et l'Italie. Nous l'appellerons la zone de pénétration terrestre franco-latine. La deuxième s'étend vers l'Est ; elle est presque illimitée et comprend l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, une partie de la Suisse et se fraie même un chemin vers la mer Noire ; nous lui donnerons le nom de zone germanique.¹

Comme on le devine déjà, la Suisse occupe une place mal définie dans cet ensemble. Elle fait partie de la zone franco-latine, aussi bien que de la zone germanique. Délimiter exactement ces deux zones est chose impossible puisqu'elles se croisent en maints endroits. Pour la Suisse, cette distinction des zones a son importance ; nous pouvons presque affirmer que le mode de pénétration est différent suivant qu'il s'agit de l'une ou de l'autre. Dans la première, en effet, l'infiltration des marchandises se produit par voie fluviale, par la grande artère de l'Europe, le Rhin ; dans la deuxième, les produits s'acheminent vers l'intérieur ou en sortent par la voie ferrée, la route rapide qui exige une livraison sans délai, un gain de temps, précieux aux commerçants de notre siècle. Cette distinction n'a point

¹ Cf. *Revue économique internationale* 1904, et *La Belgique maritime et coloniale*.

cependant une valeur absolue. Pour exporter ou pour importer les produits par Anvers, la zone germanique se sert très souvent du rail, la zone franco-latine emploie aussi les canaux. La Suisse, pays de zone mixte, se trouve donc en communication directe avec le port d'Anvers, d'abord par le grand instrument de pénétration de la zone germanique, le Rhin, Anvers-Bâle, ensuite par celui de l'autre zone, le rail : Anvers-Bruxelles-Arlon-Klein-Beltingen-Bâle ou bien Anvers-Bruxelles-Lamortean-Delle-Suisse. Bâle, grand port d'entrée de la Suisse, est le point de contact des deux systèmes. Les canaux, instruments secondaires à cause de leur lenteur, aboutissent à Strasbourg pour y opérer la jonction avec le Rhin et pour y créer un nouveau lien entre la zone germanique et la zone franco-latine.

Mais la Suisse n'est pas le point terminus de cette pénétration. Bien au contraire ; il semble même que les Alpes, destinées par leur nature à arrêter les courants commerciaux, donnent une impulsion nouvelle au trafic venant d'Anvers ou s'y rendant. Le Golhard, le Simplon, le Lötschberg, avec le Moutier-Granges, ouvrent un nouveau et vaste champ d'activité. De l'autre côté de ces tunnels s'étend la plaine fertile, industrielle et d'une haute valeur économique de l'Italie du Nord. Elle est la continuation de la zone franco-latine. Pour celle-ci donc, la Suisse n'est qu'un anneau de la chaîne qui s'étend d'Anvers à la Méditerranée et à l'Adriatique.

Pour la zone germanique au contraire la Suisse constitue un cran d'arrêt ; elle est le point terminus de la navigation rhénane. Cependant, au fur et à mesure que celle-ci se développe, ce pays semble être le point de départ de l'établissement de tout un réseau intérieur de voies de communication par eau. Il tend en effet à devenir le centre de développement des voies navigables de l'Europe centrale et à élargir ainsi très considérablement la sphère de la zone germanique. Ce nouveau réseau à créer comprendrait la mise en état de navigabilité du Rhin, de Bâle au lac de Constance, la jonction du Rhin au lac de Zurich par un canal latéral à la Glatt et la jonction du lac de Genève au lac de Constance par une voie navigable traversant les lacs de Bienne et de Neuchâtel et suivant la vallée de l'Aar. Le Léman, à son tour, serait relié à la Méditerranée par le Rhône rendu navigable. L'exécution de ce plan vraiment gran-

diose aurait pour avantage de créer un lien solide entre la zone de pénétration germanique et la zone de pénétration franco-latine du port d'Anvers. La grande artère hydraulique qui s'ouvrirait ainsi entre Marseille et Anvers en passant par la Suisse faciliterait singulièrement l'approvisionnement de ce pays en matières premières et produits alimentaires et « la capacité de concurrence de l'industrie suisse sur le marché universel irait en augmentant dans la mesure de l'avancement de ce travail » (Gelpke).

2. L'utilité pour la Suisse d'un port bon marché.

Pendant de longs siècles, la Suisse sembla destinée à rester un pays de pâtres et de paysans. Enfermée par les Alpes, séparée de la mer, dépourvue de nombreuses voies de communication naturelles, elle ne pouvait prospérer. La science de l'homme réussit à vaincre tous les obstacles que la nature avait érigés pour arrêter les influences extérieures. La voie fluviale, la voie ferrée et le percement des tunnels vinrent apporter successivement une vie nouvelle et développer le commerce et l'industrie, donnant ainsi une impulsion considérable aux relations intérieures et extérieures.

Cette évolution industrielle et commerciale s'est produite sans à coups trop brusques, mais n'a cependant pas tardé à repousser à l'arrière-plan l'agriculture, fondement de la vie économique d'une nation et à entraîner la Suisse dans une lutte industrielle des plus âpres. La conséquence inévitable de cette transformation se montra bientôt ; elle mit la Suisse dans la dépendance économique de ses grands voisins et même des populations du Nouveau Monde. Pendant sa période de recueillement, la Suisse était parvenue, en effet, à produire les deux tiers de sa consommation de blé. A partir de 1740, elle commence à abandonner la culture des céréales, qui ira en décroissant alors que la population ne cessera de s'accroître. Les vides créés par la faiblesse de la production indigène sont d'abord comblés par les abondantes récoltes de la Souabe et de l'Autriche, mais ces pays, sentant eux-mêmes l'effet désastreux de l'évolution industrielle, restreignent bientôt et de plus en plus l'exportation des céréales ; la Suisse se voit alors obligée de de-

mander aux pays éloignés tout ce dont elle a besoin pour vivre. La navigation à vapeur et les chemins de fer amènent d'ailleurs le blé exotique à un prix de revient tellement bas que le paysan suisse ne trouve plus aucun intérêt à semer des céréales, la concurrence étrangère étant devenue insurmontable. Ainsi de nos jours, la Suisse ne se suffit plus à elle-même que pendant deux mois environ par année ; les trois cents jours de déficit doivent être comblés par les importations de Russie, des États-Unis, de Roumanie, etc.

Dans le domaine industriel également la Suisse dépend de l'étranger à un très haut degré. Pour se développer, un pays industriel a besoin de houille et de fer, deux matières premières indispensables. Or la Suisse est pauvre en minerais ou autres produits nécessaires à son industrie. Les mines de Choindez, les exploitations d'asphalte du Val-de-Travers, les salines d'Aigle, Bex, celles de Bâle et d'Argovie, de même que les carrières du pays de Glaris et les charbonnages du Valais, sont les seules industries extractives de matières premières de quelque valeur. Presque tout doit venir du dehors. Malgré cette pauvreté, la population suisse s'est vouée à l'industrie et au commerce avec un courage inlassable. Depuis le XVI^e siècle, le nombre des individus travaillant dans l'industrie et le commerce n'a cessé de s'accroître et les villes suisses sont devenues de plus en plus les centres d'une grande activité économique. Les économistes suisses sont d'avis que la division de la population, d'après les différentes activités, peut être établie comme suit :

Agriculture	35 0/0
Industrie	44 0/0
Commerce	9 0/0
Sciences, arts, administration	6 0/0
Communications, transports	5 0/0
Divers	1 0/0

On voit que le commerce et l'industrie occupent plus de la moitié de la population.

L'industrie suisse produit surtout des objets de luxe ; elle est une « Veredlungsindustrie », une industrie qui produit le « fini » et travaille en vue de la grande exportation. Elle est pour ainsi dire entièrement dépendante du commerce, qui doit se charger du placement de cette production. Tâche

excessivement difficile, car l'industrie suisse, en effet, transformant des matières premières étrangères en produits fabriqués destinés à une consommation étrangère, entre nécessairement en concurrence avec les industries nationales des autres pays qui eux possèdent la matière et travaillent pour une clientèle nationale.

On comprend dès lors toute l'importance du prix de transport, élément décisif dans ce combat. La technique industrielle, les inventions modernes avec leurs perfectionnements compliqués, le prix de la main-d'œuvre, les tarifs douaniers ont certes une influence dans cette lutte ; mais pour la Suisse, qui est à la hauteur des progrès de ses concurrents, c'est le prix de transport qui forme la fraction décisive du prix de concurrence. Les tarifs de transport modifient la zone de pénétration dans le marché extérieur, c'est-à-dire rapprochent économiquement un pays éloigné. L'étendue du marché d'un centre de production comme la Suisse n'est pas déterminée par les conditions naturelles qui l'entourent, mais dépend avant tout du prix de transport qui augmente cette étendue du marché ou la diminue. Pour un pays qui s'occupe du « fini », les frais de transport entrent pour une part très considérable dans le prix d'un produit et peuvent, par conséquent, faire arriver le produit là où, sans un tarif très bas, il ne pourrait pas parvenir. On objectera peut-être que la Suisse s'est justement spécialisée dans des articles comme montres, soieries, broderies, etc., pour lesquelles les prix de transport jouent plutôt un rôle secondaire. Nous répondrons ici que le prix de transport des matières premières importées est un élément assez important du prix de revient d'un article fini pour que le fabricant suisse en tienne compte. Un tarif de transport minime force les frontières, bouleverse les barricades douanières, supplée parfois à l'imperfection de la technique industrielle et permet d'introduire un produit dans un pays étranger à un prix inférieur à celui fixé par le concurrent. Pour les matières premières nécessaires à la vie économique, pour les produits alimentaires destinés à combler le vide créé par la pénurie de production nationale agricole, le problème se pose de la même façon que pour la pénétration d'un produit industriel dans le marché étranger. Ici encore, le prix de transport à l'importation est un élément décisif qui influence le prix de re-

vient d'un produit fini. Toutes ces considérations ont forcé la Suisse à développer ses moyens de communication avec les pays voisins qui absorbent à eux seuls 44,6 % des exportations suisses et qui interviennent pour 67,4 % dans les importations totales du pays. Mais, au-dessus de ces préoccupations, se place encore l'objectif prédominant dans la politique économique extérieure, la liaison rapide, directe et avantageuse avec l'Océan.

Notre analyse des avantages et inconvénients qu'offre le port d'Anvers a abouti à une conclusion très favorable, surtout quand nous considérons Anvers comme port d'exportation des produits fabriqués. Anvers offre ce bon marché naturel, ce minimum de prix de transport indispensable à l'industrie suisse. Dans les chapitres suivants, nous étudierons la liaison directe, rapide et avantageuse, qui est établie par les voies ferrées, le Rhin et le système des canaux, partant d'Anvers pour aboutir en Suisse. Nous verrons que c'est d'Anvers que part la ligne la plus directe qui fait communiquer la Suisse et l'Atlantique.

3. Le transit suisse par Anvers.

Analyse des statistiques.

La statistique telle qu'elle existe, avec ses erreurs et les bases incertaines de ses calculs et de ses méthodes, n'est, dans l'état actuel des choses, qu'un mensonge organisé.
CONGRÈS D'EXPANSION MONDIALE, MONS.

Quelles sont les importations et les exportations suisses par Anvers? Voilà une question compliquée, très difficile à résoudre et nous devons avouer ne pouvoir y répondre comme il conviendrait. Les statistiques officielles ne nous donnent pas les chiffres exacts; il ne nous reste donc qu'à les interpréter au mieux, puisque des données précises nous manquent totalement. Les statistiques du port de Bâle ne renseignent pas sur le trafic avec Anvers; Mannheim donne des chiffres globaux se rapportant à son propre trafic; les chemins de fer fédéraux publient des chiffres approximatifs, classés d'après des tarifs exceptionnels; le port d'Anvers confond souvent le transit suisse avec le transit allemand; les chemins

de fer belges nous renseignent un peu mieux, mais ces indications ne forment pas une base solide pour des conclusions fermes. L'intéressante étude du professeur De Lannoy, de l'Université de Gand, parue sous le titre : *La Belgique, pays de transit*, constituera un appui précieux pour nos recherches. « Deux causes, écrit M^r De Lannoy, contribuent à diminuer dans la statistique officielle l'importance du transit ». La première se trouve dans le principe d'après lequel « toutes les marchandises déclarées en consommation pour le commerce ou l'usage des personnes résidant dans le royaume » sont considérées comme faisant partie du commerce spécial et sont dès lors nationalisées ; la notion du transit est ainsi singulièrement restreinte. Une deuxième cause intervient encore ; « ce sont les erreurs, volontaires ou non, commises par les déclarants ». La statistique commerciale se base en effet sur les déclarations fournies par les intéressés et la Belgique, étant un pays mi-protectionniste, mi-libre échangeiste, il en résulte que le déclarant a souvent intérêt à communiquer des données fausses. A ce sujet, M^r De Lannoy écrit : « Depuis que les « États ont cessé de taxer les marchandises traversant leur « territoire, les importateurs n'ont garde de déclarer en consommation les produits qu'ils se proposent de diriger vers « l'étranger. Ils font soigneusement constater le transit pour « éviter le paiement de droits. Par contre, ils n'ont aucun intérêt à être sincères quand le produit est libre. Ils sont donc « portés dans ce cas à faire une déclaration de mise en consommation pour éviter les formalités des déclarations en transit. » Il est vrai que la douane opère parfois d'office la rectification quand elle se doute que la déclaration est faussée et quand elle connaît la vraie destination de la marchandise, mais ces cas sont rares. Quel moyen a-t-elle en effet pour contrôler les expéditions de transit « indirect » ? Un négociant ou industriel zurichois expédie une certaine quantité de marchandises à son courtier d'Anvers ou de Bruxelles avec ordre (inconnu par la douane) de les réexpédier en Angleterre par Anvers. Comment vérifier que ce produit suisse qui a été déclaré « en consommation par le commerce » et classé dans le commerce spécial, sort par Anvers pour se diriger vers l'Angleterre ? Et ces fausses déclarations sont très nombreuses puisque des 31 000 000 de tonnes de marchandises importées en Bel-

gique en 1912, 3 000 000 de tonnes seulement étaient passibles de droits de douane. Pour améliorer les statistiques et les expurger de leurs nombreuses erreurs, le professeur De Lannoy a eu recours à des calculs très intéressants dont nous donnons ici le détail (chiffres de 1909):

a) Marchandises que la Belgique ne produit pas. (Maïs, riz en paille, café, cacao, thé, huile d'olive, coprah, noix palmistes, graines d'arachides, ivoire, pétrole, soufre, etc.). Ces produits, inscrits comme appartenant au commerce spécial, sont ajoutés au transit.

<i>Importation</i> : Commerce général	Fr.	459 082
» Commerce spécial, indiqué	»	434 829
» » » vrai	»	234 931
<i>Exportation</i> considérée par erreur comme appartenant au commerce spécial	»	199 898
<i>Transit</i> , indiqué	»	24 253
» vrai	»	224 151

b) Marchandises que la Belgique produit en quantités insuffisantes pour satisfaire ses propres besoins (froment, orge, seigle, pâte de bois, saindoux, minerais de fer, cuivre brut, etc.):

<i>Importation</i> : Commerce général	Fr.	1 183 872
» Commerce spécial, indiqué	»	1 120 590
» » » vrai	»	656 234
<i>Exportation</i> considérée par erreur comme appartenant au commerce spécial.	»	456 230
<i>Transit</i> , indiqué	»	63 280
» vrai	»	527 638

c) Marchandises ayant donné lieu à des transformations industrielles (riz pelé, lin brut ou teillé, laines, diamants, etc.):

<i>Importation</i> : Commerce général	Fr.	712 184
» Commerce spécial, indiqué	»	370 341
» » » vrai	»	135 475
<i>Exportation</i> considérée par erreur comme appartenant au commerce spécial.	»	266 986
<i>Transit</i> , indiqué	»	341 841
» vrai	»	608 827

De l'examen de ces trois tableaux, il résulte que le transit est supérieur de 899 millions pour les importations et de 932 millions pour les exportations aux chiffres indiqués par la statistique. Les chiffres officiels rectifiés devaient donc se présenter comme suit :

	En millions de francs	
	chiffres officiels	chiffres rectifiés
<i>Commerce spécial :</i>		
Importation	3 704 316	2 805 195
Exportation	2 809 723	1 876 728
<i>Transit :</i>		
Importation	2 290 366	3 189 487
Exportation	2 290 366	3 223 361
<i>Commerce général.</i>	11 094 771	11 094 771

Le transit qui, d'après les chiffres officiels, s'élève à 42 % du commerce général, forme en réalité le 58 % du total ; le commerce spécial descend de 58 à 42 % ; le transit est donc supérieur au commerce spécial de 38 %.

La différence est vraiment sensible et elle l'est d'autant plus pour les calculs qui nous occupent que les rectifications apportées aux chiffres officiels concernent précisément les produits importés par mer ; le transit de ces derniers par les ports belges secondaires est trop minime pour qu'on en tienne compte ; c'est donc le port d'Anvers qui nécessairement doit supporter une grande partie de cette augmentation du transit.

Pour les exportations par mer, la situation se présente sous la même forme puisque beaucoup de marchandises destinées au transit sont déclarées « en consommation » quand elles sont libres de droits d'entrée ; ce cas n'est cependant pas trop fréquent pour les expéditions par voie ferrée en considération des tarifs réduits de ports de mer. MM. Dubois et Theunissen, dans leur volume, *Anvers et la vie économique nationale*, ont établi que les marchandises embarquées provenant de l'étranger représentent 68 % environ du total des marchandises exportées d'Anvers. « De ces considérations, nous concluons, disent-ils, que le transit dans le trafic d'exportation par mer d'Anvers est au minimum de 50 % et au maximum de 68 %. On peut donc dire que, pour une tonne de marchandise belge expédiée d'Anvers, on embarque environ 1 ½ tonne de prove-

nance étrangère.¹ Ceci prouve toute l'importance de ce transit à l'exportation par Anvers. Ce court aperçu sur les statistiques du transit par Anvers nous montre déjà la difficulté, nous dirons même l'impossibilité, de dégager la part du trafic suisse qui se fait par ce port.

En examinant le tableau du commerce belge avec la Suisse nous constatons que les importations belges en Suisse s'élèvent au chiffre relativement faible de 51 500 000 francs et les exportations suisses en Belgique à 14 600 000 francs (1911). Par contre, le transit suisse par la Belgique enregistre le chiffre formidable de 151 200 000 francs à l'entrée en Belgique et de 81 200 000 francs à la sortie, soit un total de 232 400 000 francs. Ces chiffres ne peuvent être acceptés que sous réserve pour les raisons que nous avons indiquées plus haut. Pour quelle somme le port d'Anvers s'inscrit-il dans ce transit à l'entrée de la Belgique ?

Les produits suisses destinés à l'Allemagne ne feront pas un détour par la Belgique et ne sont donc pas compris dans le chiffre du transit à l'entrée. Il en est de même pour le trafic franco-suisse. Il n'y a donc que le trafic hollando-suisse qui puisse être compris dans le transit suisse à l'entrée et à la sortie de la Belgique ; tout le restant de ce transit est entré ou sorti par la voie de mer, c'est-à-dire par Anvers. En y regardant de plus près, nous constatons même que le trafic des marchandises entre la Suisse et la Hollande s'effectue généralement par l'Allemagne pour entrer en Hollande à Venloo ou à Nimègue, car les chemins de fer allemands accordent des tarifs différentiels pour s'altirer et canaliser ce trafic.

Anvers est donc la seule porte d'entrée et de sortie du transit suisse par la Belgique, la part de la Hollande et des ports belges secondaires étant quantité négligeable. Or, comme nous l'avons vu, les rectifications qui s'imposent pour ramener le transit à sa juste valeur, portent surtout sur les produits importés par mer. Le chiffre de 232 400 000 francs, total du transit suisse par la Belgique, est donc sensiblement inférieur à la réalité, puisque les chiffres du commerce spécial doivent contenir une partie notable des marchandises qui devraient être placées dans le commerce de transit. Il serait très intéressant de calculer ap-

¹ Voir OROUSIER. *Le port d'Anvers et la conférence économique de Paris.*

proximativement la part qui revient de ce chef au transit et qui doit être portée en diminution du commerce spécial. Malheureusement, les données spéciales qui permettraient ces recherches nous font défaut, les statistiques détaillées nous étant restées tout à fait inaccessibles. Et même, à l'aide des renseignements les plus sérieux, il est matériellement impossible d'indiquer le chiffre exact de ce transit. Voici un exemple probant. Un commerçant de Mannheim importe, par exemple, 100 quintaux de blé. Cette expédition passe par Anvers où elle est enregistrée comme transit allemand. Le commerçant de Mannheim expédie cette cargaison à Zurich. La douane suisse inscrit ce blé comme provenant des États-Unis, de Russie, de Roumanie, par exemple. Comment alors rechercher l'exacte quantité de blé que la Suisse importe par Anvers ?

Contentons-nous de remarquer que, d'après la statistique du transit qui donne un total de 232 400 000 francs, les exportations suisses par Anvers sont deux fois plus importantes que les importations. Ce fait trouve sans doute sa justification dans le caractère particulier de l'industrie suisse qui se spécialise dans le luxe et le « fini ». D'autre part, le port d'Anvers est surtout un port d'exportation pour son arrière-pays étranger ; il a d'autant plus d'importance pour la Suisse qu'il offre des relations faciles, directes et avantageuses avec les deux pays les plus riches de la terre, l'Angleterre et les États-Unis, deux pays qui constituent de grands débouchés pour les articles de luxe. Les montres d'or et d'argent, les broderies de Saint-Gall, les soieries fines, les tissus à point plat, le lait condensé, les fromages, les matières colorantes, trouvent surtout leur clientèle dans ces pays de lords, de millionnaires et de milliardaires. Par l'exportation de ces articles d'un prix excessivement élevé, la Suisse se place au cinquième rang pour son transit à l'entrée de la Belgique ; elle est précédée par la France, l'Allemagne, l'Angleterre et les Pays-Bas ; par tête d'habitant et au point de vue de la valeur, c'est la Suisse qui occupe le premier rang pour les exportations par Anvers. Au point de vue général, elle se place au quatrième rang pour les expéditions via Anvers, précédant ainsi la Hollande qui ne se livre à aucune exportation par le port belge.

Nous ne pousserons pas plus loin cette analyse, étant donnée l'impossibilité de trouver une base solide qui nous permette de

préciser nos idées. Un seul document officiel nous fournira quelques détails intéressants : c'est le numéro 34 de la *Statistique officielle belge des chemins de fer de l'Etat* qui relate « le mouvement général des grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'Etat belge en relation du service international ». Dans un autre chapitre, nous parlerons de cette statistique qui sépare soigneusement le trafic maritime du trafic terrestre. Cependant elle a encore l'inconvénient de se borner uniquement à l'indication du trafic des grosses marchandises. En outre, le trafic suisse est en réalité plus important que cette statistique ne le laisserait supposer, car bon nombre de marchandises sont remises à Bâle aux stations allemandes et figurent ainsi à la statistique allemande.

CHAPITRE II

Les communications par voie fluviale entre Anvers et la Suisse.

1. La Suisse et le Rhin.

Il est superflu, croyons-nous, d'exposer le rôle que la navigation intérieure et maritime jouent dans les relations commerciales. Ces rouages sont tellement importants que, sans eux, aucun peuple ne peut vivre d'une vie vraiment économique. On serait même tenté de croire que nos lointains ancêtres avaient déjà compris toute l'importance de cette question puisqu'ils se fixaient de préférence au bord de l'Océan et des grands fleuves. De nos jours encore, certains pays comme la Serbie, se révoltent contre leurs voisins qui leur refusent l'accès légitime de cette grande artère internationale, la mer. La Suisse aussi, mais d'une manière pacifique, poursuit, avec une inlassable persévérance, le but qu'elle s'est proposé : communiquer par eau avec la mer. Depuis longtemps déjà, un mouvement se dessine de jour en jour plus puissant, en faveur de l'aménagement des fleuves et des lacs, si nombreux dans ce pays. Bornons-nous uniquement à envisager tous les efforts accomplis par la Suisse pour rendre le Rhin navigable jusqu'à Bâle et même jusqu'au lac de Constance.

Le Rhin, cette immense artère commerciale, ne fut d'abord navigable que jusqu'à Mannheim. Strasbourg cependant a été accessible aux chalands pendant le moyen âge et même encore au début du XIX^e siècle, mais l'endiguement du Rhin en 1840,

qui augmenta le courant du fleuve, de même que la grande vogue des chemins de fer au début de leur apparition, enlevèrent son commerce au Rhin, qu'on jugeait désormais inutile, en temps que voie fluviale. Strasbourg fut délaissée et lorsque, en 1870, le vieux port alsacien voulut sortir de sa longue léthargie, le commerce strasbourgeois crut que le Rhin supérieur qui charriait de grandes quantités de gravier n'offrait plus les ressources nécessaires à la navigation régulière et rémunératrice. Un canal à grande section semblait être le seul moyen d'attirer un grand trafic international. Cependant, en 1892, après une décision énergique, la ville de Strasbourg organisa des transports sur le Rhin non aménagé ; elle construisit un port et le 11 juin de la même année le premier bateau du Rhin arriva dans cette ville. Cette expérience ayant réussi, des travaux d'aménagement furent entrepris et la cité alsacienne se montra décidée à tous les sacrifices pour se frayer un accès au dehors par la grande voie du Rhin. En 1900, Strasbourg agrandit ses installations et souligna une concurrence acerbée avec les ports badois dans l'intention surtout d'arracher à Mannheim sa situation de principal pourvoyeur de la Suisse. Le port s'est muni de grands greniers à céréales, de vastes chantiers de houille et de bois et de tout un outillage complet de transbordement. Mais la position de Mannheim semble inébranlable, les tarifs exceptionnels accordés par les chemins de fer badois pour le transit vers la Suisse lui procurant un avantage immense. D'une part, le barème à taux décroissant appliqué par les chemins de fer badois et, d'autre part, la cherté du fret pour la navigation rhénane entre Mannheim et Strasbourg ne sont pas de nature à favoriser ce dernier. Malgré cette situation assez désavantageuse, le mouvement du port dépassa 1 000 000 de tonnes en 1912.

La Suisse et Bâle surtout ont suivi avec un grand intérêt le développement de cette navigation rhénane. A son tour, Bâle va s'efforcer d'attirer les chalands jusque dans ses murs. Ici encore, on crut d'abord qu'un canal reliant Bâle à Strasbourg serait le meilleur moyen d'atteindre ce résultat. Un embranchement du canal Rhône-Rhin atteint Huningue et il sembla facile de le prolonger sur territoire suisse. Ce projet rencontra des difficultés insurmontables et bientôt on dut l'abandonner. C'est alors que M^r l'ingénieur Gelpke, grâce à un travail persé-

vérant, réussit à persuader l'opinion publique de la nécessité et de la possibilité de l'aménagement du Rhin entre Strasbourg et Bâle et des grands avantages que la navigation poussée jusqu'au lac de Constance offrirait à la Suisse. Le « Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein », fondé à Bâle en 1904, adopta les idées de M^r Gelpke et en fit son programme. La ville de Bâle et la Confédération soutinrent ce mouvement par des subventions. En 1905, la maison Knipscheer, de Ruhrort, organisa une série de courses d'essai qui démontrèrent nettement la navigabilité du fleuve. Lors de la première course deux remorqueurs furent nécessaires pour conduire un chaland de 300 tonnes de charbon de la Ruhr à l'usine à gaz de Bâle. En 1907, un vapeur de 850 chevaux et de 72 mètres de long (le *Knipscheer XVIII*) transporta 545 tonnes de Strasbourg à Bâle, avec une vitesse moyenne de cinq kilomètres à l'heure. Le 5 juillet 1909, le remorqueur à aubes *Grossherzog Friedrich von Baden* (720 chevaux) de la maison Fendel, de Mannheim, conduisit à Bâle un convoi de deux chalands chargés de 1050 tonnes. Dès lors, la navigation n'a cessé de faire de grands progrès, grâce aux connaissances croissantes des conditions de navigabilité et aux améliorations considérables apportées au lit du fleuve.¹ Le port de Bâle présente une certaine analogie avec le port d'Anvers et il semble tout naturel qu'il soit appelé à jouer un jour le rôle de régulateur et de distributeur pour son arrière-pays, de même que le port de l'Escaut pour la Belgique.

Tous deux présentent d'ailleurs les mêmes désavantages, qu'il est toutefois facile de corriger. A l'aval d'Anvers, l'Escaut turbulent, difficile à maîtriser parfois, remplit bien les exigences de la navigabilité actuelle, mais il demande cependant un travail constant pour régulariser son lit et pour combattre la formation des bancs de sable. Entre Strasbourg et Bâle, le Rhin exige ces mêmes travaux artificiels pour faciliter l'arrivée des lourds chalands rhénans jusqu'en territoire suisse. A côté de ces inconvénients respectifs, Anvers et Bâle offrent des avantages parallèles et indiscutables. Anvers, porte d'entrée et de sortie d'un pays industriel, s'appuie sur un hinterland formidable auquel il est lié par de nombreuses voies navigables et par

¹ Le Grand Conseil du canton de Bâle-Ville a décidé de créer un nouveau port à Bâle-Petit Iloningue. Un crédit de 3500 000 francs a été prévu pour cette grande œuvre.

le réseau si dense des chemins de fer. Bâle semble tout indiqué pour devenir aussi un grand centre d'attraction. Situé au cœur de l'Europe, au centre des quatre grands pays industriels, à l'entrée d'un pays qui s'est lancé à son tour dans la lutte, le port suisse, appuyé par d'importantes lignes de chemins de fer et par un grand réseau navigable, ne tardera pas à devenir l'entrepôt de la Suisse. Aujourd'hui déjà c'est de Bâle que part la plus longue voie ferrée de la Suisse ; Bâle communique directement avec le Saint-Gothard, le Lötschberg et le Simplon. Demain, ce sera le Rhin aménagé entre Strasbourg et Bâle, et même jusqu'au lac de Constance, ce sera la jonction du Rhin au lac de Zurich, la jonction du Bodan au Léman. Bâle deviendra l'arrière-port d'Anvers et son hinterland pourra rivaliser avec celui du port belge. Le champ d'action du port suisse s'étendra alors sur tout le territoire de la Confédération et le Nord de l'Italie. La nouvelle sphère d'influence ainsi ouverte à Anvers s'étendra sur 71 100 kilomètres carrés, dont 41 400 sur la Suisse uniquement. 27 200 kilomètres carrés tomberont de ce fait dans la zone d'attraction de Bâle et 14 200 dans les ports d'Eglisau, Schaffhouse, Neuhausen, Rorschach, Sankt Margrethen, etc. Cette sphère a été scientifiquement déterminée par le Dr Sympher. Il s'est basé sur la zone d'infiltration du charbon ; pour les produits plus chers, provenant d'Amérique, d'Asie, d'Angleterre, du Canada, elle se développera encore sur une plus grande étendue. Incontestablement, l'avenir économique de la Suisse est intimement lié à la prospérité du port de Bâle et à celle de la navigation rhénane ; ce port bien situé, bien soutenu et possédant un outillage moderne, peut faire germer les semences de la jeune industrie helvétique.

Ces dernières années, Bâle s'est pourvu d'un quai d'embarquement et de quelques installations indispensables. Les quais utilisables ont une longueur de 600 mètres et se trouvent directement reliés à la gare des chemins de fer fédéraux et à celle de Sankt Johann-Bâle. En 1914, plusieurs grues fonctionnaient pour le chargement et le déchargement des marchandises. Par une concession du 27 février 1907, toute l'activité du port a été monopolisée par la « Rheinhafen A. G. Basel ». En six ans, de 1906 à 1912, le canton de Bâle-Ville a dépensé 1 730 000 francs pour les installations du port rhénan ; la Confédération est intervenue dans ces dépenses pour une somme de 584 000 francs ;

en outre 109 000 francs ont été employés aux courses d'essai et, comme nous l'avons dit, une nouvelle dépense de 1 ½ million de francs est prévue pour l'établissement d'un nouveau port à Huningue.

La navigation régulière est possible pendant 180 à 200 jours par an en moyenne ; mais, en utilisant des remorqueurs spéciaux, destinés à naviguer en eau basse, la période de navigabilité pourrait être prolongée jusqu'à 270 ou 300 jours, pour atteindre ainsi la durée normale de la navigation intérieure. Notons cependant qu'actuellement le port n'est pas suffisamment outillé pour répondre à un trafic intense. A cause de l'insuffisance des installations, les pétroles et les machines lourdes ne peuvent être expédiés jusqu'à Bâle par voie d'eau ; ils sont débarqués à Mannheim pour être expédiés de là par rail vers la Suisse.

En 1913, le port de Bâle importait 62 372 tonnes de marchandises, dont voici le détail complet :

Chargement de 1000 kg. brut.

Charbon	33 497
Phosphate	7 099
Fer brut	5 776
Bois	3 130
Plomb	2 346
Marchandises emballées (Stückgüter)	2 020
Minéral de chrome	962
Matériel de chemin de fer	960
Cellulose	953
Huiles	759
Avomi	599
Glucose	591
Bandages de roues	532
Cryolithe	464
Asbeste	403
Magnésite brute	300
Résine	240
Machines agricoles	218
Bandages	180
Déchets de coton	73
Tabac	69
Mélasse	63

En outre, riz, vin, couleurs, fibres, asphalte, miel, huile de colon, graisse et chiffons. Les charbons (surtout allemands) constituent donc plus de la moitié des importations du port de Bâle. Remarquons que la majeure partie de ces produits importés est destinée à l'industrie. D'après leur pays d'origine ces importations se répartissent comme suit :

Allemagne	36 995 tonnes
Angleterre	11 237
Algérie	5 108
Amérique	4 132
Floride	2 128
Californie	810
Belgique	574
Suède	484
Japon	325
Hollande	280
Russie	113
Espagne	81
Turquie	40
Brésil	25
Mexique	19
Chine	13
Indes	12
	62 376 tonnes.

A cause des transbordements à Mannheim du navire rhénan au chaland badois (beaucoup plus approprié à la navigation entre Mannheim et Bâle) il est presque impossible de déterminer la part du port d'Anvers dans tout ce trafic. En tout cas, abstraction faite des 36 995 tonnes, expédiées d'Allemagne, Anvers intervient certes pour une très grande part dans l'expédition des produits d'outre-mer ; tels les arrivages d'Algérie, de Californie, du Japon, d'Amérique, d'Angleterre et des autres pays. Pour les importations provenant de la Belgique, il est intéressant de noter que le plomb, fabriqué dans les usines belges, arrive en Suisse, via Anvers-Rhin-Bâle, de préférence à la voie ferrée pourtant beaucoup plus courte, mais sans doute plus onéreuse.

De tout le charbon expédié d'Allemagne à Bâle, la seule ville

de Bâle absorbe 56 %. Le total des importations de ce port se répartit comme suit :

Bâle	23 243 tonnes.	37 %
Suisse	39 133 »	63 %

Inutile de dire que ce trafic a encore un intérêt trop local

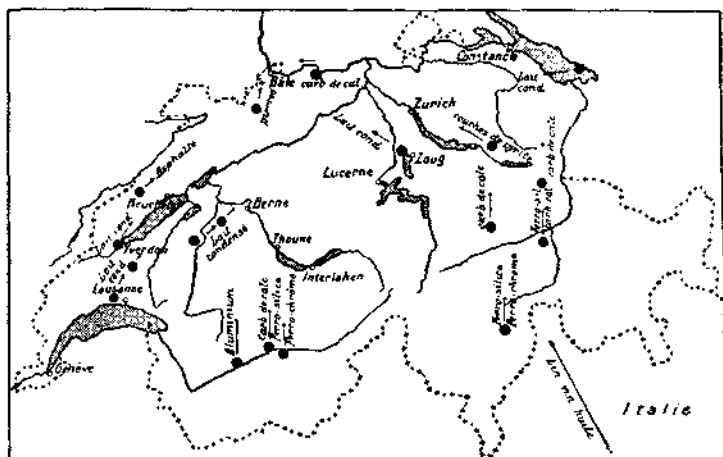


FIG. 5. — LES EXPORTATIONS DE LA SUISSE PAR LE RHIN
VERS ANVERS ET ROTTERDAM.

pour le moment puisque Bâle absorbe seul plus du tiers des importations totales.

Quant aux exportations du port, elles s'élèvent à 34 277 tonnes pour l'année 1913 et se décomposent comme suit :

Lait condensé	8 896 tonnes.
Ciment	7 604
Carbure	4 141
Cendres de pyrite	3 589
Siliciure de fer	3 358
Aluminium	2 768
Asphalte	2 238
Marchandises emballées (stückgüter)	756
et enfin pour	150

de machines, de glycérine, de chiffons, de fils de coton et de chanvre, de fromages, de souliers en caoutchouc, de gélatine,

etc. Les exportations s'élèvent donc à 35 % du mouvement total. Bien que cette situation soit encore loin d'atteindre l'équilibre presque parfait qui règne dans le mouvement d'Anvers, elle est cependant plus favorable que celle de la plupart des autres ports rhénans. Comme la carte numéro 5 le montre, ces exportations proviennent des coins les plus reculés de la Suisse, comme des grands centres industriels du canton de Zurich, du Jura et même du Nord de l'Italie.

2. Les importations de céréales en Suisse.

A) Importations par le Rhin, Gènes et Marseille.

Nous nous attendions certainement à voir les céréales figurer dans la liste des importations du port de Bâle. De par sa situation, ce port semble en effet tout indiqué pour devenir le grand pourvoyeur de la Suisse. Si Mannheim est toujours le grand point terminus de la navigation rhénane pour les expéditions de blés, nous trouvons l'explication de ce fait dans les raisons suivantes : la situation géographique du port badois, au milieu d'un centre de consommation qui s'étend aussi bien vers le Nord, l'Est, l'Ouest que vers le Sud, est beaucoup plus avantageuse que celle de Bâle, qui étend son activité uniquement vers une seule direction, le Sud. De plus, le port suisse n'est nullement outillé pour opérer le déchargement et l'entreposage des céréales ; ses hangars ne sont ni assez spacieux ni assez nombreux et l'outillage mécanique fait encore défaut dans une certaine mesure. Notons pourtant que la ville de Bâle s'est décidée à exécuter dans son port de grands travaux d'amélioration et d'extension. Une autre cause de l'infériorité de Bâle vis-à-vis de Mannheim peut être cherchée dans le manque de collaboration étroite entre les chemins de fer fédéraux (C. F. F.) et l'administration du port de Bâle. Si le port de Mannheim jouit d'une si grande préférence auprès des importateurs suisses, il le doit, dans une large mesure, à la politique protectionniste des chemins de fer badois, qui accordent un tarif de faveur exceptionnellement bas aux expéditions provenant de Mannheim, alors que les chemins de fer fédéraux appliquent des tarifs élevés aux chargements provenant

de Bâle ; certaines localités voisines de Bâle ont même souvent intérêt à s'approvisionner en céréales par Mannheim. N'oublions pas enfin un autre facteur qui intervient en défaveur de Bâle : la navigabilité encore incertaine et irrégulière du Rhin entre Mannheim et Bâle, qui influe sur le fret dans une mesure assez sensible.

On doit s'attendre pourtant à voir le port de Bâle prendre une part plus active dans le ravitaillement de la Suisse en céréales. Les Suisses, choqués dans leur amour-propre de leur dépendance à l'égard d'un port étranger, qui emmagasine des marchandises appartenant à leur pays, ne tarderont certainement pas à comprendre tout l'intérêt d'un port national bien outillé et à mettre tout en œuvre pour favoriser son développement.

Puisque Bâle ne joue aucun rôle dans l'approvisionnement de la Suisse en céréales, arrêtons-nous un instant à Mannheim, qui monopolise presque tout le ravitaillement en blé de la Suisse septentrionale et orientale, de la Bavière et du Grand-Duché de Bade. C'est le port distributeur des immenses importations d'Amérique, de Russie et de Roumanie ; à lui seul il en réexpédie annuellement plus de 350 000 tonnes vers la Suisse. Toutes ces importations de Mannheim, destinées à la Suisse, passent nécessairement par Rotterdam et Anvers, les deux ports des embouchures du Rhin. Mais le port de Nieuwe Waterweg en absorbe la plus grande partie. Où chercher la cause de cette situation ? Comme nous l'avons déjà démontré, la distance de 130 kilomètres qui sépare Anvers de Rotterdam est presque sans influence sur le trafic rhénan puisque d'autres avantages, l'équilibre entre les importations et les exportations, par exemple, compensent largement cet inconvénient. Le manque d'installations capables de faciliter la collaboration entre le trafic rhénan et le trafic maritime, est sans doute une grande cause du fléchissement d'Anvers comme place d'importation des céréales ; le fret maritime, en subissant le contre-coup des installations surannées, est généralement 0,50 par tonne plus élevé à Anvers qu'à Rotterdam pour les expéditions vers la Suisse.

Mais toutes ces raisons n'expliquent pas pourquoi Anvers s'est laissé dépasser dans une si large mesure par son concurrent hollandais, lequel attire presque toutes les céréales russes



destinées à la Suisse. La vraie cause est beaucoup plus profonde, c'est une raison historique qui se trouve à la base de ce laisser-aller.¹ Le Rhin n'a rien de belge, c'est le fleuve de Rotterdam comme l'Escaut est celui d'Anvers. Cette considération a toujours guidé Anvers, qui considérait le Rhin comme une route plutôt hostile. En secouant le joug hollandais en 1830, la Belgique a semblé vouloir se débarrasser aussi du Rhin, car, pour échafauder sa vie économique, elle s'est uniquement servie de voies ferrées, qui, dès 1830, constituèrent le symbole de l'indépendance nationale. La première ligne ferrée du continent ne fut-elle pas construite en Belgique? N'est-ce pas la Belgique qui, la première, inaugura un système de voies ferrées? Depuis 1830, la lutte fit rage entre le Rhin et le rail belge; jusqu'au premier jour de la guerre, elle a gardé le même caractère d'âpreté, car le Rhin fut toujours envisagé comme le grand obstacle à l'expansion économique belge. N'est-ce pas le Rhin qui amène les charbons allemands dans les Flandres alors que les houilles belges accourent par rail pour ne les concurrencer que très difficilement? N'est-ce pas le Rhin qui a provoqué le grandiose essor de Rotterdam, le rival d'Anvers? N'est-ce pas lui encore qui dirige vers le Sud de l'Allemagne, la Suisse et l'Italie, les produits de l'industrie westphalienne qui y repoussent l'article belge?

Rien d'étonnant donc qu'une atmosphère hostile ait entouré toujours cette question du Rhin. Rotterdam seul en profita largement, alors qu'Anvers n'entreprit rien au début pour développer ses relations par la voie du Rhin, tandis que le port de la Meuse s'organisait solidement pour canaliser tout le trafic rhénan. Les résultats de cette politique malheureuse ne se firent pas attendre. Tandis qu'en 1908 encore Anvers pouvait prétendre « avoir le record de l'importation des céréales entre les ports européens », en 1912, quatre ans plus tard, elle se laissait dépasser par Rotterdam, avec un surplus de 875 945 tonnes.

Pour le froment cependant, Anvers a pu garder le record. En 1912, sur un total d'importations de céréales de 3 331 804 tonnes Anvers importe 1 843 384 tonnes de froment, alors que la même année, sur un total de 4 205 749 tonnes, Rotterdam n'en importe que 1 578 435 tonnes. Cette supériorité d'Anvers s'ex-

¹ Cf. G. SCHUMACHER, *Antwerpen*, Leipzig, 1915, *passim*.

plique surtout par l'énorme consommation de la population belge, qui, en 1912, s'éleva à 1 853 000 tonnes. Des 1 843 384 tonnes de froment, importées à Anvers en 1912, 353 000 tonnes sont réexpédiées dont 200 000 tonnes à destination de l'Allemagne et le restant vers le Nord de la France et la Suisse.¹

Le tableau suivant nous indique les pays d'origine des froments importés à Anvers et à Rotterdam en 1912.

	Anvers	Rotterdam
Roumanie et Bulgarie.	644 000	203 373 tonnes*
Amérique du Nord.	442 000	421 065
Amérique du Sud	397 000	207 957
Indes	215 000	5 110
Australie.	63 000	—
Russie	42 000	626 821
Allemagne	25 000	102 880
Autres pays	13 000	12 221

Il y a un contraste frappant entre ces deux ports ; Anvers trouve ses principaux fournisseurs de froment en Roumanie, le tiers de ses importations provient de ce pays. Rotterdam — lui — attire les importations russes, qui s'élèvent aux $\frac{2}{3}$ de ses importations totales de froment. Avant de tirer des déductions de cette étrange opposition, donnons les chiffres des importations suisses de froment. Nous prendrons ceux de l'année 1911, dernière année normale avant la guerre balkanique ; la Suisse importait alors 2 196 605 tonnes de blé, pour une valeur totale de fr. 110 155 000. Ces importations se répartissaient comme suit entre les principaux pays producteurs :

Russie	1 580 938 tonnes.
Roumanie	508 867
États-Unis	165 149

et le restant entre l'Allemagne, la République Argentine, l'Autriche et les autres pays.

Puisque la Suisse importe surtout des blés russes (environ

¹ Ces chiffres sont fournis par une brochure de propagande allemande intitulée *Die wirtschaftliche Bedeutung der feindlichen Grenzgebiete*, 1915. Les statistiques rhénanes et les travaux de l'Institut de Rome nous annoncent en 1912 une importation anversoise de 3 988 000 tonnes de céréales, dont 2 215 000 tonnes de froment. Cette même année (1912), la réexpédition du froment d'Anvers aurait été non de 355 000 tonnes en tout, mais de 586 000 tonnes au moins pour le Rhin seulement.

* Uniquement la Roumanie.

les deux tiers de ses importations totales) il est compréhensible que le port de Rotterdam, avec son quasi-monopole d'expédition de ces blés, ait supplanté Anvers pour les approvisionnements de la Suisse. On se demandera sans doute pourquoi les blés russes choisissent Rotterdam de préférence à Anvers. La réponse est fort simple. Anvers n'est pas suffisamment outillé pour effectuer un transbordement rapide et peu coûteux des blés russes et américains qui arrivent presque toujours en vrac. Par contre, Rotterdam, grâce à ses installations modernes de transbordement, offre tous les avantages désirables. Quoi de plus naturel donc que les blés russes, à destination de la Suisse, évitent autant que possible le port de l'Escaut. Il en est tout autrement des blés roumains, lesquels, comme les blés des Indes, de l'Australie, de La Plata, de la Californie et de l'Argentine, sont très souvent expédiés en sacs.

Remarquons en passant que Rotterdam joue pour les blés un rôle plus technique qu'économique, puisque sa seule fonction consiste à transborder les froments du navire de haute mer dans les chalands rhénans. Le port de la Meuse est dans ce cas un simple port de transit. Tout autre nous apparaît Anvers. La difficulté de réexpédition et de transbordement conduit nécessairement à un acte purement économique : l'entrepôt. Au reste, en général, la réexpédition par des moyens de transport à faible contenu comme les wagons de chemins de fer, nécessite une division de marchandises à effectuer dans le port lui-même. Ainsi, les éléments qui ont provoqué le recul des céréales ont, par suite, contribué, dans une large mesure, à affermir la forte position commerciale du port de l'Escaut.¹

Si une grande partie des blés roumains à destination de la Suisse passe par le port belge, il en est autrement depuis 1912 des blés indiens, australiens et argentins. Ces pays abandonnent de plus en plus la vieille méthode des expéditions en sacs, et la majorité des envois de La Plata et même de l'Argentine, de l'Australie et de la Californie, commencent à arriver en vrac. Rotterdam les attire plus facilement que le port belge et si ce dernier veut maintenir sa position d'importateur de céréales, il sera obligé, coûte que coûte, de se mettre à la hauteur des exigences du commerce moderne.

Anvers semble avoir eu plus ou moins conscience de ce dan-

¹ Cf. SCHUMACHER, *Antwerpen*. Leipzig, 1915.

ger, car, depuis peu d'années, il a tenté d'augmenter ou du moins de maintenir ses importations de céréales, de même que celles de caoutchouc et de peaux, en employant des moyens artificiels. Pour sortir victorieusement de la lutte contre Rotterdam, la Bourse et la Banque, ces deux soutiens de la vie commerciale, furent appelées à déployer une activité parallèle. Des maisons belges, encouragées par la Banque, se décidèrent à faire fructifier elles-mêmes les pays vierges; elles y créèrent de grands domaines agricoles, encouragèrent l'élevage, fondèrent des Banques hypothécaires et construisirent des lignes ferrées pour faciliter l'accès de la côte. Les nouveaux centres productifs ainsi créés formèrent des clients dociles et fidèles qui furent liés économiquement à la métropole belge. 650 millions de francs ont été dépensés pour s'assurer les revenus de certaines contrées vierges de l'Argentine, du Paraguay, du Brésil, de l'Égypte, de l'Uruguay, des Indes, du Mexique et du Canada. Pas moins de douze banques hypothécaires soutinrent les agriculteurs de ces pays lointains. Pour les céréales surtout, le résultat fut des plus encourageants. Outre les importations assurées définitivement, le commerce d'importation s'était créé à l'étranger un crédit bien assis, qui facilitait singulièrement le règlement des comptes.

La Bourse a joué un rôle analogue. Les fortes opérations qui s'effectuaient sur la place d'Anvers ont encore trouvé un stimulant dans le marché à terme et la caisse de liquidation. Les cargaisons expédiées en Europe avant d'avoir trouvé un acheteur se dirigent de préférence à Anvers, centre de rayonnement important, où le marché à terme, tout en favorisant la vente, offre au vendeur la possibilité du rachat à n'importe quel moment. Le marché à terme consolide ainsi la position d'Anvers comme port d'importation des céréales. Bien que cette question du marché des céréales soit d'une grande importance pour la Suisse, qui consomme 16 $\frac{1}{4}$ fois plus de blé qu'elle n'en produit, abandonnons pour le moment ces considérations et revenons-en à notre sujet.

Nous disions plus haut que Rotterdam a la part du lion dans les importations de céréales destinées à la Suisse. Cela ne veut cependant pas dire que la part d'Anvers soit quantité négligeable. Bien que nos documents ne nous permettent pas de déterminer la part exacte dans le trafic rhénan (pour les

céréales) toutes les publications et tous les rapports annuels de la commission centrale concernant la navigation rhénane prouvent que le port belge y intervient pour un chiffre très important. Ces mêmes rapports font remarquer que la situation du marché d'un grand port joue un rôle de premier ordre dans le trafic rhénan et partout dans l'approvisionnement de la Suisse en céréales. Or, la situation du marché d'Anvers peut être comparée avantageusement à celle de Rotterdam.

Au reste, le taux du fret rhénan, compté pour les céréales, prouve avec éloquence que le port anversois lutte efficacement contre son grand concurrent Rotterdam, qui pourtant s'était préparé spécialement en vue d'un combat à outrance. Voici un tableau donnant la moyenne de ce taux pendant les cinq années 1907-1911.¹

PARCOURS	Distance	Marchan- dises en ballot pour transports à vapeur		Marchan- dises en vrac		Marchan- dises en ballot		Marchan- dises en vrac Expéditions fréquentes Blé	
		Mk./T.	Pf./Tkm.	Mk./T.	Pf./Tkm.	Mk./T.	Pf./Tkm.	Mk./T.	Pf./Tkm.
A. Montée									
<i>vers Strasbourg</i>									
1. d'Anvers . . .	841	—	—	5,45	0,70	7,45	0,88	4,92	0,61
2. de Rotterdam .	700	—	—	5,29	0,76	6,69	0,96	4,68	0,66
<i>vers Mannheim</i>									
1. d'Anvers . . .	677	—	—	4,46	0,66	5,94	0,88	3,52	0,52
2. de Rotterdam .	557	—	—	3,46	0,57	5,24	0,94	3,23	0,58
<i>vers Ludwigshafen</i>									
1. d'Anvers . . .	686	6,60	0,96	4,22	0,62	5,73	0,81	3,53	0,51
2. de Rotterdam .	570	5,63	0,90	3,21	0,56	4,59	0,80	3,22	0,56
B. Descente									
<i>de Mannheim</i>									
a) vers Anvers. .	677	—	—	2,52	0,37	3,93	0,58	2,34	0,35
b) vers Rotterdam	577	—	—	2,27	0,41	2,99	0,54	1,89	0,39
<i>de Ludwigshafen</i>									
a) vers Anvers. .	686	5,25	0,77	2,56	0,37	3,86	0,57	2,48	0,36
b) vers Rotterdam	570	4,35	0,76	1,86	0,33	2,71	0,48	1,38	0,24

¹ Étude du Dr Sympker sur la navigabilité du haut Rhin et l'aménagement du lac de Constance.

La distance entre ces différents taux n'est donc pas trop sensible ; pour le fret par tonne kilométrique, Anvers cote presque toujours quelques centimes plus bas que Rotterdam. Rappelons encore que ces chiffres constituent la moyenne de tous les taux cotés pendant cinq ans et qu'il arrive souvent que pour les blés à destination de la Suisse, Anvers cote en dessous de Rotterdam. Ainsi en 1912, par exemple, le fret des blés destinés au Rhin supérieur se cotait en moyenne 15 à 25 centimes la tonne meilleur marché par Anvers que par le port hollandais. En général, il est impossible dans cette matière de prendre partie d'une manière catégorique en faveur d'Anvers ou de Rotterdam ; trop d'éléments totalement distincts et très variables interviennent pour influencer sur le fret tantôt en faveur, tantôt en défaveur du port de l'Escaut.

Quoiqu'il en soit, la Suisse s'alimente en grande partie pour les blés de l'Amérique du Nord, de la Russie et du Canada, par l'intermédiaire des deux ports belge et hollandais. Autrefois même pour les importations de blés russes, la voie de Marseille fut de beaucoup la plus importante ; aujourd'hui, c'est le Rhin qui a pris la suprématie. Ce recul de Marseille est dû surtout à une cause technique ; les blés supportant difficilement un transport par voie ferrée s'acheminent de préférence par la voie fluviale qui a en outre l'avantage d'être moins onéreuse. Marseille, qui ne dispose pas encore du Rhône navigable, ne peut assurer ce transport et doit avoir recours aux chemins de fer souvent très chers pour les transports de céréales. En outre, l'outillage du port français laisse à désirer.

Par l'ouverture du Simplon en 1908, le port de Gênes semblait destiné à devenir le grand port de ravitaillement de la Suisse en céréales russes et roumaines. Mais, lui aussi, malgré sa position favorable, a dû baisser pavillon devant la concurrence du Rhin : l'encombrement et la cherté du port marchant de pair avec l'absence d'une voie fluviale, entravèrent également cette voie.

C'est ainsi que le Rhin, grâce à son bon marché et malgré son grand détour, est nécessairement devenu la grande voie de ravitaillement ; la collaboration étroite entre les chemins de fer et la navigation rhénane a encore augmenté l'importance de cette route. En 1911, sur une importation totale en Suisse de

43 000 wagons de blé, 4000 provenaient de Gênes, 12 000 de Marseille, 27 000 du Rhin.

Le Rhin amène donc environ les deux tiers des importations totales de blés. Voici quelques exemples pratiques qui expliquent suffisamment cette suprématie.

A. Blés de l'Amérique du Nord à destination d'Aarau.

I. via Gênes :

Transport maritime	Fr. 2,25
Frais à Gênes	» 0,25
Transport par voie ferrée Gênes-Aarau	» 2,38
	<u>Fr. 4,88</u>

II. via Anvers-Kehl :

Transport maritime	Fr. 2,—
Transbordement à Anvers jusque franco-wagon Kehl	» 0,75
Transport par voie ferrée Kehl-Aarau	» 1,14
	<u>Fr. 3,89</u>

III. Si le port de Bâle était bien outillé et facilement accessible, le transbordement à Bâle serait plus avantageux que celui à Kehl ou à Mannheim.

Transport maritime jusqu'à Anvers	Fr. 2,—
Anvers franco wagon-Bâle	» 1,05
Rail Bâle-Aarau	» 0,53
	<u>Fr. 3,58</u>

IV. Marseille n'est guère plus avantageux que Gênes, le transport par rail s'élevant également au-dessus de 1,14.

**B. Blés roumains ou russes expédiés à Lucerne, Zoug, Aarau, Zürich, Saint-Gall, Glaris (1913).
100 kg. blé.**

I		II	
<i>Via Gênes</i>		<i>Via Anvers-Strasbourg</i>	
(la voie de Marseille est à peu près équivalente)		Frais de transport du port d'arrivée au lieu de consommation	
	Prix Fr.	GARES	Prix Fr.
GARES		Lucerne. Transp. rhénans fee	
Lucerne. Transb. à Gênes	0,25	wagon Strasbourg	0,86
Rail Gênes-Lucerne	2,28	Rail Strasbourg-Lucerne	1,48
	<u>2,53</u>		<u>2,34</u>

	Prix Fr.		Prix Fr.
<i>Zoug.</i> Transb. à Gênes . . .	0,25	<i>Zoug.</i> Transp. rhén. franco	
Gênes-Zoug	2,20	wagon Strasbourg . . .	0,86
	2,45	Rail Strasbourg-Zoug . .	1,51
			2,37
<i>Aarau.</i> Transb. à Gênes . . .	0,25	<i>Aarau.</i> Transp. rhén. franco	
Gênes-Aarau	2,39	wagon Strasbourg . . .	0,86
	2,64	Rail Strasbourg-Aarau . .	1,14
			2,00
<i>Zürich.</i> Transb. à Gênes . . .	0,25	<i>Zürich.</i> Transp. rhén. franco	
Rail Gênes-Zürich	2,35	wagon Strasbourg . . .	0,86
	2,60	Rail Strasbourg-Zürich . .	1,28
			2,14
<i>St-Gall.</i> Transb. à Gênes . . .	0,25	<i>St-Gall.</i> Transp. rhén. franco	
Rail Gênes-St-Gall	2,53	wagon Strasbourg . . .	0,86
	2,78	Rail Strasbourg-St-Gall . .	1,26
			2,12
<i>Glaris.</i> Transb. à Gênes . . .	0,25	<i>Glaris.</i> Transp. rhén. franco	
Rail Gênes-Glaris	2,45	wagon Strasbourg . . .	0,86
	2,70	Rail Strasbourg-Glaris . .	1,75
		Prix moyen d'une année	2,61

Remarquons cependant que le transport maritime Odessa-Gênes revient environ Fr. 2,— par 100 kilos meilleur marché que le transport Odessa-Anvers ou Odessa-Rotterdam. En tout cas, il ressort clairement de ce calcul que la route du Rhin est la plus avantageuse pour la Suisse alémanique; Berne fait néanmoins exception comme l'exemple suivant le prouve :

Une tonne de blé expédiée d'Odessa à Berne

via Mannheim	via Gênes :	via Marseille :
Anvers ou Rotterdam :		
	Fr.	Fr.
Odessa-Mannheim		
(franco-wagon). 1,384	Odessa-Gênes 0,800	Odessa-Marseille 0,800
Mannheim-Berne	Gênes-Berne	
(rail) 1,810	(rail) 2,510	Marseille-Berne. 2,268
3,194	3,310	3,068

Aux entrepôts de Brunnen, les blés de la mer Noire arrivent à meilleur compte par Gênes et Marseille que par Anvers ou

Rotterdam. Par la route de Marseille, une tonne de blé à destination de ces entrepôts est grevée de fr. 3,075 de frais de transport ; la voie du Rhin par Anvers ou Rotterdam exige fr. 3,454, celle de Gênes fr. 2,940 seulement. Concluons dès lors que toutes les localités situées au Nord de la ligne Bienne-Berne-Lucerne-Saint-Gall ont avantage à s'alimenter en céréales par le Rhin plutôt que par Marseille ou Gênes.

Mais nous avons peut-être donné une trop grande importance au Rhin comme voie d'acheminement des grains vers la Suisse. Une analyse plus précise nous montrera que le Rhin n'est pas seul à offrir des avantages pour le transport des céréales. La situation de Gênes et de Marseille, bien que ces deux ports ne disposent pas d'une voie fluviale comme le Rhin, n'en a pas moins une valeur considérable ; car, en somme, quoique ces deux ports n'importent que les deux cinquièmes de la consommation suisse en grains, il faut reconnaître que Gênes serait assez logiquement indiqué, par sa situation naturelle très favorable pour l'importation des céréales provenant de la mer Noire et à destination de la Suisse. Par rapport à Anvers et Rotterdam, Marseille aussi offre parfois une route plus avantageuse. Les céréales de La Plata notamment, pour lesquelles le fret maritime représente une bonne proportion du prix total de transport, sont souvent débarquées à Marseille quand elles sont à destination de la Suisse. Quant aux importations venant d'Argentine, la distance la plus courte appartient à Marseille au même titre qu'à Anvers ; les deux ports l'emportent de 300 à 400 kilomètres sur Gênes et d'une soixantaine de kilomètres sur Rotterdam. Aussi, en dépit de l'absence de voie fluviale avantageuse, en dépit des tarifs élevés des chemins de fer,¹ Gênes et Marseille font une concurrence effective à Anvers.

Tout en admettant que les deux ports des embouchures du Rhin sont encore loin de posséder une suprématie absolue pour le transport des céréales vers la Suisse, nous tenons cependant à faire remarquer que les avantages que présentent Marseille et Gênes sont beaucoup moins importants que ceux qu'offre le Rhin. Pour tout le commerce d'importation en provenance des Etats-Unis, Anvers est beaucoup plus avantage que Gênes et

¹ La voie ferrée Gênes-Suisse compte en moyenne 5,9 centimes par tonne kilométrique.

même que Marseille ; la différence de parcours de 500 à 800 kilomètres doit être considérée ici pour le calcul du fret. La vraie supériorité d'Anvers et de Rotterdam ne résulte pas de la plus courte distance kilométrique maritime, mais plutôt dans la possibilité que trouvent les blés de continuer leur route vers la Suisse par une grande voie fluviale, très peu coûteuse. La voie du Rhin offre un tarif très bas (6 millièmes pour le trajet Anvers-Mannheim), dont le taux par tonne kilométrique s'élève à un cinquième du taux appliqué par les tarifs des C. F. F. (8,9 centimes), et à un dixième de celui appliqué par les chemins de fer italiens pour le transport Gênes-Suisse (5,9 centimes par tonne kilométrique).

Mais les avantages que la Suisse tire de ce ravitaillement par les deux ports des embouchures du Rhin sont singulièrement atténués par un danger assez grand auquel il faudra opposer des mesures énergiques et rapides. Nous y avons déjà fait allusion plus haut. Pendant certaines saisons, environ 2000 wagons de blé destinés à la Suisse sont entreposés pendant des semaines à Mannheim, Kehl ou Strasbourg, alors que les entrepôts suisses de Morges et de Brunnen restent vides. Tandis qu'en 1904, 9730 wagons de céréales furent encore reçus dans ces entrepôts fédéraux, en 1912, année où les entrepôts deviennent gratuits, ce chiffre descend à 1538.

La meilleure solution pour se rendre plus ou moins indépendant de Mannheim serait d'établir des entrepôts à Bâle, ou dans le Nord et le Nord-Est de la Suisse, afin d'ouvrir ainsi un cercle de rayonnement beaucoup plus étendu, car, actuellement, les blés entreposés à Brunnen doivent faire très souvent route en arrière avant d'arriver à leur lieu de consommation. Avec l'aide efficace des chemins de fer fédéraux une telle mesure donnerait certainement des résultats excellents.

B) *Le marché des grains à Anvers.*¹

Puisque nous parlons, dans la première section de ce chapitre, des importations de céréales à destination de la Suisse qui s'effectuent par Anvers, il est tout naturel que nous donnions quelques détails concernant le marché des grains, d'au-

¹ Les renseignements qui suivent sont empruntés au livre de M^r Paul von Hissenhoven, *Le marché des grains à Anvers*.

tant plus intéressant à Anvers qu'il s'y traite d'assez grandes affaires avec stipulation de délivrance de la marchandise à Rotterdam. Nous parlerons surtout du froment, le grain le plus important parmi les céréales importées.

Les pays producteurs et exportateurs de cette précieuse denrée nous sont bien connus ; ce sont surtout les États-Unis qui commandent le marché. Le mouvement commercial grainier d'Anvers avec l'Amérique n'est pas des plus réguliers, mais le canal de Panama l'étendra et le régularisera certainement. Malgré cette irrégularité, les bourses américaines et surtout celle de Chicago influencent singulièrement le marché des grains d'Anvers. M^r Paul van Hissenhoven décrit cette influence magnétique d'une façon remarquable.

« Cœur du commerce des grains, dit-il, Chicago fait ressentir au loin ses plus faibles tressaillements. Dans les vallées des Ardennes, comme dans les montagnes du Caucase, dans la steppe de la Sibérie comme dans la pampa de l'Argentine, se répercute chaque pulsation de ce cœur sensible. Souverain incontesté des marchés de grains, Chicago règne en tyran sur ses sujets passifs. A sa voix puissante tout se tait et tout obéit. Quand il ordonne un assaut des cours, les prix marchent, bondissent, s'élancent avec frénésie et sèment autour d'eux ruines et cadavres de baissiers ; quand il commande la retraite, les prix reculent, jettent partout le désarroi, affolent les malheureux haussiers dont plusieurs viennent allonger la lugubre liste des suicides. » Ainsi, le marché d'Anvers également obéit aux coups de tête des spéculateurs américains.

L'Argentine, à son tour, est un grand fournisseur de la place d'Anvers, et le monde commercial attache une certaine importance aux nouvelles concernant les récoltes de ce pays, vu que des intérêts belges considérables sont engagés dans l'agriculture argentine. Sur une exportation totale de blés de 2 630 000 tonnes en 1911, ce pays en expédiait à Anvers 400 000.

Mais, comme nous l'avons déjà constaté, c'est la Roumanie qui est le meilleur fournisseur d'Anvers ; les relations avec ce pays sont d'ailleurs très anciennes et très régulières. L'important développement de ce courant commercial doit être attribué en grande partie au fait que les blés roumains forment, grâce à leurs qualités exquises, l'aliment principal des meuneries belges. Les minoteries suisses ont aussi très souvent recours

aux blés du Danube, aux blés de Roumanie et de Bulgarie, parce que ces importations présentent toujours une grande homogénéité et excellent par la propreté et la constance de leur qualité. Notons que la suprématie de ces blés va néanmoins singulièrement en décroissant à cause des perfectionnements modernes apportés aux meuneries qui parviennent à utiliser des grains d'une qualité de beaucoup inférieure à celle des blés roumains. De plus, il fut un temps où les blés roumains furent seuls à dominer le marché d'Anvers, il en est tout autrement aujourd'hui où les arrivages considérables de blés de l'Argentine, du Canada et des Indes parviennent assez régulièrement et concurrencent fortement les blés des bouches du Danube. A propos de ces perfectionnements accomplis dans l'industrie minotière, signalons le progrès constant avec lequel le blé des Indes étend son champ de pénétration malgré la dureté et la sécheresse de ses grains. Antérieurement, les blés des Indes étaient souvent mélangés avec un pourcentage assez élevé de pierres, de terre et de poussière ; mais, depuis quelques années, les expéditions qui arrivent à Anvers démontrent que les exportateurs de ce pays ont considérablement amélioré le produit en procédant à une épuration avant l'embarquement. Si, auparavant, les acheteurs suisses repoussaient carrément ce produit, ou ne l'achetaient que contre des bonifications assez importantes, il n'en est plus de même maintenant. Le trafic anversoïse avec les Indes est entre les mains de quatre puissantes maisons étrangères dont deux anglaises, une grecque et une française qui opèrent au port belge par l'entremise de leurs succursales.

Le commerce des céréales avec l'Australie est en décadence à Anvers. Les grains australiens sont de toute première qualité et le meunier belge ne veut pas payer des prix aussi élevés que le meunier français, italien et suisse. Aussi, le blé australien importé en Suisse ne passe que très rarement par Anvers ou Rotterdam parce que ce sont surtout les ports de la Méditerranée qui ont établi avec l'Australie des communications régulières, rapides et directes, lesquelles permettent ainsi l'expédition des « parçels » vers la Suisse. Auparavant, tout ce service se faisait par voiliers, dirigés « pour ordres » dans un port de la Manche, où le propriétaire de la cargaison stipulait définitivement le port dans lequel ils avaient à opérer le débarque-

ment. Anvers fut alors choisi assez souvent comme port de destination ; mais, depuis la disparition de ces voiliers, les ports méditerranéens concentrent tout ce trafic.

En général d'ailleurs le commerce des céréales décline à Anvers ; lentement mais sûrement, il se déplace vers Rotterdam ;¹ les causes de cette diminution sont multiples. Les installations insuffisantes du port, les difficultés de communication par voie d'eau entre Anvers et la partie méridionale et orientale de la Belgique, et une foule d'autres circonstances, telle que le maintien de la régie en matière d'élévateurs à grains, sont les raisons dominantes de l'état de choses que nous sommes forcés de constater. Anvers n'a pas su prendre une décision prompte et énergique. Par contre, Rotterdam a tout fait pour vaincre. Loin d'appliquer le principe de la régie pour les élévateurs, le port hollandais laissait libre cours à la concurrence. En 1914, il compte 26 élévateurs fonctionnant à merveille, alors que le port d'Anvers n'en possède que quatre ; il est vrai qu'il en avait demandé des nouveaux. A Rotterdam, le débarquement s'opère directement en allège, quelle que soit la destination finale, alors qu'à Anvers le déchargement des blés destinés à la Suisse est souvent interrompu pour permettre la mise sur quai. En quelques heures toutes les opérations de transbordement des blés sont terminées à Rotterdam ; les allèges rhénanes y sont chargées le long du bord des navires et peuvent prendre la direction de Mannheim peu de temps après l'arrivée des grands bateaux à vapeur venant de la mer Noire, des États-Unis ou du Canada. Anvers ne connaît pas cette célérité.

La conséquence inévitable de ce déplorable état de choses, c'est que Rotterdam absorbe les grandes cargaisons complètes, alors qu'Anvers doit se contenter des parcs. La Chambre de Commerce d'Anvers s'exprime à ce sujet en ces termes : « Tout s'enchaîne ; causes et effets. Par suite du fret rhénan plus élevé d'Anvers, par suite de la lenteur dans le transbordement et dans la réexpédition de la marchandise, la consommation en Allemagne (en Suisse également donc) évite autant que possible le port d'Anvers et oblige son vendeur d'outre-mer à lui

¹ M. Paul von Hissenhoven, l'admirable connaisseur du marché anversois, défend cette même idée dans un article publié dans la *Revue économique internationale* de 1912.

offrir de grandes quantités à Rotterdam. Il ne reste donc à nous que de petits parcell, qui sont une des causes principales de la lenteur dans le transbordement et l'expédition. Ceci rend également plus difficile l'emploi régulier des élévateurs, qui accéléreraient beaucoup le transbordement, et plus onéreuse la manutention de la marchandise pendant le délai de séjour des navires rhénans ; ceci aussi est la cause de ce que les élévateurs qu'exploite la ville ne permettent pas de donner leur rendement normal. »

Si nous envisageons le vrai négoce en céréales de la place d'Anvers, nous constatons ici encore qu'il n'est pas si développé qu'on pourrait le croire. L'inertie des autorités est encore une des causes du recul de ce commerce. Au lieu d'accorder des facilités aux négociants, au lieu de créer un grand bassin de concentration des céréales, les autorités compétentes ont négligé de réveiller ce « coin des grains » qui semble assoupi. Des allées dispersées dans le port servent de magasin ; il en résulte une grande perte de temps pour le courtier ou l'intermédiaire qui veut examiner sur place les grains mis en vente.

Il est très intéressant de suivre les grains depuis leur lieu de production jusqu'au lieu de consommation. L'importateur suisse en effet ne se trouve pas en relation directe avec le producteur russe, roumain, australien, américain ou hindou. Il s'est fixé une quantité d'intermédiaires sur la place d'Anvers qui s'interposent entre le producteur et le consommateur. Tantôt ce sont des succursales des grandes maisons d'importation, tantôt ce sont des agents ou courtiers qui travaillent sur ordre de l'importateur belge, allemand ou suisse. Les courtiers représentent donc les intérêts meuniers, mais leur nombre tend à disparaître dans une forte mesure à cause de la nécessité d'éliminer autant que possible les intermédiaires onéreux. Ils abandonnent leur métier pour devenir de vrais négociants faisant l'importation des grains.

Les grandes maisons d'exportation de la mer Noire ont ouvert des comptoirs de vente dans certains ports européens et l'importateur suisse s'adresse parfois à ces comptoirs pour se procurer les blés étrangers. La plupart du temps, ces maisons étrangères, et surtout les maisons russes, n'ont pas de succursales à Anvers tandis qu'elles en ont en Suisse ; les agents an-

versois qui ont à écouler des céréales de la Russie méridionale s'adressent à ces succursales en Suisse.

Les blés de la République Argentine et des Indes importés en Suisse passent par une toute autre série d'intermédiaires. Le commerçant indigène de ces pays ne s'occupe guère du commerce d'exportation et le monopole de toutes ces affaires est entre les mains de différentes maisons européennes très importantes. Ces firmes ont établi des comptoirs d'achat dans ces pays lointains, tandis que la maison mère se trouve en Europe où elle possède des agences chargées de la vente dans les grands ports. Le meunier suisse s'adresse dans ce cas directement à l'agence d'Anvers, laquelle, très souvent, accordera un terme de crédit assez long. Anvers possède plusieurs grands comptoirs de vente de céréales de l'Argentine, mais la plupart de ces comptoirs ou agences ne jouissent pas d'une très grande prospérité. Il y a surtout pénurie de capitaux disponibles. Un grand nombre de ces maisons travaillent avec un capital de cent mille ou de cinquante mille francs seulement.

Mais à Anvers les maisons de l'Europe occidentale ne sont pas seules à souffrir de ce mal, les maisons roumaines, bulgares ou russes végètent également ; elles se font une concurrence acharnée, manquent de capitaux et étouffent sous le fardeau des frais généraux qui grèvent leurs budgets. M^r Van Hissenhoven caractérise ainsi tout ce milieu : « En dix ans, voire en cinq ans, il s'y produit des modifications très notables. A côté de l'élément indigène, il y a l'élément international : gens qui viennent, gens qui séjournent quelques années, gens qui s'en vont. » On peut se demander si cette situation est bien favorable à l'importateur suisse. Nous pouvons répondre oui et non. Elle ne l'est pas dans ce sens que l'intermédiaire entre le producteur et le consommateur est souvent onéreux. Il enchérit le produit et le grève parfois de frais multiples. Il spéculé, emmagasine et arrête ainsi la circulation des grains pour arriver à conclure « une bonne affaire ». Mais, d'un autre côté, son action est bienfaisante ; il rapproche le producteur du consommateur, il sert de lien entre l'Europe et l'Amérique, il assure l'approvisionnement et grâce à ses spéculateurs, il stabilise les prix, il rend les fluctuations moins fréquentes et moins sensibles. Et puis, il ne se fait pas payer trop cher les services qu'il rend à la consommation. La concurrence est tellement âpre

sur ce marché des grains que le courtage exigé par cet intermédiaire pour ses transactions avec le meunier, par exemple, est vraiment dérisoire. Il est de treize centimes par 100 kilos, mais la majorité des affaires se conclut encore avec la stipulation « demi-courtage », et l'agent, le courtier ou l'intermédiaire quel qu'il soit doit parfois abaisser encore davantage ce tarif s'il ne veut se voir supplanté par un concurrent jaloux.

Le négociant en grains qui achète pour son propre compte afin de revendre après, n'est pas plus exigeant que le courtier. Lui aussi se contente d'ordinaire d'un maigre bénéfice, car, il faut le dire, on ne fait pas de fortunes dans le commerce des grains d'Anvers. Au contraire, combien de ruines s'y sont accumulées !¹

3. La concurrence des ports français.

Le Rhin n'est pas l'unique voie fluviale de pénétration qui parte d'Anvers vers la Suisse ; il y a encore le système des canaux, qui est quelque peu en défaveur vu la lenteur du voyage, mais qui joue cependant un certain rôle dans l'approvisionnement de la Suisse en houilles et céréales ; c'est la voie qui emprunte le canal de la Campine d'Anvers jusqu'à Liège, la Meuse jusqu'à Mézières, le canal des Ardennes et le canal de la Marne au Rhin via Nancy jusqu'à Strasbourg, pour aboutir à Bâle par la voie du Rhin et par celle du canal de Strasbourg à Bâle. Pour faire ce trajet, un bateau à pétrole reste 25 jours, alors que les péniches trainées par des chevaux en mettent 48.

L'agencement de ces routes de pénétration crée un vrai circuit, qui permet aux armateurs des combinaisons très avantageuses. Un navire lourdement chargé peut s'acheminer vers la Suisse en suivant la voie des canaux ; il évitera ainsi la forte résistance du courant du Rhin. Pour le retour, il peut profiter de ce même courant et ramener à Anvers une cargaison de produits destinés à l'exportation. Ce système des ca-

¹ On nous reprochera peut-être un certain pessimisme dans toute cette partie relative aux céréales. Toutes les opinions émises sont partagées par des hommes de métier, comme M. Paul von Hiseenhoven, et nous ne croyons pas qu'il serait prudent de cacher maintenant les côtés faibles de l'organisation belge. Après la guerre, il sera possible de réparer les torts causés à ce pays par un travail persévérant.

naux est d'autant plus avantageux que la France n'applique pas de taxes sur le réseau de ses voies navigables. Les deux routes combinées du Rhin et des canaux forment un ensemble de voies de pénétration qui semble défier toute concurrence. La politique économique française s'y est pourtant attaquée avec la dernière énergie. Très maladroitement, nous devons le dire, elle a cherché à favoriser Dunkerque au détriment d'Anvers. C'est à cette politique qu'on peut attribuer en grande partie le recul désastreux de l'influence française à Anvers avant la guerre, naturellement au profit exclusif de l'infiltration allemande.

Recherchons donc dans quelle mesure les ports français sous l'influence de la politique Freycinet sont en état de concurrencer Anvers en ce qui concerne ses relations avec la Suisse. Nous resterons néanmoins dans le domaine des communications par voie fluviale. Encore une fois nous attirons d'abord l'attention sur le réseau des canaux allant d'Anvers à Bâle, lequel, par le canal de l'Est, qui, de Givet à Port-sur-Saône, joint la Meuse au bassin du Rhône, avec Lyon et Marseille, ouvre tout le Sud-Est de la France et forme une ligne de pénétration d'une longueur totale de 1354 kilomètres, reliant la mer du Nord à la Méditerranée. L'ouverture de toute cette région, y compris la Suisse, a donné des résultats qui ont été vainement combattus par la politique commerciale française, notamment par le programme Freycinet de 1879 tendant à drainer les transports suisses et français vers les ports français de l'Ouest, Nantes, Rouen, Le Havre, Dieppe, Boulogne, Calais et surtout Dunkerque.

Dunkerque est le pivot de la politique fluviale française de la région du Nord. Calais et Boulogne n'entrent guère en ligne de compte ; ce sont de simples ports de vitesse, tels Ostende et Zeebrugge, avec mission d'appuyer Dunkerque qui cherche à s'ouvrir une pénétration profonde. Le port de Dunkerque, d'un accès relativement difficile, a réussi à occuper une certaine place parmi les ports secondaires. Ce n'est pas en concurrençant effectivement Anvers qu'il y est parvenu, mais en enlevant au Havre une partie de son marché de laine et de coton, c'est-à-dire que c'est au détriment d'un autre port français qu'il a pu s'élever à un rang respectable.

Pour ses relations fluviales avec la Suisse, Anvers n'est guère menacé directement par la pénétration de Dunkerque. Si nous

prenons la distance pour les transports d'eau, nous trouvons que d'Anvers à Nancy par Liège (nous prenons Nancy parce qu'à partir de ce point les distances vers Bâle sont respectivement les mêmes pour Anvers que pour Dunkerque), la distance est d'environ 590 kilomètres. Par Bruxelles, elle est de 550, alors que, de Dunkerque à Nancy, on compte 642 kilomètres. L'avantage de la distance kilométrique est donc bien en faveur du port de l'Escaut.

Dunkerque reconnaît d'ailleurs son infériorité ; depuis des années, il demande la construction du canal du Nord-Est, qui partirait de Dunkerque pour se prolonger par la vallée de la Chiers, en utilisant un certain nombre de voies existantes jusqu'au département de Meurthe-et-Moselle afin de s'attirer ainsi les marchandises de l'Est et de pénétrer en même temps jusqu'aux portes de la Suisse. Si ce projet s'exécutait, Dunkerque pourrait devenir un concurrent redoutable dont il faudrait bien tenir compte. L'exécution de cette nouvelle artère hydraulique ne semble pas proche car, comme nous l'avons déjà dit, le projet risque fort de s'égarer dans les cartons de l'administration ; au reste, les difficultés techniques de l'exécution de ce travail seraient assez grandes et le coût très élevé. Il y a 23 ans, Mr Papielier prononçait, à la Chambre des Députés, les paroles suivantes : « La distance de Dunkerque à Longwy est actuellement de 374 kilomètres par voie ferrée ; d'Anvers, elle est de 265 kilomètres seulement, soit 109 kilomètres en faveur de nos concurrents. Le nouveau canal (Nord-Est) réduit cette différence à 19 kilomètres. Par eau, Longwy sera à 426 kilomètres d'Anvers et à 445 de Dunkerque, Mézières et Nancy seront plus près de Dunkerque que d'Anvers. Les produits métallurgiques payeront cinq francs la tonne, au lieu de 9 fr. 50. Ce prix sera inférieur de 1 fr. 70 au tarif belge pour Anvers. » Au fond, dès lors, la situation n'a pas changé. Or, si Dunkerque ne domine ni à Longwy ni à Nancy, il aura de la peine à concurrencer Anvers à Bâle, surtout pour l'importation et l'exportation des marchandises lourdes et encombrantes qui n'utilisent pas la voie ferrée.¹

¹ Depuis la fin de la guerre Dunkerque traverse une crise qui est décrite par *l'Intransigeant* du 8 juin 1919 : « Dunkerque est abandonné ; il n'y a que deux explications : l'incurie ou la malveillance des pouvoirs publics. » Et plus loin le même journal continue : « Depuis les nouvelles dispositions territoriales amenées

Envisageons maintenant la possibilité de concurrence de Rouen et du Havre. L'aire de pénétration de ces deux ports ne s'étend guère jusqu'aux portes de la Suisse.

Les départements riverains seuls sont soustraits à l'action d'Anvers. La cause de cette faible force attractive se trouve moins dans le manque de voies de communication par eau que dans l'absence d'un hinterland industriel. Malgré les voies fluviales assez nombreuses qui sillonnent leur arrière-pays : la Seine, l'Yonne, les canaux de Bourgogne et du Nivernais, les distances par voie d'eau vers la Suisse sont nettement en faveur d'Anvers. Les voies d'eau sont en outre d'un type ancien et ne permettent le passage qu'à des péniches de 300 tonnes ; de plus, sur les 414 kilomètres de Paris à Nancy, il n'y a pas moins de 134 écluses. Et si, malgré cette situation assez désavantageuse, les ports du Havre et de Rouen ont vu doubler leur tonnage en quelques années, l'explication n'en doit point être cherchée dans le trafic avec la Suisse. La vraie cause se trouve dans une plus grande arrivée de charbons, conséquence du développement des industries du gaz et de l'électricité et du rendement insuffisant des houillères françaises.

L'exécution du plan Paris port de mer changerait-elle quelque chose à la pénétration vers le cœur de l'Europe ? Anvers en souffrirait-il dans ses relations avec la Suisse ? A ces deux questions nous pouvons répondre négativement parce que la distance reste néanmoins en faveur d'Anvers. Paris port de mer ne possédera guère le fret de retour nécessaire pour influencer le taux des prix de transport. Comme dans le passé, les produits de luxe continueront à s'acheminer vers Anvers où ils trouvent des départs certains et à bon marché. A plus forte raison donc, Paris port de mer ne réussira pas à enlever à Anvers un arrière-pays comme la Suisse qui est situé à 600 kilomètres de ses portes. Le Rhin seul d'ailleurs aurait vite raison de cette concurrence qu'une nouvelle voie fluviale pourrait éveiller. M^r Yves Guyot exprime cette même idée en ces termes : « Paris ne détournera pas le fret que les bateaux du Rhin vont chercher ou porter à Rotterdam ou à Anvers. Tant que cette voie fluviale existera, Paris port de mer ne pourra

par la guerre, depuis surtout la diminution de rendement des réseaux fluvial et ferré dans tout l'hinterland envahi, un courant assez fort attire tout le trafic de l'Est vers Anvers par le Rhin. »

pas enfoncer au cœur de l'Europe la ligne de transit défiant toute concurrence.»¹

La Société d'étude du canal Rouen-Clichy prétend par contre que ce nouveau canal enlèverait à Anvers un trafic de 485 000 tonnes. A son tour, M^r Lavaud, membre de la Chambre syndicale de la marine française, réfute cette assertion en établissant que «le canal Rouen-Clichy n'aurait que des inconvénients, dont quelques-uns fort graves ; que l'exploitation serait à peu près impossible, et qu'elle n'aurait qu'un résultat tangible mais non appréciable : doubler au moins le prix de transport de la tonne de marchandises entre Rouen et sa destination dans la région parisienne».

En face de tant d'opinions différentes, et surtout de tant d'objections sérieuses, nous croyons pouvoir conclure que même en admettant un rendement assez lucratif de ce canal, Paris port de mer parviendra très difficilement à détrôner Anvers dans son hinterland helvétique par le seul moyen des voies fluviales.

Plus au Nord, et par la ligue de la Loire, Nantes a, lui aussi, son projet de pénétration vers le cœur de l'Europe. Ce port cherche à concurrencer effectivement les deux ports des bouches du Rhin, grâce à un canal latéral à la Loire qui, partant de Nantes, aboutirait à Bâle pour attirer ainsi le trafic suisse au détriment des ports belge et hollandais. Nous reconnaissons sans difficulté que la position géographique de Nantes pour le ravitaillement de la Suisse en céréales est certes plus avantageuse que celle d'Anvers, à condition bien entendu que le port français soit lié à cet arrière-pays par une voie de pénétration commode et rapide. Le total du parcours maritime et terrestre réuni serait à l'avantage de Nantes et les navires éviteraient en outre des mers brumeuses et difficiles comme la Manche et la mer du Nord. Ainsi les blés de l'Amérique du Sud comme de l'Amérique du Nord et de la mer Noire auraient tout intérêt à suivre la vallée de la Loire. Mais le canal prévu n'offre pas cette pénétration rapide et commode ; à supposer que la ligne doive se faire et que la Loire supérieure soit canalisée, il y aura, de Nantes à Bâle, pas moins de 1003 kilomètres et 239 écluses. Dans ces circonstances, le port de Rouen est encore

¹ *Paris port de mer*, revue économique internationale.

plus favorisé que celui de Nantes, puisque, de Rouen à Bâle, il n'y a que 899 kilomètres, mais, par contre, 317 écluses. Or, si Rouen est dans l'impossibilité de concurrencer Anvers par voie d'eau, Nantes le sera encore moins. Sur le parcours par canal Anvers-Bâle, soit 903 kilomètres, il n'y a d'ailleurs que 70 écluses et si nous comparons cette nouvelle ligne Nantes-Bâle à celle du Rhin, aucun doute ne peut subsister sur la supériorité d'Anvers. Il existe en outre encore bien d'autres facteurs très importants dont il faut tenir compte. Nantes n'a pas à sa porte un centre industriel comme la Belgique, la Westphalie ou la Province rhénane. Le fret de retour manquera donc également et influera singulièrement sur le prix de transport, attendu que les navires seraient très souvent obligés de retourner sur lest.

Ayant écarté Nantes, faut-il parler de Bordeaux ? Le port qui représente le « maximum de l'isolement » en fait de navigation intérieure. Ce port est vraiment isolé du reste de la France et du centre de l'Europe. Dans une proposition de loi, déposée en 1909, M^r Audiffred critiquait déjà sévèrement cet isolement. « A ses portes, disait-il en parlant de Bordeaux, s'étend comme une muraille de Chine qui le bloque, et, en ces temps d'expansion illimitée, le ferme à toutes les communications du dehors ».

Vient ensuite Marseille, le port le plus important de la France. En nous plaçant uniquement au point de vue de la navigation intérieure, constatons d'emblée qu'aucune voie fluviale directe ne lie ce port à la Suisse. Mais, ici encore, un projet sérieux menace de porter atteinte à l'influence anversoise en Suisse.

On parle de rendre le Rhône navigable ; ou tout au moins un canal latéral au Rhône partirait de Marseille, passerait par Lyon pour aboutir à la frontière suisse, au Léman ; de là, prolongé à travers la Suisse, ce canal atteindrait le Rhin près de Bâle pour former ainsi une grande voie de pénétration vers le cœur de l'Europe. Certes, si des difficultés techniques insurmontables ne s'opposent pas à l'exécution de ce vaste projet, Marseille pourrait devenir le grand port d'approvisionnement de la Suisse en céréales, et en charbon peut-être, au détriment de Rotterdam et d'Anvers. Il faut reconnaître que, dans le domaine de ses importations à destination de la Suisse, Marseille a une situation géographique qui lui donne une supériorité écla-

sante sur Anvers. Le tout est de savoir en profiter. A travers la vallée du Rhône, ce canal Marseille-Genève-Rhin serait le prolongement du canal de Suez et il remplirait un rôle analogue à cette importante artère. A ce sujet encore, le grand partisan de la navigation intérieure en France, M^r Audiffred écrit : « Et comme autrefois, avant l'ouverture du canal de Suez, les marchandises devaient pour aller aux Indes et en Océanie, ou en venir, contourner l'Afrique, nous leur imposons aujourd'hui l'obligation de laisser Marseille à l'écart, de suivre la Méditerranée jusqu'à Gibraltar, de contourner l'Espagne, le Portugal et la France. Nous leur interdisons l'entrée de notre grand port méditerranéen, nous leur fermons l'accès de notre territoire en leur refusant le canal latéral au Rhône, pour les obliger à suivre la vallée du Rhin où nos voisins bien moins favorisés que nous par la nature (mais plus avisés, plus ingénieux et plus entreprenants), au prix de sacrifices énormes, leur procurent après ce long et dispendieux circuit, toutes les facilités qu'il est en leur pouvoir de leur donner. »

Différents projets ont été élaborés pour relier Marseille à Genève, mais leur examen nous entraînerait trop loin ; bornons-nous seulement à les énumérer. En 1718 déjà, on préconisait un tracé de Lyon à l'Étang de Berre. Sous le Directoire, François de Neuchâteau projeta un canal qui devait réunir la Méditerranée à la mer du Nord par le Rhône, les lacs suisses et le Rhin. L'histoire de tous ces projets a été si fréquemment retracée qu'il est inutile de la répéter. Les autres essais sont des projets de canaux mixtes, qui tendent à satisfaire la navigation en même temps qu'à utiliser la force hydraulique créée par les chutes d'eau : le but reste cependant toujours le même : créer une voie de pénétration économique vers la Suisse et le centre de l'Europe.

Marseille vise donc à atteindre le cœur de l'Europe en exigeant le minimum de frais de transport. Incontestablement, de tous les ports français, c'est lui qui semble appelé à soutenir contre Anvers une lutte avec le plus de chances de succès. Pour certaines contrées du monde, il jouit en effet des plus courtes distances quant au trajet maritime. Sur terre, c'est encore lui qui est le plus proche du centre de consommation : l'Europe centrale et la Suisse. Par les routes fluviales, Rotterdam est à 830 kilomètres de Bâle, Anvers, à 906, Le Havre à 1043, Saint-

Nazaire à 1083, alors que Marseille en est éloigné de 840 kilomètres. Si on recule la navigation rhénane jusqu'à Constance, on trouve que Rotterdam est éloigné de ce point de 998 kilomètres, Anvers, de 1074, Le Havre, de 1211, Saint-Nazaire, de 1251, alors que Marseille n'en serait plus distant que de 951 seulement.

Le projet en question doit donc être pris au sérieux surtout depuis qu'il se place en tête du programme de la politique fluviale française et depuis que l'esprit régionaliste tient à faire place à un esprit plus national.

Le trajet Étang de Berre-Marseille sera bientôt terminé, et vu l'empressement avec lequel les autorités françaises accueillent le projet entier, il se pourrait bien que sa réalisation survienne au lendemain de la guerre, beaucoup plus vite qu'on ne serait tenté de le croire. La situation est d'autant plus favorable que Marseille est parfaitement en état d'offrir un fret de retour aux navires qui transportent les produits si nécessaires à l'alimentation de l'Europe centrale. Son arrière-pays avec Lyon et Saint-Étienne est des plus industriels et la guerre doit avoir stimulé singulièrement l'esprit d'action et d'entreprise de toute cette région. L'Étang de Berre, darse naturelle de Marseille, pourra abriter une immense quantité de navires et offrir, en peu de temps sans doute, des installations perfectionnées et modernes qui manquaient aux ports français.

Anvers et Rotterdam, ce dernier surtout, souffriraient de l'entrée en lice de cette nouvelle concurrence redoutable ; leur rôle d'importateur pour la Suisse pourrait être singulièrement diminué. Comme port d'exportation, Anvers ne souffrirait pourtant pas, car l'industrie suisse, l'industrie de luxe et du fini, ne choisira jamais une voie fluviale pour les expéditions vers les ports. De plus, la Méditerranée ne possède pas ce grand courant commercial de la mer du Nord ; Anvers est beaucoup plus rapproché que Marseille des États-Unis et de l'Angleterre, deux pays qui deviendront de plus en plus le centre de rayonnement du commerce mondial ; avec ces pays, le port de l'Escant a établi des communications régulières, rapides et à bon marché.

Tout en restant dans le domaine des relations par voie hydraulique, passons en revue les ports italiens qui pourraient concurrencer Anvers. Citons en premier lien Gênes. Ici, aucun

fleuve, aucun canal, aucune route fluviale naturelle ou artificielle n'aboutit à ce port. Nous croyons même qu'aucun projet n'existe qui tende à le mettre en relation directe par voie navigable avec le cœur de l'Europe.

Vient ensuite Venise, le vieux port italien qui, déjà dans les siècles passés, a précédé Anvers sur la route de la prospérité. Jusqu'à aujourd'hui, ce port de l'Adriatique ne jouit d'aucune communication fluviale directe avec la Suisse et le centre de l'Europe, pourtant très rapprochés. Un projet qui, depuis la guerre, a reçu un commencement d'exécution, envisage un canal latéral à la mer, reliant Venise au Pô, lequel, à son tour, par le Nuovo canale Milan-Adda et le canal de Milan au lac Majeur se trouverait en relation avec la Suisse. A partir du lac Majeur, cette future darse de Venise, des voies ferrées transporterait des marchandises à un prix relativement minime jusqu'au centre de la Suisse. Venise serait fort bien situé pour fournir la Suisse en céréales et autres matières. Au contact direct avec tous les ports des côtes de l'Adriatique, de la péninsule des Balkans, de la mer Noire, très proche du canal de Suez, Venise serait l'escale naturelle pour l'Italie septentrionale et la Suisse. Mais des difficultés techniques presque insurmontables semblent s'opposer à l'exécution de ce plan. La liaison directe entre Milan et Venise aurait pour grand avantage de procurer aux industries lombardes les millions de tonnes de matières premières à un prix beaucoup plus bas que cela n'est possible dans l'état actuel des voies de communication. Le port de Gênes, où le trafic étouffe par suite d'insuffisance des moyens de pénétration, pourrait, étant débarrassé du pénible service des charbons, vouer tous ses efforts aux trafics plus rémunérateurs qu'il a perdus pendant ces dernières années ; il pourrait même devenir un port d'approvisionnement de la Suisse comme les ports du Nord de l'Europe.

A toutes ces menaces d'enlever à Anvers sa fonction de pourvoyeur de la Suisse en céréales, le port belge peut riposter efficacement par la création du canal Escaut-Rhin, par l'aménagement de son port suivant les exigences modernes et par l'introduction d'un esprit essentiellement libéral dans toutes ses activités. Dans la section suivante, nous envisagerons les avantages d'un canal Escaut-Rhin pour la Suisse.

4. Le canal Escaut-Rhin et la Suisse.

Dans notre étude des différents projets de raccordement de l'Escaut au Rhin, nous avons cru devoir nous prononcer en faveur du tracé Anvers-Bassin bouillier limbourgeois Aix-la-Chapelle-Cologne, cette route étant appelée à un rendement plus sérieux que celles qui ont été proposées. Personne ne peut douter de la répercussion profonde que l'exécution d'un tel projet aurait sur la vie commerciale et industrielle de la Suisse.

Par voie fluviale, la Suisse ne serait plus distante de la mer que de 762 kilomètres, alors que le parcours Bâle-Rotterdam a une longueur de 830 kilomètres. L'économie de temps de trois jours de voyage pour le trajet aller et retour Bâle-Anvers, marchant de pair avec les nouveaux aménagements de ces deux ports, ne tarderait pas à stimuler singulièrement les relations entre la Suisse et le grand port belge.

Pour bien montrer toute l'importance de cette diminution de distance, citons une opinion de M^r Daniel Bellet, économiste français et spécialiste en matières de transports

« La plupart des gens, dit-il, n'arrivent pas à comprendre « qu'aujourd'hui, en toute espèce de transport, par mer, par « terre, par voie de fer, ce qui s'impose, c'est la rapidité, certainement beaucoup plus que le bon marché absolu ; en fait, « la rapidité assure une immobilisation moins longue des capitaux engagés, un renouvellement de ces capitaux et par « suite une économie finale grâce à une augmentation de bénéfices. » Cette économie de trois jours serait donc certes un facteur dont il faudrait tenir compte.

Si l'aménagement du Rhin entre Bâle et le lac de Constance s'ajoutait à la liaison Cologne-Anvers, le port de l'Escaut gagnerait encore sensiblement en importance comme port d'entrée et de sortie de l'Europe centrale. L'Allemagne du Sud tomberait définitivement dans la sphère d'attraction d'Anvers. Ah ! si les Allemands étaient sortis victorieux de la guerre, leur projet *die deutsche Rheinmündung auf belgischen Boden*, aurait bien vite été réalisé, car il leur manque « une clef » pour leur système superbe de navigation intérieure. A ce sujet, le *Morning Post* donne l'intéressante nouvelle que voici : « L'association centrale pour la navigation intérieure allemande a adopté une

résolution demandant au gouvernement de faire en sorte qu'à la conclusion de la paix, la possibilité de construire un canal du Rhin à Anvers soit garantie, le canal étant d'une importance extrême en vue de l'établissement des relations avec le réseau des voies d'eau allemandes qui vient d'être achevé. » Le projet visé par l'Association centrale pour la navigation intérieure allemande est sans doute le fameux tracé Rosemeyer. A la conférence de la paix, la Belgique devra élever sa voix pour imposer à son adversaire la solution qui convient le mieux à ses intérêts.¹

Mais, outre les avantages que ce projet offre à Anvers et à la Belgique, outre la supériorité sur le Rhin supérieur qu'Anvers arracherait à Rotterdam, et en dehors de la plus grande facilité de la Suisse de se ravitailler par Anvers, un bienfait trop peu estimé découlerait de l'exécution de ce projet. Le canal Escaut-Rhin traverserait, en effet, le bassin houiller limbourgeois lequel, dans peu d'années, ne le cèderait en rien à celui du Borinage ou de Liège ; les charbons belges pourraient ainsi arriver en Suisse pour y concurrencer effectivement la houille allemande qui constitue le fondement de la force économique allemande en Suisse.

Voici quelques renseignements sur ce nouveau bassin belge et sur les sociétés qui y travaillent :

¹ Nous savons maintenant que M. Hymans a bien défendu les droits de la Belgique à Paris dans cette question primordiale. L'entente doit encore être faite avec la Hollande pour la traversée de son territoire. Mais puisque les Allemands y ont bien passé avec armes et bagages volés, pourquoi ne pourrions-nous y passer par une voie hydraulique ?

Nom de la Société	Année de fondation	Capital	Concessions accordées	Intérêts	Dépenses jusqu'en 1913
Charbonnages de Helchteren et Zolder (Siège : Mariemont)	Janv. 1807	Cap. de fond. : fr. 15 000 000 Dep. déc. 1913 : » 25 000 000	Helchteren et Zolder Ensemble : 7856 HA pour fr. 5 000 000 (en actions)	Industriels belges	fr. 9 400 155 d'après bilan 31 déc. 1913
Charbonnages de Beeringen (Siège : Liège)	Févr. 1807	Fr. 25 000 000	Beeringen-Conseel 4960 HA pour fr. 3 000 000 (en actions)	Intér. français surtout : hu-fourn neux et fonderies de Pont-à-Mousson	Fr. 17 014 905
Exploitation de la concess. Liégeoise des charbonn. de Liège (Siège : Liège)	Févr. 1807	Cap. de fond. : fr. 12 500 000 Dep. oct. 1913 : » 22 500 000	Concess. des Liégeois 4180 HA pour fr. 2 500 000 (en actions)	Industr. liégeois surtout : Sociétés Cockerill	Fr. 6 415 002
Charbonnages André Dumont, sous Asch Brux.-Liège	Juin 1807	Cap. de fond. : fr. 15 000 000 Dep. juin 1912 : » 20 000 000	Concess. André Dumont sous Asch 2850 HA pour fr. 5 000 000 (en actions)	Intéressés belges Soc. générale de Belgique et Bque de Schaaffhouse	—
Charbonnages Limbourg-Meuse (Siège : Bruxelles)	Juin 1807	Fr. 30 000 000	Différentes concessions Ensemble : 4910 HA pour fr. 6 000 000	Intéressés français et belges	Fr. 15 664,95
Soc. des charbonnages de Winterslag (Siège : Bruxelles)	Nov. 1812	12 000 actions sans valeur nominative fr. 26 000 000 4 1/4 % oblig.	Concess. Winterslag 960 HA à Genck	Intéressés français, surtout Schneider et Creusot	Fr. 11 713,70

(Extrait du Recueil financier, 1915.)

Les premiers charbons extraits de ces mines l'ont été pendant la guerre et il est évident que cette région se prépare un bel avenir. Ce bassin serait situé sur les deux rives du canal Escant-Rhin et les chalands pourraient arriver directement à côté des mines pour prendre charge et transporter les charbons vers les lieux de consommation. Outre les charbons, les articles industriels de cette région pourraient atteindre le marché suisse afin d'y concurrencer les autres produits étrangers.

Concluons donc que si le gouvernement veut sincèrement faire œuvre utile, purement démocratique et nationale, il doit s'appliquer de toutes ses forces à développer le réseau des canaux belges par des artères nouvelles à grande section et à relier le Rhin moyen et partant le Haut-Rhin et la Suisse au réseau fluvial belge à travers le futur centre industriel de la Campine. Il doit en outre supprimer toutes les entraves qui paralysent le libre développement de la navigation intérieure.

Par ce canal projeté, ce serait dans des conditions avantageuses et rapides que les matières premières ou les produits alimentaires prendraient le chemin de la Suisse, d'où elles reviendraient, sous forme de produits fabriqués, au port d'embarquement.

Pour la Suisse, ces deux trafics doivent pouvoir se faire dans les conditions les plus avantageuses de bon marché, de sécurité, de régularité et de rapidité, car ces facteurs ont trop de valeur aux yeux de l'importateur des matières premières et de l'exportateur des produits manufacturés pour être négligés. Ils constituent un élément important du prix de revient ; il faut donc que tous les éléments concourent à la réduction des facteurs fondamentaux de ce prix.

CHAPITRE III

Les communications par voie fluviale entre Anvers et la Suisse.

1. La politique des chemins de fer belges. Leur tarification.

Le bon marché, cause essentielle de la prospérité d'Anvers, s'est assuré une base plus stable encore grâce à l'appui effectif des chemins de fer. Par un travail incessant, dicté par une nécessité économique, l'État belge a établi le réseau le plus dense de lignes ferrées qui existe au monde. Cette nécessité économique était une conséquence de la Révolution de 1830, laquelle avait bien forgé l'indépendance politique du pays, mais l'avait laissé économiquement dépendant de la Hollande. Les voies ferrées devaient être l'arme de l'affranchissement. C'est déjà dans cette intention que la loi belge sur les chemins de fer du 1^{er} mai 1834 (Art. 5) renferme le principe suivant :

« Les produits de la route provenant des péages qui devront être réglés annuellement par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie. »

Quatre ans plus tard, après avoir étudié les premiers résultats, le 26 novembre 1838, le Ministre des Travaux publics, Nothomb, formula la devise définitive des chemins de fer belges en disant à la Chambre des Représentants : « Les chemins de fer de l'État sont à considérer comme un établissement qui ne doit être ni une charge ni un moyen fiscal. »

Cette politique, qui visait donc avant tout le bon marché du transport, fut poursuivie jusqu'à la veille de la guerre. En 1906, le rapporteur du service des chemins de fer, le futur Ministre Hubert, parlait encore de la politique des chemins de fer dans les mêmes termes en disant : « Lorsqu'ils ont couvert leurs frais, l'intérêt et l'amortissement du capital engagé, le surplus doit retourner en améliorations de service, réductions de tarifs et relèvement des traitements et salaires. » Mais pourra-t-on encore suivre cette politique après la guerre ? L'avenir nous l'apprendra ; toutefois, il semble déjà que le but du gouvernement actuel est d'améliorer sensiblement le transport par voie ferrée en introduisant l'électrification de tout le réseau.¹ La position géographique de la Belgique exige que la politique adoptée en 1834 soit poursuivie après la guerre. Un petit pays en effet est toujours exposé à être contourné et exclu du grand trafic par les mesures arbitraires de ses puissants voisins. Sous peine de se voir écarté du courant économique, le pays doit donc se contenter de tarifs de transit aussi bas que possible. L'intérêt de l'industrie nationale parle d'ailleurs également en faveur de cette politique. Au fur et à mesure que la conquête des débouchés devient plus pénible, le prix de transport des matières premières et des produits finis s'affirme comme un élément décisif du triomphe. Mais, en même temps que l'industrie nationale augmente sa force expansive, elle voit se dresser de redoutables concurrents étrangers, qui, eux aussi, viennent profiter du bon marché des propres moyens de transport de la Belgique.

Aussi, avant la guerre, certains cercles industriels ne ménagèrent pas leurs attaques contre le gouvernement, qui, d'après eux, exposait le marché national à un grand péril. Même l'économiste libre échangiste De Leener combat ces tarifs dans son livre *La politique des transports en Belgique*, 1913. Par de tels tarifs, dit-il, l'État belge met sur le marché d'outre-mer le fabricant national dans une situation d'infériorité vis-à-vis du producteur allemand. De semblables différences ne devraient jamais être tolérées. Elles sont interdites en Suisse par la loi

¹ Le principe est admis actuellement et on commencera bientôt par l'installation d'une ligne électrique Anvers-Bruxelles. Pour cette voie tout horaire serait supprimé, les trains se succédant toutes les dix minutes et même plus rapidement. Les travaux pour l'électrification des lignes Bruxelles-Namur et Bruxelles-Ostende suivraient immédiatement.

fédérale du 27 juin 1901, qui a réglementé la tarification des transports sur les chemins de fer fédéraux. Et dans un autre livre, paru en 1912, *La question des tarifs de chemins de fer en Belgique*, il considère les tarifs de transit sous une autre face. Il écrit : « Nous serions portés à préconiser un relèvement des tarifs de transit pour toutes les localités étrangères dont la situation géographique et le trafic principal imposent coûte que coûte l'intermédiaire du port d'Anvers pour les importations et les exportations maritimes. Ce serait sans doute le cas, par exemple, pour toute l'Alsace-Lorraine. Quoi qu'il en soit, les recherches spéciales méritent d'être faites à ce sujet. »

Ces tarifs de transit, appliqués par les chemins de fer belges, se caractérisent surtout par leur caractère de généralité, par leur vaste champ d'application. Ils ne sont pas limités à une certaine catégorie de produits ; ils s'appliquent à presque toutes les marchandises. Les autres pays, tels que la France et l'Allemagne, n'ont de tarifs spéciaux de transit qu'en faveur de catégories déterminées de marchandises ou des expéditions d'un poids minimum de dix tonnes par exemple. C'est encore toujours cette crainte d'être contournée qui décide l'administration des chemins de fer belges à offrir cette faveur à l'expéditeur étranger.

Cette politique de la tarification, telle que nous venons de l'exposer, a été maintenue malgré les changements de ministère ; l'exploitation dans un dessein purement fiscal ne fut jamais envisagée. D'ailleurs, une raison financière dictait encore cette attitude. Le réseau belge de 29,9 kilomètres par 100 kilomètres carrés, avec un matériel roulant qui dépasse de loin, toutes proportions gardées, celui des autres pays, a absorbé un capital énorme, lequel ne peut être renté par le produit du seul trafic intérieur. Le tableau suivant montre le développement par unité de surface (100 kilomètres carrés) du réseau belge, comparé à celui des réseaux étrangers.

	1890	1913
Belgique	17,8 km.	29,9 km.
Allemagne	7,9 »	11,8 »
Grande-Bretagne . . .	10,3 »	12,0 »
France	7,0 »	9,5 »
Suisse	?	7,35 »

Quant au matériel roulant, la comparaison s'établit comme suit en 1911 par 100 kilomètres de voies exploitées :

	Locomotives	Wagons pr voyageurs	Fourgons à march.
Belgique	98	182	2060
Allemagne	47	100	1049
Grande-Bretagne	61	141	2091
France.	33	76	886
Suisse (1913)	43	115	525

Par kilomètre de voie exploitée, la Belgique a engagé un capital de fr. 613 000, l'Angleterre de fr. 877 000, la France de fr. 473 000, l'Allemagne de fr. 390 000.

Pour être à même d'amortir ce capital engagé, le trafic étranger est indispensable ; grâce à son concours, l'équilibre entre les recettes et les charges a toujours pu être atteint approximativement. Pour les 77 années d'exercice, de 1835 à 1912, le résultat final enregistre un solde actif de 27 millions de francs seulement. Depuis 1887, vingt années ont donné un solde actif de 142 millions de francs ; six années seulement (1900, 1901, 1907, 1908, 1909 et 1912) un solde passif de 35 millions de francs.

Nous ne voudrions pas passer ces chiffres sous silence ; car, si nos différents gouvernements ne sont pas parvenus à réaliser un résultat plus positif, ce n'est certes pas de leur faute. Le principe du tarif le plus bas possible avait poussé des racines si profondes dans le monde commercial et industriel belge, que le premier gouvernement qui aurait osé élever ces tarifs se serait vu immédiatement dans l'obligation de démissionner, tellement l'opposition aurait été forte. Des tarifs très réduits, tel était le mot d'ordre et chaque gouvernement devait s'y conformer coûte que coûte. On ne peut cependant pas dire, comme certains économistes l'ont fait, que la politique des chemins de fer belges ne vise aucun but fiscal. En théorie, le principe de fiscalité n'existe pas, mais en pratique il en est tout autrement, du fait qu'il n'existe pas de séparation bien nette entre l'administration des chemins de fer et les pouvoirs publics. Le gouvernement avoue d'ailleurs sans scrupule que le peu de bénéfices réalisés au cours des dernières années avant la guerre, ont été versés dans la caisse commune des recettes

et représentent dès lors un véritable impôt indirect. M^r de Broqueville, ex-ministre des chemins de fer belges, chef du Cabinet actuel,¹ en répondant, il y a quelques années, à un député qui lui reprochait de céder les bénéfices des chemins de fer pour faire face aux dépenses générales du pays, déclarait notamment que le gouvernement ne pouvait faire autrement au risque de perdre le pouvoir, attendu qu'il fallait bien donner suite aux demandes urgentes des travaux publics, par lesquelles des députés des arrondissements accablaient le gouvernement. On ne peut donc nier que cette situation est tout à fait anormale et qu'une modification s'impose.

En Suisse, l'autonomie des chemins de fer est beaucoup plus étendue. Et le seul fait, de 1903 à 1910, que le coefficient d'exploitation y a augmenté dans une proportion considérable, ne permet pas de condamner le système. Après la nationalisation des lignes, la Suisse a dû faire face à de nombreuses dépenses extraordinaires, telles l'augmentation du nombre des trains, des dédoublements de voies et de gigantesques travaux d'art. C'est ainsi que, depuis 1903, le kilomètre de train y a augmenté de 40 % et on annonce également une augmentation de 39 % de kilomètres de locomotives et de 70 % de kilomètres de wagons. Or, en Suisse, la loi du 15 octobre 1897, relativement au rachat du réseau stipule que le rendement des chemins de fer fédéraux doit être utilisé au profit des chemins de fer seuts. L'art. 8 de cette loi stipule encore que la comptabilité des chemins de fer fédéraux doit être tenue séparément et que le produit net du service doit être affecté en premier lieu au paiement des intérêts et de l'amortissement du capital engagé. Les 20 % du surplus doivent être affectés à la création d'une réserve jusqu'à ce que cette dernière ait atteint le total de fr. 50 000 000. Le surplus doit servir à l'amélioration des voies ferrées, à la réduction des tarifs du transport de personnes et de marchandises et à l'extension du réseau des chemins de fer. Ce petit parallèle entre les deux modes d'exploitation appliqués en Suisse et en Belgique, parle certainement en faveur du système helvétique qui jouit d'une certaine autonomie.² Il est absolument indispensable pour l'avenir qu'en Belgique tou-

¹ En 1917.

² Nous constatons avec plaisir aujourd'hui que le gouvernement de transition (d'union nationale) a déjà préconisé l'autonomie administrative des C. F. de

tes les administrations qui ont dans leurs attributions la direction ou l'exploitation des facteurs économiques soient dégagées des influences des pouvoirs publics.¹

Mais revenons à notre sujet. Inutile de dire que la politique belge des voies ferrées, telle que nous l'avons analysée brièvement, cadre fort bien avec la politique anversoise, qui accueille volontiers toute mesure qui peut profiter au port. Anvers ne fut pas seul à soutenir cette politique ; le feu roi Léopold II surtout en était le partisan résolu, car il y voyait un moyen de favoriser l'expansion maritime et d'aider Anvers, au détriment parfois, il est vrai, de l'industrie nationale. Mais, pour lui, il n'y avait pas d'hésitation possible entre les intérêts du port et ceux de l'industrie et dans un conflit il défendait les intérêts d'Anvers et du commerce en prenant position contre l'industrie, qui était assez ancienne et assez forte pour se passer de sa protection. Mais puisque, après la guerre, l'industrie renaissante exigera des soins tout spéciaux, il est permis de se demander si ce favoritisme peut continuer à s'exercer d'une façon si intense.

Outre les tarifs de transit dont nous avons parlé plus haut, les chemins de fer belges ont introduit des tarifs de ports de mer, qui jouent un grand rôle, non seulement dans la vie économique belge (Anvers attire 25 % du mouvement intérieur des marchandises), mais encore dans les exportations et les importations suisses.

Ces tarifs de ports de mer sont très compliqués et il est difficile de les caractériser clairement ; en général, et dans le but de combattre la navigation fluviale et surtout le Rhin, ils sont dégressifs et ont un caractère assez protectionniste. Ainsi, pour assurer à Anvers le transit de certains produits suisses, ces tarifs abaissent leur taux à 0,55 centime la tonne kilométrique. (Tarifs différentiels de 1902 et 1908.)

Pour résumer, nous pouvons dire que la politique des chemins de fer belges cadre fort bien avec les intérêts économiques de la Suisse qui cherche à se ravitailler et à écouler ses produits par la route la plus avantageuse. La politique belge de

l'État. Seulement le projet de loi déposé au bureau de la Chambre ne présente aucun des caractères essentiels d'une régie autonome et dans l'intérêt d'une saine gestion il serait préférable de le changer complètement.

¹ DE LEENER. *La politique des transports*, p. 61.

transport est loyale et s'efforce d'offrir le maximum d'avantages à l'arrière-pays d'Anvers. Cette politique doit toujours se laisser guider par l'idée que la situation géographique du port d'Anvers le prédestine à vaincre tous ses concurrents. Toute autre politique serait illogique.

2. La concurrence des ports étrangers et le trafic par voie ferrée Anvers-Suisse.

Ces quelques considérations générales sur la politique des chemins de fer belges nous montrent déjà que la question de la liaison par voie ferrée entre Anvers et la Suisse ne se pose pas sur territoire belge, où l'autorité met tout en œuvre pour élargir le cercle de pénétration du port de l'Escaut. Elle se pose surtout sur la bande de terrain qui sépare la Belgique de la Suisse, et s'y heurte naturellement, tantôt à la politique impériale allemande, tantôt à celle des chemins de fer français et des ports de la Manche et de l'Atlantique. Tandis que, du côté français, les menaces ne se réalisent qu'à moitié ou restent parfois de simples paroles, la politique impériale a poussé à fond la lutte des tarifs.

Le fait même que la Suisse est au croisement des deux zones de pénétration, l'une germanique, l'autre franco-latine, montre que la guerre doit être menée d'un côté contre le Rhin consolidé par les deux lignes de chemin de fer qui le longent, de l'autre contre le rail, qui conduit à Dunkerque, Le Havre, Bordeaux, Nantes et Marseille.

Notons tout de suite que le port d'Anvers jouit, dans ses relations par voie ferrée, de la distance kilométrique et virtuelle la plus courte entre la mer du Nord, la Manche ou l'Atlantique et la Suisse. Anvers est, en effet, le port le plus proche de Bâle. Marseille, nous l'avons dit, est certes beaucoup moins éloigné du cœur de l'Europe, mais le fait seul que c'est un port méditerranéen lui enlève une grande partie de son importance. De plus, il n'est pas suffisamment bien outillé pour opérer en grand les importations et les exportations ; à ce point de vue, aucun port français ne peut remplacer Anvers.¹

¹ La Chambre de Commerce de Paris a déjà à maintes reprises exprimé cette même idée.

Les Français reconnaissent d'ailleurs volontiers eux-mêmes que Marseille n'a pas une grande force attractive. M^r Rondet Saint, de la *Dépêche Coloniale*, dit que Marseille ne joue un rôle que pour la Suisse méridionale. Ce faible esprit de pénétration marche de pair avec l'état général de la France économique d'avant la guerre. En 1903, elle fait à peine trois fois plus d'échanges que sa petite sœur la Belgique, quoique cette dernière compte sept fois moins d'habitants. Le tableau suivant donne approximativement la valeur comparée des échanges des deux pays :

1911 =	Fr. 15 000 000 000.	France :	Fr. 11 500 000 000
1907 =	» 7 000 000 000.	Belgique :	» 4 775 000 000

Parmi les autres causes très nombreuses qui déterminent la supériorité d'Anvers sur Marseille, une seule mérite encore d'être exposée. Anvers est l'unique port d'un pays à grand développement économique ; lui seul concentre toute l'activité du pays. Marseille est un des nombreux ports français et ne jouit pas d'une concentration semblable. A ce sujet, citons un passage du livre de G. Lecarpentier intitulé *Commerce maritime et marine marchande* :

« La France dispose de 205 ports de commerce, dont 57 sur la côte de la mer du Nord et de la Manche, 98 sur l'Océan et 50 sur la Méditerranée. Cette multiplicité de ports qui fut jadis très avantageuse à notre commerce maritime quand tous les navires ne jaugeaient guère plus de 800 tonnes, lui a nui grandement au contraire depuis un demi-siècle. La France n'a pas pu faire une concentration aussi complète de son commerce maritime international que l'Allemagne par exemple, la Hollande ou la Belgique. Dans chacun de ces trois pays, un seul port absorbe la majeure partie du commerce maritime du pays : Hambourg plus de la moitié, Rotterdam plus des deux tiers, Anvers plus des trois quarts. En France notre plus grand port, Marseille, ne fait même pas le quart de notre commerce maritime et les sept premiers réunis en font à peine les trois quarts. »

Et M^r Charles Rony, en parlant de la concentration des efforts d'une nation, dit également : « Quand nous avons eu à construire notre système de défense, nous ne nous sommes pas avisés de doter d'un fort ou d'une citadelle toutes les villes de la

France ; nous avons choisi des points stratégiques, ceux par lesquels l'ennemi pourrait envahir notre territoire. On doit faire la même chose en matière économique. » Or la France ne l'a pas fait pour ses ports. Le port de Marseille montre bien une progression assez rapide, mais il ne peut être considéré comme l'expression des efforts économiques de la nation. Par contre, Anvers est le poulx où l'on sent la vie du peuple belge.¹

Malgré cette supériorité sur ses concurrents, malgré son bon marché naturel, son équilibre parfait entre les importations et les exportations, sa situation géographique si avantageuse pour les relations par voie ferrée avec la Suisse, malgré ses tarifs exceptionnels accordés sur territoire helge à tout produit suisse qui y transite, le port belge doit subir en Suisse la redoutable concurrence des ports hollandais, allemands et français. Mais quelles sont les causes obscures et cachées qui étouffent ainsi le rendement de la loi naturelle de la distance kilométrique la plus courte ? Elles sont multiples, et nous n'entrerons pas dans tous les détails.

La première et certes la plus importante peut être cherchée dans la jalousie avec laquelle la France et l'Allemagne regardaient la pénétration de plus en plus méthodique, qui, telle une tache d'huile, s'étend autour d'Anvers, menaçant de devenir un peu trop prépondérante en Suisse. Si nous remontons à quelques décades en arrière jusqu'au lendemain de la guerre de 1870, nous constatons en effet que les deux compagnies de chemins de fer, celles de l'Alsace-Lorraine et celle de l'Est, l'une allemande, l'autre française, se firent une concurrence effrénée sur les deux lignes Klein-Beltingen-Bâle et Lamorteau-Delle, qui relient la Belgique à la Suisse. La politique des voies ferrées françaises manquait de cohésion et de protection et la lutte à coups de tarifs réduits, entre la compagnie allemande et la compagnie française prit une intensité d'autant plus grande qu'elle était encore stimulée par la haine qu'avait provoquée la guerre. Anvers en profita et fit librement sentir toute son action aspiratrice jusqu'en Suisse. Mais, dès 1882, la

¹ D'après les dernières nouvelles, les Chambres françaises s'occupent d'une nouvelle organisation de l'exploitation des ports. La France créerait un conseil général d'exploitation et chaque port serait dirigé par un conseil spécial qui pourrait prendre des mesures d'une grande utilité immédiate. Nous ne croyons pas que ce nouveau système puisse amener une concentration de la vie économique.

guerre ouverte fut déclarée à Anvers par les deux adversaires qui auparavant avaient si bien favorisé son expansion.

La grande commission des chemins de fer, instituée le 31 août 1882, sous la présidence de M^r Faure, arrêta un programme d'offensive. Les différentes compagnies inaugurèrent des tarifs communs, notamment celles du Nord, de l'Est et de l'Ouest, et cette entente établie, on fixa des tarifs de faveur pour Dunkerque et Calais, afin de dériver de leur côté le trafic de la Suisse, de l'Italie et des départements français de l'Est. Cette menace isolée aurait été sans conséquences néfastes pour Anvers, car l'ouverture du chemin de fer du Gothard, au début de cette même année, en 1882, lui laissait encore l'avantage d'une avance de 176 kilomètres (Anvers-Milan = 1 178 km., Calais-Milan = 1 354 km.). Ainsi tout le trafic méditerranéen et italo-suisse aurait été ramené de nouveau dans l'axe de la cité de l'Escaut, à travers des pays d'une activité industrielle intense, si une nouvelle convention, conclue entre l'Est et le Paris-Lyon-Méditerranée, d'une part, et la compagnie d'Alsace-Lorraine, d'autre part, n'avait dû couper court à toute pénétration efficace vers le centre de l'Europe. Désormais, la porte vers la Suisse ne serait plus qu'entr'ouverte pour le port de l'Escaut.

Cette dernière convention est trop importante pour qu'on la passe sous silence. De guerre lasse, la compagnie alsacienne proposa une entente cordiale aux compagnies françaises, lesquelles ne se doutant guère d'un piège tendu par la politique allemande, acceptèrent aussitôt. La convention émit comme principe que tout le trafic entre la Belgique et l'Italie passant par la Suisse s'effectuait en commun entre les trois compagnies et que toutes les encaisses, déduction faite des frais de traction, devaient être versées dans un fonds commun afin d'être partagées ensuite entre les compagnies.

Voici l'article premier de cette convention : « Toutes les marchandises en petite vitesse y compris les denrées pour charges complètes, s'échangeant via Gothard et Mont Cenis, entre l'Italie et a) ports belges et français de la Manche, b) stations belges autres que ports, quand bien même ces marchandises auraient subi une autre expédition ou seraient acheminées par le Rhin, quelle que soit la route suivie, participeront aux transports en communauté ;

« Les rapports en communauté se composeront, quel que

soit l'itinéraire, de la taxe de la marchandise correspondante au parcours de l'Alsace-Lorraine (Klein-Bettingen-Bâle, 359 km.) déduction faite des frais de traction suivants, par tonne et par kilomètre :

3 centimes pour les denrées alimentaires ;

2,4 centimes pour les charges de 5000 à 8000 kilos ;

1 ½ centime pour les charges de 8000 kilos et plus. »

L'article 3, de cette même convention stipule que, pour le trafic des ports de mer, les wagons seraient partagés comme suit :

40 % pour l'Alsace-Lorraine ;

60 % aux compagnies françaises de l'Est et au Paris-Lyon-Méditerranée.

Pour le trafic avec les gares belges autres que ports, la surprime de la ligne d'Alsace serait plus grande encore :

50 % de tout le trafic pour l'Alsace-Lorraine ;

50 % aux compagnies françaises.

En outre, les tarifs devaient toujours être établis d'un commun accord et égaux autant que possible pour toutes les routes. L'article 6 stipulait en outre qu'il était strictement défendu de favoriser un itinéraire déterminé. Cette convention funeste, qui, en immobilisant totalement les compagnies françaises, donnait plein pouvoir et libre jeu à la compagnie allemande, ne tarda pas à entraver, par contre-coup, les relations entre la Suisse et Anvers.

En se basant sur la violence et en faisant une entorse à la convention, la compagnie allemande inaugura une politique qui aboutit au monopole absolu pour l'élaboration des tarifs suisses vers Anvers. Un grand principe en matière de chemin de fer veut qu'un pays qui accorde à des produits une taxe réduite sur son parcours, doit l'accorder également aux mêmes produits qui transiteront, sinon les tarifs ne seraient plus l'émanation d'une loi égale pour tous, mais deviendraient arbitraires. Or, l'Alsace-Lorraine profita de sa force pour se départir de ce principe au grand désavantage de la Belgique et surtout d'Anvers. Chaque fois que, pour l'Italie ou la Suisse, la concurrence d'Anvers devenait trop gênante, elle ramenait ses tarifs pour Rotterdam ou Hambourg, au niveau de ceux de la voie belge ou des voies françaises conduisant vers les ports de l'Atlantique. Pour nuire à Anvers, l'Allemagne n'aurait

même pas eu besoin de faire une entorse à la convention ; car, en dehors des lignes alsaciennes, ne possédait-elle pas les voies ferrées de la rive droite du Rhin qui conduisaient à son port national, Hambourg, et au port hollandais, Rotterdam ?

Cette politique rentre d'ailleurs dans la politique générale des chemins de fer allemands qui, dès 1885, après l'accession de Brème et de Hambourg au Zollverein, décidèrent par la voie de l'association des chemins de fer, d'inaugurer un régime de favoritisme en faveur des ports allemands. En 1887, la lutte fut engagée à propos du pétrole que Brème voulut enlever à Mannheim en se servant de tarifs de faveur excessivement bas. Cette tentative échoua totalement ; mais, en 1889, 1891, 1892, plus tard encore, apparurent une série de tarifs qui cherchèrent à détourner le trafic rhénan du côté des ports allemands, afin d'atteindre en réalité, par delà le Rhin, le concurrent redoutable, Anvers.

Nous devons dire ici, que, chaque fois que son intérêt l'y poussait, la Suisse prêtait volontiers la main à cette politique alsacienne ; par exemple, pour tous les trajets qui lui donnaient un plus long kilométrage via Bâle que via Pontarlier, Val-lorbe ou Delle. Ainsi certaines marchandises jouissaient sur parcours suisse de tarifs réduits. Il arrivait même que des marchandises qui auraient pu prendre la route désavantageuse pour Anvers, Feignies-Vallorbe ou Feignies-Genève, payaient moins sur le parcours par Bâle lorsqu'elles étaient destinées à des localités de la Suisse occidentale que sur ce même parcours lorsqu'elles étaient destinées à la Suisse orientale. Dans le premier cas, elles auraient, en effet, pu prendre la voie de Feignies avec un tarif très réduit (tarif commun français N° 300) tandis que rien de semblable n'était à craindre pour Saint-Gall ou Winterthour par exemple.

Bref, on comprend aisément que la taxe établie par la compagnie d'Alsace-Lorraine, soit seule, soit de concert avec la Belgique, soit de concert avec la Suisse et la Belgique, importait beaucoup au trafic de et vers la Suisse à l'arrivée ou au départ des stations belges et en particulier d'Anvers. Ainsi, pour le transport de charbon, le tarif belge varie de 2,2 à 2,68 centimes la tonne kilométrique ; il est de 2,7 centimes (minimum) pour les chemins de fer lorrains et de 3,5 centimes pour les chemins de fer français. On voit que de tels

tarifs n'étaient guère établis pour favoriser les relations belgo-suisse et pour aider à la prospérité d'Anvers. L'Allemagne formait barricade entre la Suisse et la Belgique (spécialement Anvers) et ses conventions empêchaient de contourner cet obstacle.

Tous les avantages, toutes les facilités furent accordées à Hambourg et à Rotterdam. Ce dernier, en effet, n'offre-t-il pas à l'Allemagne un parcours par rail incomparablement plus long que le port d'Anvers ? La différence entre le trajet Bâle-Venloo (Limbourg hollandais) et Bâle-Klein-Bettingen (Luxembourg belge) est vraiment trop sensible pour que l'Allemagne favorise ce dernier. Ces tarifs avantageux accordés à Rotterdam par les chemins de fer allemands et hollandais ont fait que les taxes Bâle-Rotterdam sont à peine supérieures aux taxes Bâle-Anvers quoiqu'une distance de plus de 100 kilomètres soit à l'avantage du port belge. Disons en passant qu'on soupçonne les Hollandais d'accorder encore des ristournes sur leurs tarifs officiels. Ces ristournes peuvent être comparées aux rabais accordés par les lignes de navigation en ce sens que les Hollandais cherchent également à s'assurer définitivement une clientèle chancelante en exigeant l'expédition d'une quantité minima. D'après des renseignements dignes de foi, ils accorderaient surtout ces ristournes aux marchandises suisses qui ne bénéficient pas du faible taux propre au tarif spécial N° III. Ces rabais s'élèveraient de 10 % sur une expédition annuelle de 15 000 tonnes à 20 % pour une expédition annuelle de 80 mille tonnes.

Concluons donc que les relations qui existaient avant la guerre entre Anvers et la Suisse ne sont pas l'expression d'une loi naturelle ; une quantité d'éléments artificiels introduits tantôt par les Allemands tantôt par les Français empêchent le port belge de tirer tout le profit de sa situation. Malgré cette contrainte, le port de l'Escaut a pu résister à la concurrence des ports allemands, hollandais ou français et il est probable qu'il ne se laissera pas détrôner de sitôt grâce au concours efficace que lui prêtent les chemins de fer de l'État belge. Un tarif excessivement bas sur le rail belge Klein-Bettingen-Anvers permet en effet de lutter plus ou moins efficacement contre la cherté du réseau allemand ou français.

Bâle étant la principale porte de la Suisse, examinons les

tarifs de transport d'Anvers-Bâle et du Havre-Bâle. Nous remarquons immédiatement que les prix d'Anvers-Bâle sont toujours inférieurs de fr. 0,50 à fr. 2,— la tonne à ceux pratiqués du Havre à Bâle. Si nous demandons la cause de cet état de choses, toutes les compagnies françaises répondront en alléguant la différence kilométrique qui existe au profit d'Anvers-Bâle. En effet, Anvers-Bâle, 607 kilomètres ; Le Havre-Bâle, 735 kilomètres. Il est tout naturel donc que le trafic vers Anvers se soit développé davantage que celui vers Le Havre ; il en sera toujours ainsi tant que les compagnies françaises ne pourront accorder aux commerçants suisses des tarifs aussi réduits que ceux pratiqués par la voie d'Anvers.

Pourquoi les Suisses prendraient-ils une route qui coûte deux francs par tonne plus cher que la voie d'Anvers ? Bien plus, grâce à un abaissement de tarif sur le rail belge, la Suisse possède même des tarifs d'exportation vers Anvers très réduits. Lorsqu'une marchandise allemande ou autrichienne transite par la Suisse, une réduction très importante lui est accordée ; les prix de Bâle à Anvers varient de fr. 38,85 la tonne à fr. 25 la tonne pour la même marchandise suivant l'origine de l'expédition.

Sans doute, on pourrait objecter que, pour se défendre, les compagnies françaises n'ont qu'à établir des différences semblables afin de favoriser ainsi les ports français. Elles le font effectivement, mais elles ne peuvent abaisser indéfiniment leurs tarifs sans atteindre une limite extrême, qui est la limite où commence un travail à perte ; au nom de la théorie de la distance kilométrique la plus courte, elles doivent respecter les 1 fr. 50 ou 2 fr. consentis au profit de la route Bâle-Anvers. Notons que, pour certains produits, la ligne du Havre a réussi tout de même à s'assurer une certaine supériorité, qui porte surtout sur les exportations de lait condensé, de fromages, de tissus et sur les importations d'huile de coco et de palme, de café, de riz et de peaux brutes et salées.

Bien que les économistes français admettent en théorie la supériorité de la distance kilométrique la plus courte, ils se montrent moins convaincus quand il s'agit de la reconnaître en pratique, car leurs adversaires, les Allemands, violent ce principe chaque fois qu'il est à leur désavantage. C'est ainsi que, du Havre à Bâle, les cotons sont transportés au prix de 24 fr. 50

la tonne et que les chemins de fer allemands appliquent le même prix de Hambourg à Bâle, malgré l'énorme différence kilométrique en faveur du Havre.

Puisque ni les voies ferrées ni les voies fluviales ne permettent aux ports français de la Manche de combattre efficacement leur concurrent belge dans ses relations avec la Suisse et l'Europe centrale, certaines personnalités françaises réclament depuis longtemps déjà une collaboration plus étroite entre ces deux voies de transport. En 1905, le Congrès des Chambres de Commerce, tenu à Nancy, attirait déjà l'attention sur ce point en disant qu'il est indispensable d'établir au point de jonction des voies d'eau et des voies ferrées, des tarifs communs permettant l'utilisation de ce raccordement. Sous la forme de tarifs mixtes de transit, ces tarifs communs devaient avoir pour mission d'assurer la victoire aux ports français en ramenant sur les voies françaises les trafics internationaux qui se dirigeaient par Anvers et par les ports hollandais et allemands. Le gouvernement français lui-même est intervenu et une loi du 3 décembre 1908, élaborée par M^r Barthou, secondé par MM. Rousseau, Charguerand et Vilain fut votée pour faciliter l'union des voies de transport.

Mais l'introduction de tarifs mixtes n'était pas chose facile, car certains sacrifices s'imposaient pour ramener les courants commerciaux vers les ports français. L'intérêt particulier de quelques compagnies ne sut pas faire place à l'intérêt national qui pourtant méritait d'être placé au-dessus des tendances personnelles. Malgré tous les beaux discours, malgré les discussions interminables des Chambres de commerce, des Congrès de navigation intérieure, des Compagnies de chemins de fer, malgré la loi même, les ports français ne sont pas parvenus à amoindrir le trafic d'Anvers parce que les tarifs communs n'étaient pas bien établis.

A certains égards, pourtant, la France a d'excellents moyens à sa disposition pour attirer le trafic suisse qui passe par Anvers. Comme l'a fait très justement remarquer le deuxième Congrès de navigation intérieure, la Seine utilisable permettrait de rapprocher les ports français de la Suisse. Si ce fleuve régulier possédait une flotte économique spéciale, flotte comprenant de grands chalands d'une longueur de 60 à 65 mètres, d'un tonnage de 900 à 1200 tonnes et plus, il amènerait à fr. 3

la tonne, de Rouen à Paris, et à fr. 5 du Havre à Paris, assurance fluviale comprise, toutes les marchandises en transit qui seraient transbordées en tête du réseau Est et Paris-Lyon-Méditerranée.

M^r Papellier décrit en ces termes,¹ les conséquences de ce raccordement pour la France et pour Anvers :

« Pour les marchandises expédiées de Rouen et du Havre arrivant par la Seine jusqu'à Paris, le parcours par voies ferrées serait, pour gagner Bâle, de 526 kilomètres seulement ; nos compagnies, ayant alors l'avantage kilométrique sur Anvers, seraient maîtresses de leurs tarifs, elles pourraient les établir aussi bon marché qu'il serait nécessaire, sans craindre la critique des Allemands et des Belges et, en vertu de la théorie de la plus courte distance kilométrique, nos chemins de fer reprendraient les 8 à 900 000 tonnes qui, aujourd'hui, passent par les voies étrangères ; nos réseaux français Est et Paris-Lyon-Méditerranée obtiendraient une recette supplémentaire, absolument nouvelle de plusieurs millions. Arriverons-nous enfin à ce résultat ou laisserons-nous les étrangers continuer à développer leur commerce sans leur livrer bataille ? »

Nous sentons bien ici le désir ardent de soustraire le transit suisse à Anvers, le port du bon marché par excellence, mais nous ne croyons pas que même cette mesure des tarifs combinés lui arracherait la maîtrise qu'il possède aujourd'hui. Pour combattre Anvers, le tarif maximum ne devrait s'élever qu'à fr. 0,018 la tonne kilométrique seulement. Or ce tarif excessivement bas conduirait fatalement à une exploitation à perte.

Mais malgré tout, si ce n'est pas par les tarifs combinés c'est par Paris, port de mer appuyé par les lignes de chemins de fer, que les économistes français liennent à arracher au port belge sa suprématie sur la Suisse. Citons textuellement le passage que M^r Deboucq consacre à Anvers dans son étude sur Paris port de mer ; nous y trouverons en même temps un brillant aven de la grande prépondérance d'Anvers pour la Suisse :

« Quant à Anvers, il concurrence de plus en plus le Havre parce que sa distance aux départements de l'Est de la France, à la Suisse, à la Bavière à l'Ouest de l'Europe, est en moyenne de 100 kilomètres plus courte que celle qui sépare notre port

¹ *Propositions de loi*. M^r PAPELLIER, 1909.

de la Manche de ces régions ; et les voies ferrées qui le rattachent à ces contrées sont plus économiques que celles qui traversent notre pays. Les distances de Bâle et de Delle sont au contraire moindres de 129 kilomètres que de ces points à Anvers (?). Le projet de voies d'accès au Simplon, des routes futures de la Faucille et du Mont-Blanc donneront lieu à des dépenses d'exploitation beaucoup moins élevées que sur les lignes ferrées de nos concurrents. Paris, port de mer, aurait des avantages supérieurs à ceux qu'Anvers a sur Le Havre. *Anvers a supplanté Le Havre. Paris port de mer supplanterait Anvers et nous permettrait d'enfoncer au cœur de l'Europe une ligne de transit défiant toute concurrence.*» Heureusement que M^r Yves Guyot a réfuté cette erreur en apportant des preuves indéniables du contraire.¹

Après avoir constaté que la plus courte distance kilométrique est un grand facteur dans les communications par voie ferrée entre Anvers et la Suisse, signalons encore une autre cause qui contribue à l'infériorité des ports français de la Manche et en général de tous les ports français.

Ce n'est pas en invoquant tous les avantages du port d'Anvers, sa situation, son bon marché, son réseau de voies ferrées et fluviales, mais c'est en examinant une caractéristique commune à tous les ports français, que cette infériorité saute aux yeux. Nous voulons parler des surtaxes d'entrepôts. Pour protéger la marine marchande, les armateurs ont obtenu que les marchandises extra-européennes soient frappées d'une surtaxe d'entrepôt de 3 fr. 60 par 100 kilos lorsqu'elles n'arrivent pas directement du lieu d'origine à un port français. Or, beaucoup de produits américains transitent par l'Angleterre avant d'être expédiés en Suisse. Si un importateur suisse achète des marchandises extra-européennes à Londres, Liverpool ou Southampton, par exemple, il ne pourra pas les recevoir par les ports français, sans payer la surtaxe d'entrepôt, à moins toutefois que ces marchandises ne transitent directement² ou qu'elles soient mises en entrepôt à la sortie du navire. Mais cette dernière opération est onéreuse et dangereuse, car si la marchandise ainsi entreposée n'était pas expédiée à l'étranger et si l'im-

¹ *Revue économique internationale*, février 1911, p. 231.

² Nous devons dire que ceci est parfois le cas pour la Suisse.

portateur suisse trouverait un acheteur en France, elle devrait payer la surtaxe d'entrepôt. Il est évident que cette entrave n'est

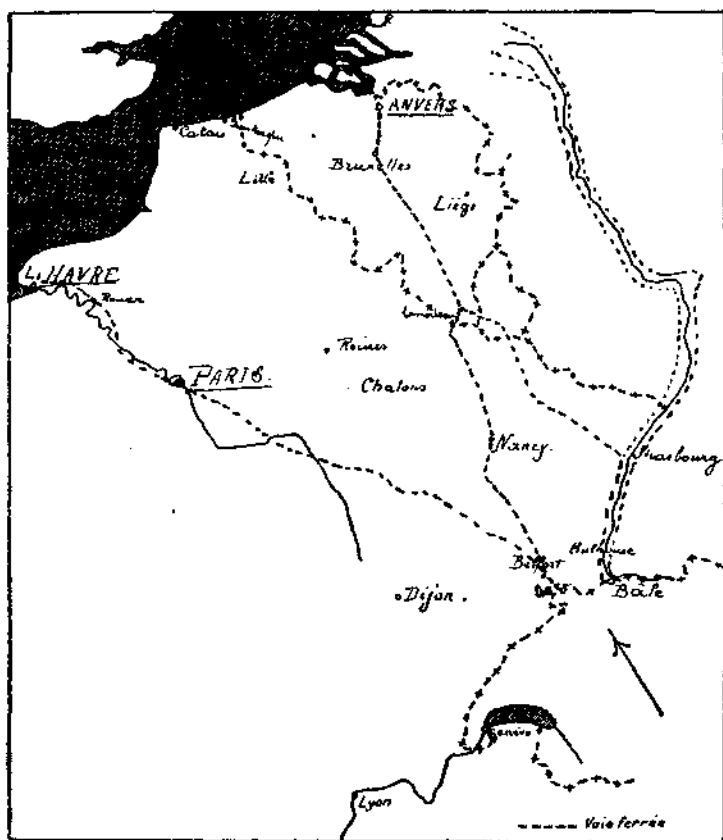


FIG. 5. — LES VOIES DE COMMUNICATION ENTRE LA SUISSE ET ANVERS.

guère de nature à attirer le trafic Anvers-Suisse sur les voies françaises.¹

¹ Le gouvernement belge a insisté auprès du Gouvernement français pour obtenir l'abolition des « surtaxes des entrepôts » pour les marchandises destinées à des centres français situés plus près d'Anvers que de Dunkerque. Pour dédommager Anvers de la perte d'une partie du trafic allemand, il est question de supprimer ces surtaxes au profit de cette ville. Dunkerque réclame déjà, attendons donc la suite.

3. Le mouvement par rail des grosses marchandises entre Anvers et la Suisse.

A simple titre de renseignement et pour nous former une idée très approximative du trafic par voie ferrée entre Anvers et la Suisse, envisageons la statistique N° XXXIV des chemins de fer belges (1911) qui nous donne le mouvement général des grosses marchandises expédiées et reçues par les stations belges, correspondant au trafic maritime international. La plupart des produits indiqués dans ce tableau ont comme pays de provenance ou de destination : l'Angleterre, les États-Unis, l'Amérique du Sud, le Japon, les colonies anglaises, la Russie, etc. Notons encore une fois que cette statistique ne mentionne que les grosses marchandises ; les montres en or, en argent ou métal, les soieries fines et une quantité d'articles de valeur n'y sont pas contenues.

MOUVEMENT GÉNÉRAL DES GROSSES MARCHANDISES, EXPÉDIÉES ET REÇUES PAR STATIONS DE L'ÉTAT BELGE EN RELATION DE SERVICE INTERNATIONAL.

Année 1911. — Stat. belge de C. F. N° XXXIV ¹

Nature des Marchandises <i>de et vers la Suisse</i>	Trafic maritime en tonnes	
	au départ des stations de l'état	à l'arrivée des stations de l'état
Acide sulfurique, nitrique	—	5
Bois sciés	19	12
Bois (objets en bois)	35	—
Briques réfractaires	195	—
Cacao	85	—
Café	83	—
Coton brut et déchets de coton	182	—
Cuir et peaux verts et salés ainsi que séchés . .	20	283
» » » tannés	8	—
Engrais :		
Phosphates minéraux et superphosphates . .	—	80
Salpêtre du Chili	741	—
A reporter	1 318	380

¹ Communiqué directement par l'administration des chemins de fer belges.

Nature des Marchandises <i>de et vers la Suisse</i>	Trafic maritime en tonnes	
	au départ des stations de l'État	à l'arrivée des stations de l'État
Report	1 318	380
Autres engrais	10	130
Farines alimentaires	10	—
Fers, fontes et aciers :		
Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles)	982	35
Tuyaux en fer	835	36
Fonte brute, mitraille	392	134
Machines agricoles	57	—
Autres machines et pièces de machines	867	2 534
Fuel économiseurs, radiateurs	—	12
Fers et aciers ouvrés (autres)	80	419
Fibres brutes	21	—
Fils de coton de laine	5	—
Fromages	—	321
Fruits frais	—	10
Graines fourragères	45	—
Graisses :		
Cambouis, saindoux	95	—
Suif et autres graisses	64	—
Groupages	2 392	507
Huiles végétales	67	—
» minérales et graisses	145	5
Laines brutes lavées et déchets de laine	1 238	23
Lait condensé, lait conservé, farine lactée	—	3 206
Mélasse préparée pour l'alimentation du bétail	13	—
Poterie et faïence :		
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	26	—
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	290	—
Terres à porcelaine (Kaolin, China-clay)	1 391	—
Terres ordinaires et terres réfractaires	22	—
Tissus	132	37
Zinc	—	11
Autres marchandises	597	1 126
	11 094	8 926

4. Le trafic des voyageurs et des émigrants.

Sans pouvoir déterminer exactement le nombre des voyageurs allant en Suisse ou venant de ce pays en « transit direct ou interrompu » par Anvers, nous pouvons présumer que, par suite de la distance par mer qui sépare le port belge de l'Angleterre, il ne doit pas être très considérable.

Pour le trafic des voyageurs entre l'Angleterre et la Suisse, Anvers ne peut offrir la « shortest sea route » tant recherchée par les ladies et gentlemen d'outre-Manche. C'est plutôt Ostende qui joue ici un rôle assez important et encore est-il dépassé par son rival Calais.

Avant la guerre, les voies anglo-françaises ne cessaient d'accomplir de grands efforts pour s'assurer le record de rapidité dans le trafic anglo-suisse. A son tour, la Belgique se voyait constamment obligée d'améliorer ses services.

Le record du voyage Londres-Bâle était détenu par les voies de Calais et de Boulogne. Anvers n'étant pas un port de vitesse se voyait totalement écarté, vu que la traversée Harwich-Anvers s'effectuait de nuit afin d'arriver le matin à Anvers. Or le voyageur anglais désire arriver à Berne ou Lucerne de très bonne heure également et, après son séjour dans les Alpes partir le soir, de Lucerne par exemple, pour arriver en Angleterre le lendemain dans l'après-midi. La ligne d'Anvers qui effectue la traversée de nuit, commode pour les gens d'affaires, ne convient donc guère aux touristes ; par contre, Ostende, en offrant un service de jour à traversée rapide Ostende-Douvres = 3 ½ h. répond à peu près à leurs exigences. Disons encore que la Compagnie des chemins de fer d'Alsace-Lorraine avait tout intérêt à favoriser le transit des voyageurs par la Belgique, car le touriste emprunte son réseau de Luxembourg à Bâle, soit sur un parcours de 367 kilomètres. C'est surtout grâce à la Compagnie internationale des wagons-lits, intimement liée à l'administration des chemins de fer belges que le service Ostende-Douvres s'est assuré une assez grande renommée.

Quant au service des émigrants par Anvers, il a atteint en 1913 un chiffre très respectable. Voici quelques renseignements à ce sujet :

	Hambourg	Brême	Anvers
1907	155 982	234 013	100 318
1910	118 131	157 896	71 692
1912	134 169	169 951	87 971
1913	192 733	239 564	145 061

Le tableau suivant donne quelques détails concernant les émigrants suisses partis par Anvers en 1911 :

Enfants de moins de 16 ans :

Garçons	17
Filles	12

Émigrants de 16 ans et au-dessous :

Hommes	91
Femmes	28
Total	148

Métiers :

Professions agricoles	31
Commerce	1
Journaliers	69
Divers	47

Ces chiffres expriment les départs directs, c'est-à-dire les émigrants transportés directement du port d'embarquement au pays de destination. Les émigrants qui s'embarquent à Anvers pour d'autres pays d'Europe d'où ils gagneront leur point de destination par d'autres lignes ne sont pas compris dans ces chiffres.

5. Anvers et le commerce suisse avec le Congo belge.

Le commerce suisse avec le Congo belge attire spécialement notre attention parce que le port d'Anvers est un des seuls ports européens qui ait un service régulier avec Boma, porte d'entrée du Congo.

Les exportations suisses vers le Congo sont expédiées à Anvers où elles s'acheminent directement par ligne régulière vers la colonie africaine. Bien que la Belgique participe, pour une grande part, au commerce congolais, ce débouché africain est loin d'être quantité négligeable pour la Suisse. Si, sur un total

de fr. 58 385 060,05 d'importations et de fr. 78 955 399 d'exportations, la Belgique intervient en 1911 pour fr. 34 270 312 dans les entrées et pour fr. 56 758 453 dans les sorties du Congo, les moyennes annuelles des importations suisses sont les suivantes :¹

de 1869-1900	Fr.	62 398
1901-1905	»	82 924
1906-1910	»	67 539
1910	»	87 104
1911	»	220 527

Remarquons surtout que ce commerce congolais est susceptible d'un très grand développement et que plus d'une fois déjà les agents suisses ont insisté sur la nécessité de développer les relations de leur pays avec le Congo, débouché d'un grand avenir. Dans le tableau des exportations, la Suisse ne figure pas, mais cela ne veut pas dire qu'elle n'importe rien du Congo. La statistique est certainement faussée, car il est presque indéniable qu'une certaine quantité de fèves de cacao, de caoutchouc, d'ivoire, de bois d'œuvre, de gommés, d'huile de coco ou de palme importée à Anvers est réexpédiée vers la Suisse. En 1912, Anvers importait 762 000 kilos de cacao du Congo, vendu au prix moyen de fr. 132 le kilo, 3 229 978 kilos de caoutchouc, vendu au prix moyen de fr. 9,40 le kilo, sur place à Anvers.

Les principales exportations suisses au Congo se composent de lait condensé et stérilisé, conserves de fruits, broderies, montres nickel, argent et or, tissus unis et croisés, tissus imprimés, instruments et appareils.

6. La Suisse et le transit Italie-Anvers.

Outre sa fonction d'intermédiaire entre les pays d'outre-mer et l'arrière-pays helvétique, le port d'Anvers joue encore un rôle comme « créateur » d'un transit, précieux aux chemins de fer fédéraux. Sans Anvers, ce port du bon marché par excellence, une quantité de produits italiens auraient intérêt à suivre la route de la Méditerranée pour atteindre ainsi leur lieu

¹ Statistiques congolaises.

² Cacao : Voir le livre de SCHIESS : *Le chocolat en Suisse*.

de consommation, l'Angleterre, les États-Unis et les autres pays lointains.

Les produits que le port d'Anvers attire ainsi à travers la Suisse ne passent pas par ce pays sans y laisser une richesse, conséquence inévitable du transit ; ils aident même à résoudre une question vitale qui se pose dans chaque petit pays.

Un petit pays, en effet, ne peut renter, par le seul trafic intérieur, tous les capitaux engagés dans une entreprise aussi vaste que celle des chemins de fer. Bien que la Suisse ne possède pas un matériel roulant aussi considérable que les chemins de fer belges, bien que son réseau soit moins développé que celui des pays à population plus dense et ayant une topographie plus favorable, le capital engagé dans les chemins de fer fédéraux s'élève à un chiffre respectable. Le grand nombre de travaux d'art, les tunnels, le terrain très accidenté, la cherté des matériaux, sont autant de facteurs qui ont poussé à l'élévation des frais d'établissement des lignes. La Confédération a payé un prix de rachat de 1197 millions, dont 391 représentent le capital-actions et le reste le capital-obligations qu'elle a pris à sa charge sans le rembourser. Comme frais de réorganisation, le Conseil fédéral a dû se résoudre à dépenser 191,6 millions, ce qui porte déjà le prix du rachat à 1212,66 millions, soit un accroissement de dépenses de 18,76 %. Le prix de rachat proprement dit est encore sensiblement aggravé par les à côtés de l'opération, telle que la fameuse convention du Gothard, conclue en 1909, qui impose à la Suisse certaines restrictions pour la libre fixation de ses tarifs.¹ Le total de la dette consolidée des chemins de fer fédéraux s'élevait à 1474,3 millions au 31 décembre 1912 ; elle s'est ainsi accrue de 40 % en dix ans.

Comment renter ce capital sans le transit ? Le trafic du transit est un élément prédominant qu'il ne faut pas perdre de vue puisqu'il est la source directe de grands profits pour la voie ferrée et la source indirecte de bénéfices pour le commerce et l'industrie. Sans ce transit, l'amortissement et le paiement de l'intérêt du capital engagé seraient difficiles, la situation de guerre prouve d'ailleurs d'une façon indiscutable que l'absence du transit force les chemins de fer fédéraux à augmenter, dans une certaine mesure du moins, les tarifs de transport ; d'autre

¹ Le traité de paix de Versailles contient une clause qui autorise la Suisse à annuler la Convention du Gothard.

part, en majorant les tarifs intérieurs pour faire face à la situation, la force exportatrice d'une grande quantité d'industries suisses serait très atteinte. Voilà pourquoi le transit Anvers-Italie et Italie-Anvers, ce flux et ce reflux de marchandises, constitue un vrai bénéfice indirect pour la Suisse. A titre de renseignement, nous donnons le tableau du trafic des grosses marchandises, entre Anvers et l'Italie en 1911.

MOUVEMENT GÉNÉRAL DES GROSSES MARCHANDISES EXPÉDIÉES ET REÇUES PAR LES STATIONS DE L'ÉTAT BELGE EN RELATION DE SERVICE INTERNATIONAL.

Nature des Marchandises <i>de et vers l'Italie</i>	Trafic maritime en tonnes	
	au départ des stations de l'Etat	à l'arrivée des stations de l'Etat
Ail et oignons	—	10
Comestibles :		
Beurre, fromages, fruits secs, œufs, pois-		
sons, etc.	964	5 552
Denrées alimentaires, non spécialement dé-		
nommées	543	425
Fers, aciers et fonte :		
Laminés	267	—
Ouvrés	139	67
Fontes brutes et mitrailles	57	—
Machines agricoles	2 217	—
Autres machines et pièces de machines	4 491	122
Fils de chanvre, d'étoupe, de jute et de lin	—	464
» divers	129	—
Laines brutes, lavées et déchets de laine.	561	—
» peignées	64	—
Matières textiles :		
Lin brut ou teillé	623	—
Étoupe et autres textiles	70	—
Marbres en bloc	—	32
» en tranches	—	99
Tresses de paille	—	479
Verrerie creuse	—	5
Vins	7	10
Autres marchandises	5 521	3 639
Total	15 653	10 904

7. La situation après la guerre.

Telle était avant la guerre la situation d'Anvers à l'égard de la Suisse. Inutile de dire que dans ce domaine, comme dans tant d'autres, le conflit actuel aura apporté des modifications profondes, mais nous croyons qu'elles seront plutôt favorables que défavorables aux relations par voie ferrée entre le port de l'Escaut et l'arrière-pays helvétique.

Un fait saute aux yeux dès maintenant. Les conventions dictées sous l'autorité de la compagnie allemande d'Alsace-Lorraine sont abrogées par le fait même de la guerre. L'Est français et le Paris-Lyon-Méditerranée recouvrent toute liberté d'action ; et qui oserait douter de leurs bonnes intentions envers la Belgique ? Pendant sa période de convalescence, la Belgique doit être considérée comme un prolongement de la terre française,¹ la République du Sud, généreuse et reconnaissante, n'hésitera certes pas à favoriser le trafic Anvers-Suisse, d'autant plus que les ports français ne sont ni suffisamment outillés, ni assez favorablement situés pour attirer ce trafic. L'Alsace-Lorraine, redevenue terre française, ne sera plus cette barricade qui se dressait à l'entrée de la Suisse. Même en supposant le statu quo, ce qui est improbable, impossible même, la compagnie de l'Est, désormais dégagée de toute obligation envers la compagnie allemande, pourrait fixer des tarifs avantageux pour Anvers.

Mais, depuis la guerre, un autre événement très important s'est produit, qui, à son tour, aura une répercussion profonde sur les relations Anvers-Suisse et Anvers-Italie. C'est l'ouverture du tunnel Moutier-Granges, la continuation, le prolongement du Lötschberg et du Simplon. Avant la guerre, la pénétration en Suisse par Delle était plutôt défavorable parce que cette porte d'entrée n'ouvre guère un vaste champ d'action. Il

¹ Si, avant la guerre, 10 % seulement des exportations anversoises étaient d'origine française, il doit en être autrement maintenant que la Belgique est au nombre des vainqueurs et que l'Alsace-Lorraine a fait retour à la France. L'Alsace-Lorraine, en effet, figurait pour 39 % dans les produits étrangers exportés par Anvers. Ces exportations doivent continuer à emprunter la route d'Anvers, c'est-à-dire la voie la plus économique. Nous n'hésitons pas à dire que si la France acheminait ces exportations par un port français, des milliers de soldats belges auraient donné leur vie pour la décadence d'Anvers.

en est autrement aujourd'hui. Un simple coup d'œil sur la carte nous montre la superbe ligne de transit et de pénétration qui a été créée grâce au percement du Moutier-Granges, ligne qui pourra rivaliser en tous points avec celle de Bâle. Les capitaux français qui ont largement participé à cette entreprise comme à celle du Lötschberg et du Simplon, avaient naturellement pour but, en tout premier lieu, de favoriser les voies ferrées et les ports français au détriment de celles du Grand Duché de Bade et de l'Alsace-Lorraine, mais il n'en reste pas moins vrai que le port d'Anvers profitera directement de cette voie puisqu'elle diminue sensiblement la distance Anvers-Lötschberg, laquelle pourra s'effectuer à l'avenir sans passer par l'Alsace-Lorraine. Le tunnel Moutier-Granges rapproche d'un côté l'Oberland bernois et la Suisse du Sud, de l'autre, le Simplon et la Haute-Italie. Il est, incontestablement, le complément naturel de la grande artère française qui, de Calais et de Dunkerque sur Berne et sur Milan, passait par Lille, Hirson, Longuyon, Nancy, Épinal et Belfort. Ce trafic est cependant accessible à la ligne qui, d'Ostende et d'Anvers, conduit par Arlon ou Nancy sur Delle. Ainsi la distance d'Anvers à Milan est réduite de 1008 à 953 kilomètres.

Bref, disons avec M^r J. Brunhes que le tunnel de Moutier-Granges procure l'incomparable avantage que « le transit si puissant d'Anvers et de Rotterdam vers l'Italie du Nord (et affirmons même vers une partie de la Suisse) rentre ainsi dans la sphère économique française et les marchandises de cette origine et de cette destination devront passer sur les rails français au lieu de s'acheminer par les rails allemands comme ils le font depuis l'ouverture du Gothard. Le grand projet aimé, soutenu, voulu par Bismarck, a été réalisé au détriment des intérêts économiques français. Or, le Simplon, aidé du Lötschberg et complété par le Moutier-Granges, peut devenir comme une revanche compensatrice ».

Inutile d'insister sur les avantages que le port de l'Escaut tirera de cette situation nouvelle ; ce ne sera plus avec une compagnie de chemins de fer allemands, mais avec des compagnies françaises et amies, qu'il aura à traiter. L'augmentation de trafic entre la Suisse, l'Italie et Anvers, qui sortira de cette nouvelle combinaison, profitera également, en une large mesure, à la France, qui récupérera tout le trafic qui s'effectuait

auparavant par les lignes allemandes. Le bénéfice que ce trafic engendre sera certainement bien accueilli par les Compagnies du Nord et de l'Est.

Il est vrai que notre optimisme est atténué dans une faible mesure par les exigences de Bordeaux, qui désire s'attribuer une plus grande part du trafic suisse. Les journaux français du mois d'octobre 1916 annoncent en effet la création d'une nouvelle ligne de chemin de fer de transit qui raccourcirait la voie existante de plus de 60 kilomètres. Le projet de cette nouvelle voie de pénétration est devenu d'une importance capitale depuis l'entrée en ligne des États-Unis. Le port de la Gironde et surtout son port d'appui La Rochelle, étant choisis comme point de débarquement du matériel de guerre américain, Oncle Sam ne manquera pas de les outiller d'une façon ultra-moderne ; il emploiera le remède héroïque pour guérir leur nonchalance.

En général, la guerre aura profilé énormément aux ports français. Le formidable trafic entre la France et l'Angleterre aura forcé Le Havre, Rouen et même Dunkerque à donner leur rendement maximum ; le développement des relations avec l'Amérique aura secoué les autres ports de l'Atlantique ; ceux de la Méditerranée, Marseille et Cette auront dû se charger à eux seuls d'approvisionner la Suisse. Ainsi, cette guerre aura singulièrement fortifié la force attractive de tous ces ports tandis que la guerre sous-marine aura développé l'industrie maritime. De nombreuses relations se seront créées et, à l'heure de la paix, Anvers se trouvera en face d'une rude besogne s'il veut reconquérir le terrain perdu. La route d'Anvers, déserte depuis plus de trois ans, n'attirera que péniblement tous les anciens convois qui se sont habitués à ravitailler la Suisse par Marseille, Cette ou Bordeaux. Mais la difficulté n'est pas insurmontable. Anvers a tant souffert au cours de son histoire, elle ne s'est jamais découragée, elle a toujours triomphé. Pourquoi en serait-il autrement cette fois-ci ? Comme pourvoyeur de la Suisse, Rotterdam a autant souffert qu'Anvers puisque la route du Rhin reste prohibée ; Anvers, le concurrent redoutable, n'a donc rien accaparé et la lutte sera reprise à armes égales. Cependant, n'oublions pas que pendant la guerre Rotterdam n'a reculé devant aucun perfectionnement de son port ; il est probable qu'il fera l'impossible pour porter un coup néfaste au port de l'Escaut durant la période de transition. Anvers doit

bien se mettre en garde pour parer ce coup, qui lui enlèverait peut-être définitivement une fraction notable de ses importations en céréales vers la Suisse.

Pour le trafic par rail, aussi bien pour les importations que pour les exportations, Anvers peut attendre avec confiance la reprise de la lutte économique. Tous les ports français dont nous avons parlé, à l'exception de Marseille et de Dunkerque, n'ont aucun arrière-pays industriel et ne peuvent offrir aux navires une contre-valeur à la fois recherchée, appropriée et abondante. Ces ports ne peuvent remplacer Anvers ou lui porter quelque grave préjudice ; Anvers gardera, d'une façon ou d'une autre, la ligne de pénétration la plus courte vers la Suisse. En outre, les nouvelles forces attractives des multiples ports français sont bien éparpillées et manqueront probablement d'unité d'action ; c'est entre eux surtout qu'ils se disputeront la sphère d'influence helvétique et une politique loyale et perspicace d'Anvers ne tardera pas à faire sentir ses effets.

Mais comment cette politique sera-t-elle conçue ? Du côté suisse nous voyons déjà l'administration du Lötschberg disposée à entrer immédiatement en pourparlers avec la Belgique pour l'établissement de tarifs directs nouveaux. Des tarifs terrestres-maritimes auraient, d'après les gens de métier, beaucoup de succès et peuvent être légitimement sollicités par nous. D'autre part, c'est le devoir des Belges de créer des tarifs réduits de pénétration vers la Suisse, parce qu'il s'agit de sortir victorieux de la lutte que le pays va engager sur ce territoire neutre contre les concurrents hollandais et allemands. Si les tarifs réduits étaient déjà très faibles avant les hostilités, des hommes compétents dans la matière prétendent qu'il est possible de les réduire encore davantage. Ces tarifs devraient être basés sur le prix de revient de la marchandise transportée en tenant compte de son volume et de son poids spécifique. Les ingénieurs allemands ont élaboré des tarifs très bas ; l'ingénieur autrichien Braun et l'ingénieur italien Bonazi se sont servis de ces mêmes procédés de calculs pour des taxes réduites. Ne pourrait-on pas adapter ces mêmes calculs aux prix de transports belges et français ?

Un réseau de voies ferrées bien aménagé devrait correspondre à ces tarifs réduits. Avant les hostilités, le parcours Lamorteau-Delle était encore voie simple en certains endroits. D'au-

tre part, la ligne Arlon-Namur était littéralement engorgée par les transports de minerais lorrains qui s'acheminaient vers les centres industriels du pays belge. Cette ligne a donné le maximum de son rendement; 1100 wagons de dix tonnes, chargés de minerais et de matières pondéreuses, y passaient journellement, alors qu'elle était partiellement à voie simple. N'est-ce pas un sur-rendement quand des trains entiers se succèdent par intervalles de cinq minutes? Toutes les mesures prises pour détourner ce trafic sur d'autres lignes ne constituaient que des palliatifs. Des calculs précis ont établi depuis longtemps que le détournement de ces transports par les lignes françaises de l'Est et du Nord ne serait qu'une demi-mesure et que le dédoublement de la ligne belge à travers les Ardennes resterait malgré tout inévitable. Mais même alors, nous ne coupons pas le mal à sa racine, car tôt ou tard l'engorgement se produirait quand même. Une mesure radicale s'impose: la construction d'une nouvelle ligne directe Anvers-Arlon, car cet instrument seul permettrait un grand développement du trafic Europe centrale-Anvers.¹

Après les hostilités, la voie Bâle-Rotterdam deviendra certes un concurrent terrible. Il ne s'agit pas de montrer au client suisse ou italien que le matériel de transport belge est insuffisant, car, du coup, il porterait ses préférences ailleurs. L'élément moral, l'estime de la Belgique à l'étranger, ne suffit guère à attirer un client; ne complons pas trop sur cette arme, car les affaires sont les affaires et l'attrait d'un bénéfice, si minime soit-il, suffit à faire pencher la balance en notre défaveur. Anvers est perdu si nous ne pouvons offrir des avantages matériels égaux ou supérieurs à ceux offerts par ses concurrents.

Déjà la nécessité se fait sentir impérieuse de mettre la main à l'œuvre dès le lendemain de la paix. Afin de limiter autant que possible la période de restauration, afin d'achever la nouvelle ligne Anvers-Arlon dans un très bref délai, le gouvernement belge pourrait se servir du concours des troupes du génie, qui ont acquis tant de connaissances techniques pendant la

¹ L'électrification du réseau et spécialement de la ligne Anvers-Luxembourg sera une réalité d'ici peu de temps. Quatre spécialistes ont été chargés par le ministre des Chemins de Fer de présenter un projet permettant la mise en adjudication pour le mois d'août 1919 des lignes Bruxelles-Anvers, et Bruxelles-Luxembourg; suivrait l'électrification de la ligne Bruxelles-Ostende. Les travaux commencent au début de 1920.

dure épreuve que l'armée et la nation belge viennent de traverser. Ainsi, le militaire, après avoir combattu l'ennemi, deviendrait l'instrument d'une superbe revanche économique.

Comme corollaire de cette ligne directe, une nouvelle voie hydraulique, la Chiers canalisée, serait à souhaiter ; en rattachant le bassin de Longwy à la Meuse, elle acheminerait les minerais et matières pondéreuses vers les usines belges et déchargerait ainsi la voie ferrée engorgée.

On voit donc que de grands travaux restent à faire, si nous ne voulons pas que le port de l'Escant, la métropole nationale, soit écrasé dans la lutte de demain. En face de la Belgique se trouvera un bloc uni, organisé, discipliné, qui mettra tout en jeu pour vaincre et pour alimenter les lignes ferrées et voies fluviales qui conduisent vers les ports allemands ou vers Rotterdam.¹ La création d'un bloc compact, englobant le réseau des voies ferrées et fluviales des États alliés doit être opposée à cette concentration de l'ennemi. Ainsi, le trafic entre l'Italie et Anvers serait assuré et la Suisse profiterait largement de ce transit.

Par sa situation géographique, la Suisse doit servir de trait-d'union dans les relations entre Alliés ; les voies ferrées Angleterre, Belgique, Italie, passent sur son territoire tandis qu'aucune ligne raccordant des régions industrielles des empires centraux n'emprunte le sol helvétique. Aussi la Conférence économique de Paris a déjà envisagé cette ligue des voies ferrées alliées et en principe l'accord semble établi. Puisse la devise nationale belge « L'union fait la force » inspirer toute la politique des puissances alliées ; la Suisse ne pourra que s'en féliciter !²

¹ Le bloc discipliné et organisé de 1917 est tombé dans le chaos, et les relations, vers Hambourg surtout, seront encore difficiles pendant assez longtemps. L'Allemagne se réveillera et après ce réveil nous devons nous attendre à une terrible lutte des voies de transport. Espérons qu'Anvers profitera de cette trêve pour organiser et canaliser le trafic de l'hinterland suisse.

² Les accords tacites conclus entre alliés ne semblent pas avoir un caractère bien officiel et définitif.

TROISIÈME PARTIE

LA QUESTION DE LA MARINE MARCHANDE
EN BELGIQUE ET EN SUISSE

CHAPITRE PREMIER

La merine marchande belge.

Les nations qui ne portent pas leur activité au delà des mers se condamnent à subir l'immortalité de la décadence.

La Belgique actuelle,
programme de politique nationale.

Dans l'ordre d'idées que nous venons de développer ne pas rompre une lance en faveur d'une marine nationale serait rester incomplet. C'est à ce propos que le Belge manque absolument de ce bon égoïsme qui est tout patriotisme, c'est dans ce domaine qu'il renie une des parties les plus glorieuses de son passé.

Certains économistes mal éclairés, tels l'Allemand Wiedefeld,¹ prétendent que les Belges ne sont pas nés pour la navigation et que tout leur passé le prouve suffisamment. Cette assertion est totalement fausse. Ne sommes-nous pas les fils de ces navigateurs flamands qui, dès le XI^e siècle, doublaient

¹ Kurt WIEDEFELD. *Antwerpen im Weltverkehr und Welthandel*. München, 1915, p. 40.

Ouessant, Finistère et Gibraltar dans leurs coquilles d'embarcations et qui allaient fouiller tous les ports du Levant? Jusqu'à aujourd'hui un des détroits les plus fréquentés de la terre ne porte-t-il pas le nom altéré du Brugeois Magalhães auquel on n'a pas encore érigé un monument dans son pays natal? Le veut, hélas! n'est pas en Belgique aux choses de la mer et cette indifférence envers un héros de la navigation n'est pas faite pour éveiller le peuple belge. Les Colomb, les Alhuquerque, les Vasco de Gama, les Jean Bart, les Ruyter, les Choiseul, les Bougainville, les Nelson, sont depuis longtemps immortalisés de diverses manières par les peuples fiers de tels ascendants. L'histoire de la patrie belge prouve que les ancêtres étaient de hardis navigateurs capables de conceptions mondiales. A chaque page de cette histoire nous rencontrons des récits de voyages lointains, d'expéditions dangereuses, accomplis par des marins flamands. A la bataille de l'Écluse, livrée au XIV^e siècle par Edouard III d'Angleterre contre la flotte française de Philippe IV, ce furent 200 bateaux flamands qui décidèrent de la victoire des Anglais. Ce furent encore eux qui se rangèrent parmi les adversaires de la puissante Armada de Philippe II. Nous rencontrons même les valeureux marins à bord de la grande *Oost Indische Compagnie*, comme dans les combats de Tromp et de Ruyter. En 1830 encore, date de la Révolution, nombre de Belges servaient dans la marine de guerre néerlandaise.

Quand les écrivains allemands insultent aujourd'hui le brave petit peuple de l'Escaut et de la Meuse, en prétendant qu'il n'a pas de traditions historiques, ils oublient un peu trop que d'anciens officiers de la marine royale furent les instructeurs et les fondateurs de la marine de guerre prussienne, devenue, hier encore, la redoutable marine allemande.

Si le passé fut glorieux, notre XX^e siècle établit que la race a bien dégénéré. Le pavillon national belge ne participe presque pas au trafic maritime du noble port d'Anvers, tandis que ce dernier accuse, d'année en année, un accroissement formidable, la flotte marchande nationale reste sans importance.

Le tableau ci-dessous montre le lent développement de la flotte belge depuis 1850.

État de la marine marchande belge au 31 décembre 1913

(Statistique officielle belge, d'après le *Lloyd Anversois*)

Année	Voiliers	Vapeurs	Total	Tonnage net
1850	156	5	161	34 919
1860	108	8	116	33 111
1870	55	12	67	30 149
1880	24	42	66	75 666
1890	10	46	56	75 946
1900	4	69	73	113 259
1910	5	99	104	191 132
1911	8	93	101	166 420
1912	—	—	105	181 637
1913	—	—	125	236 903

Depuis 1912, nous constatons cependant une augmentation très sensible; elle est due surtout à l'*Antwerpsche Zeevaart Mootschappy* qui s'est intéressée dans le tramping avec 7 vapeurs (13 526 tonnes); d'autre part, la nationalisation de la *Red Star Line* introduit dans le tableau ci-dessus une augmentation de 12 910 tonnes. En 1913, l'augmentation a été de 25 pour cent. La même augmentation était assurée pour 1914. Ces accroissements étaient dus exclusivement à des constructions récentes, notamment à deux grandes unités nouvelles de la *Red Star Line* qui devaient entrer en ligne en 1914. Pendant cette même année plusieurs grands navires de l'*Antwerpsche Zeevaart Mootschappy* avaient été construits également. Depuis la constitution du nouveau Ministère de la Marine (1^{er} janvier 1913), la progression se fit par bonds.

Ces 125 navires, qui forment notre flotte commerciale sont presque tous des cargoboats, construits à l'étranger (66 %); 14 navires seulement ont été construits en Belgique, dont le plus grand jauge 5020 tonnes (l'*Albertville* de la Compagnie belge maritime du Congo), 6 autres bateaux sont vraiment superbes; ce sont 3 bateaux de la *Red Star Line* (Société qui, en ce qui concerne le capital, est en définitive plus américaine que belge), et 3 navires de la Compagnie belge maritime du Congo.

L'âge moyen de la flotte belge s'était amélioré de 1902 à 1912,

à tel point que lorsque commença la progression du tonnage, la flotte belge était l'une des plus modernes. La construction nationale également s'était fortement accrue en 1913-1914.

Une comparaison avec les autres pays, ayant un chiffre de population inférieur à celui de la Belgique, nous donne le tableau suivant :

1914. Lloyds Register.

Pays	Population	Nomb. de vapeurs	Tonnage brut	Tonnage net
Belgique . . .	7 501 000	173	341 025	218 800
Danemark . . .	2 757 000	576	770 430	454 262
Norvège . . .	2 391 000	1 656	1 957 353	1 173 036
Pays-Bas . . .	5 945 000	709	1 471 710	910 128
Portugal . . .	5 960 000	107	92 429	55 449
Suède . . .	5 561 000	1 088	1 015 364	591 382

L'infériorité de la Belgique saute aux yeux.

Cette petite flotte n'effectuait que le 9 % environ du mouvement total des ports belges en 1913.

En 1913, 75 % du trafic total du port d'Anvers est effectué par les navires allemands et anglais. Le rôle secondaire du pavillon national est donc bien évident. Il ne cesse d'ailleurs de décroître d'année en année ; en 28 ans, de 1885 à 1913, il n'a augmenté que du double, alors que le trafic effectué par les autres pavillons a crû d'une façon vraiment prodigieuse. Voici quelques chiffres qui montrent le recul du pavillon belge.

Pourcentage du mouvement total par année.¹

1880	1890	1900	1910	1912	1913
12%	10%	7,8%	8,8%	6,6%	6,5%

La statistique suivante nous fournit quelques renseignements sur le trafic effectué par notre flotte. C'est surtout avec l'Angleterre et les États-Unis que les relations de la Belgique sont les plus importantes.

¹ OBOUSSIER, Anvers, etc. 1917.

Flotte marchande belge.
Classification par destination des navires sortis.

Destinations	Nombre	Tonnage
Angleterre	192	172 270
Allemagne	13	12 424
France	23	18 775
Espagne (Atlantique)	19	13 926
Méditerranée	17	20 456
Italie	52	65 350
Turquie	9	17 455
Russie (mer Noire)	12	25 158
Égypte	21	38 669
Congo-Belge	18	83 942
États Unis	30	271 071
Brésil	27	64 608
Uruguay et République Argentine . .	23	59 575

Pendant que nous végétons ainsi, tous les pays tendent leurs efforts vers l'augmentation de leur flotte commerciale. En 1905, dans quatre pays, Royaume-Uni, Norvège, Allemagne et Suède, le pavillon national faisait plus de la moitié du trafic maritime. En Belgique, ce sont les couleurs anglaises et le pavillon allemand qui transportent les produits du pays vers les marchés d'outre-mer. Au lieu de laisser écumer le plus clair des bénéfices par les *N. D. L.*, les *H. A. P. A. G.*, les *Cunard*, les *White Star*, les *Red Star*, les *Wærmann Linie*, les *Deutsche Levante Linie*, les *Ost Afrika Linie* et d'autres qui étalent fièrement des noms plus ou moins exotiques sur les hangars d'Anvers, ne serait-il pas possible de transporter sous pavillon national les produits, fruits des sueurs du peuple belge ?

Les « *Made in Germany* » ou « *in England* » se gravent sur les marchandises belges et contribuent à effacer de plus en plus le nom belge à l'étranger. Chaque navire battant pavillon belge est un morceau de la patrie et la fait connaître au loin. Pourquoi ne pas avoir des centaines de ces « pays mouvants », simples chalutiers et énormes léviathans qui porteraient le nom belge à toutes les latitudes et parleraient de produits belges à tous les peuples de la terre ? Quand comprendra-t-on ce vers

hautement significatif de Lemierre: « Le trident de Neptune est le sceptre du monde »? Toute l'histoire de l'Angleterre est là!

Avant la guerre, la marine marchande de la Belgique traversait une crise parce que personne ne s'y intéressait. Les Belges ne connaissaient pas la mer, ils s'en défiaient, montrant une indifférence générale pour tout ce qui se rapportait aux entreprises de navigation. En un mot, les Belges partageaient l'opinion de M^r Louis Strauss, le dernier des Manchestériens en cette matière, qui n'admettait aucune intervention de l'État dans ce domaine et qui disait: « Si nous avons besoin d'une marine marchande, elle se créerait par la seule force de la nécessité. » Certes, le problème est tout autre suivant qu'on se place au point de vue de la nécessité ou de l'utilité. La marine marchande belge n'est ni nécessaire ni absolument indispensable. La meilleure preuve, c'est que jamais un cercle industriel ou une Chambre de Commerce n'en ont établi la nécessité. Les étrangers offraient à Anvers des conditions extrêmement avantageuses pour le transport des produits au pays. Si quelque armement belge s'est créé quand même, il n'a eu pour avantage que d'exciter la concurrence. Nous devons dire aussi que les fondateurs de ces armements furent très souvent des expéditeurs qui cherchèrent ainsi à réaliser des bénéfices sur le prix de transport tout en combattant les liners. Mais la marine belge n'a pas pu soutenir la lutte et les guerres de tarif engendrèrent des pertes énormes dont elle eut à supporter les conséquences.¹

Si la nécessité n'est pas établie, l'utilité d'une marine nationale est par contre bien prouvée. C'est à ce point de vue qu'il faut se placer pour envisager la question. A ce sujet, la Chambre de Commerce d'Anvers déclare que « le développement de la marine marchande serait évidemment un bien pour la Belgique ». Dans un rapport fourni, il y a une douzaine d'années,

¹ Il serait toutefois inexact d'affirmer, comme certains auteurs l'ont fait, que les armements belges n'ont subsisté que grâce à l'appui du gouvernement. L'Océan s'était imposé dans le trafic de l'Italie. La « Royale Belgo-Argentine » avait une situation de premier ordre dans le trafic de La Plata. Aussi, le prêt fait à ces sociétés était plutôt un appui moral que financier. « L'Antwerpsche Zeevaart Mootschappy » et la « Zeevaart Mootschappy Gylsen », avant de fusionner sous le nom de « Lloyd Royal Belge » étaient devenus de grands armements par leurs propres forces.

par Mr Harris Gashell, attaché à l'ambassade britannique à Berlin, nous lisons également les constatations suivantes : « 1. Les entreprises à l'étranger sont la source de la prospérité d'une nation ; 2. Les affaires avec les pays d'outre-mer affranchissent les peuples de la dépendance dans laquelle peut éventuellement les placer la politique économique de leurs voisins ; 3. La marine marchande nationale est un puissant facteur pour atteindre ces résultats, tout en réservant les bénéfices de transport à la mère-patrie. »¹

Il est à peine nécessaire d'insister davantage sur l'utilité d'une flotte commerciale nationale. Mr de Leener (*L'organisation de notre commerce d'exportation*) cite quelques exemples qui montrent tous les désavantages de l'absence d'une marine marchande nationale et les conséquences malheureuses de la mauvaise organisation du commerce d'exportation belge en général. « Les produits belges exportés au Japon, dit-il, suivent la voie détournée de Londres et de Hambourg et il serait infiniment préférable à tous égards qu'ils fussent envoyés directement. »

Quelques pages plus loin, nous trouvons le passage suivant : « On nous a rapporté à ce sujet, qu'un consul belge, ayant envoyé au Ministère de l'Industrie et du Travail un échantillon des boîtes d'allumettes importées dans son ressort par des négociants anglais, en demandant les conditions auxquelles les fabricants du pays pourraient livrer la même qualité, l'administration transmet la demande accompagnée de l'échantillon à un fabricant de Grammont ; celui-ci reconnut d'emblée dans l'échantillon qu'on lui proposait comme modèle un article de sa propre fabrication. »

Voilà comment on jouait avec les produits du pays, que les Belges avaient la naïveté de confier aux bons soins d'étrangers, Anglais ou Allemands.

Mais, malgré l'utilité évidente d'une flotte nationale, le Belge avait de la peine à se laisser convaincre. Les trois grands journaux de propagande : *Le Bulletin de la ligue maritime*, *Le Mouvement maritime belge* et *Le Journal de la Marine*, créés par la Ligue maritime belge, ne changèrent rien ou presque rien à l'état d'esprit du peuple, qui montra toujours la même indifférence à l'égard d'une marine nationale.

¹ *La Belgique maritime et coloniale*, 1905.

Pourtant les bons exemples venant d'en haut ne manquèrent pas. Encore duc de Brabant en 1861, Léopold II s'exprima déjà à la haute assemblée en ces termes : « Je voudrais qu'aux stations d'Anvers et d'Ostende où s'arrêtent les chemins de fer belges, tout ne fut pas fini pour nous et que là, au contraire, s'ouvrit une large et nouvelle voie à l'activité nationale. Je voudrais que ces stations, points extrêmes aujourd'hui, devinssent bientôt le point de départ de nombreux steamers qui prolongeraient sur mer notre railway. » Et en 1898, afin de rappeler ainsi que son désir de 1861 ne s'était pas encore réalisé, il terminait un de ses discours à Anvers par les paroles suivantes : « Nous avons été les premiers sur le continent à construire les chemins de fer, sachons les prolonger par des lignes de navigation. » Le roi actuel, Albert, s'est encore voué, dans une plus large mesure, aux choses de la mer. Si l'œuvre de Léopold I^{er} fut la libération du territoire, si son successeur créa un domaine colonial, le noble souverain d'aujourd'hui semble s'être assigné, dès sa jeunesse, la lourde tâche de relever la marine. Son activité se manifeste sans cesse dans ce sens ; au yachting, à la pêche, à l'industrie si importante des transports par mer, il ne cesse de donner des encouragements précieux. Dans son discours lors de l'inauguration de l'*Ibis* (navire ophelinial) il s'exprima en ces termes : « Il n'est pas inutile de rappeler que, dans tous les pays du monde, les populations de pêcheurs fournissent les meilleurs éléments du personnel marin et que, par conséquent, sauvegarder les intérêts de la pêche, c'est travailler pour notre marine marchande. » Lui-même plaça d'importants capitaux dans une grande société maritime belge. Il n'y a pas de doute ; on se trouve ici en présence d'un plan bien déterminé dont la complète réalisation, espérons-le, n'est plus qu'une question de temps. Après le fondateur de l'État et celui de son domaine colonial, la Belgique connaîtra le libérateur définitif de la patrie et le créateur de sa marine.

Pour créer une marine, il faut d'abord que certains préjugés populaires disparaissent et qu'on réalise des résultats autrement importants que ceux que l'on avait atteints avant la guerre. Les armements nationaux n'étaient pas suffisamment puissants pour rendre de grands services à la vie économique du pays. Pour favoriser l'écoulement des indigènes et pour

assurer des relations régulières avec l'outre-mer, le gouvernement a même dû accorder des avantages spéciaux à des étrangers, il a conclu des conventions dont voici les cinq principales :

A) *Norddeutscher Lloyd* (loi du 21 mai 1886). Reçoit de l'État belge une subvention annuelle de fr. 80 000 et le remboursement des taxes de pilotage belge et hollandais ainsi que des droits de fanaux (supprimés depuis 1895) à la condition que tous les vapeurs postaux, appartenant au *N. D. L.* allant vers et venant de l'Australie et de l'Asie orientale, fassent escale à Anvers.

B) *Red Star Line* (capital américain, pavillon belge). Loi du 14 août 1887. L'État garantit à la compagnie un minimum de recettes de fr. 340 000 par an, pour le service régulier du transport des dépêches postales d'Anvers à l'Amérique du Nord et vice versa.

C) *Det Forenede Dampskibsselskabet* (convention du 17 août 1887).¹ La Compagnie est autorisée à naviguer sous le patronage de l'État belge ; elle s'est engagée à entretenir un service régulier hebdomadaire entre Anvers, Copenhague et la Baltique et un service mensuel entre Anvers et la mer Noire et vice versa.

D) *Deutsch-Australische Dampfschiffahrt Gesellschaft* (loi du 5 août 1889). L'État belge paie une subvention pour chaque traversée, à l'aller et au retour, entre Anvers et les principaux ports de l'Australie ; la subvention ne sera pas due pour les voyages qui excéderont annuellement le nombre de treize.

E) *Kosmos Linie*, et quelques autres lignes régulières ; dispense de droits de pilotage (1889).²

Quant à la marine nationale, elle fut, comme nous l'avons dit, aidée par une intervention financière de l'État. Le deuxième mémoire sur la marine marchande belge, présenté au Comité central de la Chambre de Commerce d'Anvers, justifie cette mesure en disant que l'appui financier était nécessaire à certains armateurs « en considération des difficultés qu'ils rencontrent pour obtenir des capitaux destinés à ce genre d'affaires ». Contre des obligations produisant un intérêt de 3 %, amortissa-

¹ Les conventions avec la « *Red Star Line* » et avec la « *Forenede* » ont depuis longtemps cessé d'être en vigueur.

² Cf. *Moniteur belge* et OBOUSSIER. *Anvers*, etc., 1917.

bles au pair dans un délai de 20 ans, le gouvernement avait ouvert un crédit de 5 millions, dont la S. A. « Océan » a touché 2 millions, la *Compagnie Royale Belgo-Argentine*, deux millions et la *Compagnie Nationale des transports maritimes*, un million. D'autre part, la loi autorisait l'hypothèque maritime et fluviale et les établissements de crédit hypothécaires aidaient également les armateurs belges.

Voilà la situation, telle qu'elle se présentait au début des hostilités. Le lendemain de la paix semble être un moment fort propice pour reprendre cette œuvre, laquelle, pour bien réussir, aurait dû être entamée en 1863, au début de l'essor d'Anvers quand les armements étrangers n'avaient pas encore poussé des racines aussi profondes dans la vie économique nationale.

Pendant la guerre, des bénéfices insensés ont été réalisés par la navigation maritime.¹ On dit même que certains navires parviennent à s'amortir en six mois. Le fret est excessivement élevé et tout fait prévoir qu'il le restera encore assez longtemps après la guerre. La pénurie des navires suffira presque entièrement à contrebalancer la diminution du taux des assurances et des autres facteurs qui tendent à influencer le prix de transport. De tous les coins du monde on annonce un développement considérable de l'industrie maritime ; les neutres et les puissances alliées veulent maintenir leur tonnage d'avant-guerre. La Suède et la Norvège ont *des contrats jusque dans trois ans* ; en Hollande, les coins les plus reculés du pays, ainsi Lobith, près de la frontière allemande, construisent des navires. Des prix énormes ont été payés pour des chantiers et de tout petits établissements qui ne s'occupaient jusqu'à présent que de quelques réparations insignifiantes et qui avaient à peine les outils nécessaires ont été vendus aux environs de Delft à fr. 150 000, alors que leur valeur intrinsèque était au maximum de fr. 10 000.

L'Allemagne aussi se prépare secrètement. Voici quelques révélations faites par M^r Paul Palte, au Cercle Commercial et Industriel de France :²

¹ Ici une restriction est nécessaire. Pour le moment, la navigation maritime ne réalise pas trop de bénéfices. La période du « booming » est passée et, pendant cette période, les armateurs belges, tout en réalisant de gros bénéfices, ont été dépassés par les armateurs anglais et français qui disposaient de moyens beaucoup plus considérables.

² *Tribune de Lausanne*, 2 mai 1917.

« Les compagnies de navigation construisent d'énormes bâtiments à Hambourg, le *Bismarck*, colosse de 56 000 tonnes et le *Tirpitz*, vapeur à turbines d'environ 30 000 tonnes ; à Dantzig, le *Colombier* et l'*Hindenburg*, de chacun 35 999 tonnes, sans compter une centaine de navires de 6000 à 18 000 tonnes en voie de construction pour être achevés cette année. Les ports de Stettin, de Hambourg sont améliorés, agrandis ; un port principal intérieur de huit hectares, avec quais de trois kilomètres, est creusé dans la banlieue Ouest de Berlin pour que de nombreux canaux et voies fluviales puissent transporter en même temps à la capitale un tonnage de 1 600 000 tonnes. On relie par de longs canaux le Danube au Rhin, au Main, à la Moselle. On organise la circulation interne du grand empire projeté par le pangermanisme : la Mittel-Europa, tandis qu'une très nombreuse marine marchande s'apprête à sillonner les Océans jusqu'aux plus lointains rivages, pour l'écoulement des stocks considérables de marchandises destinées à l'exportation, qui sont accumulés en Allemagne.

« Le bureau d'une des compagnies de navigation allemande aux États-Unis a récemment envoyé, de tous côtés, même à des Français, une carte postale avec réponse payée, contenant des offres de transport par vapeurs allemands dans quarante-huit centres de l'Afrique orientale, occidentale et méridionale et de l'Extrême-Orient, dès la cessation des hostilités. Les deux grandes compagnies maritimes, la *Hamburg-America Linie* et le *Norddeutscher Lloyd*, ont fait une combinaison entre elles et avec un certain nombre de compagnies de moindre envergure pour former un important « pool » ou syndicat maritime, qui leur permet de maintenir les prix et d'éviter le risque de se concurrencer, tout en se renseignant mutuellement. De nouvelles compagnies de navigation se constituent. A l'heure actuelle, il paraît que l'Allemagne pourrait ajouter au tonnage représenté par ses anciens navires, 1 million 500 000 tonnes environ de bâtiments construits depuis 1913 ou en voie d'achèvement. Le gouvernement a dit au Reichstag : « Nous aurons un besoin urgent d'un tonnage maritime important après la conclusion de la paix, et le Trésor impérial a déjà mis en œuvre des moyens considérables pour atteindre ce but. Le gouvernement a donc promis et assuré son appui aux constructions navales et au vaste programme d'expansion commerciale. Tout

cela indique une préparation économique intense pour l'après-guerre. »¹

En même temps que l'Allemagne s'arme ainsi, la Belgique se prépare également à la grande lutte de demain, car le contact prolongé avec les vieux loups de mer semble avoir réveillé l'amour de l'Océan. Le gouvernement du Havre a déjà arrêté le programme que le peuple belge, appuyé par ses dirigeants, s'efforcera de résoudre : arracher à l'Allemagne le trafic qu'elle avait accaparé en Belgique, voilà la mission de la marine nationale. Pour exécuter une telle œuvre, il faudra, comme on l'a fait dire à M^r Aellepulte, le concours de toutes les bonnes volontés, de toutes les compétences et quand les moyens nationaux feront défaut, en partie, il s'agira de stimuler les participations anglaises et françaises. Le gouvernement a voulu lui-même donner l'exemple de l'activité ; il a doté le pays d'un embryon de marine nationale, le *Lloyd Royal Belge*, comprenant 39 navires. Cette nouvelle entreprise dispose, dès son début, d'un capital-actions de 50 millions de francs. En outre, elle est autorisée à émettre un emprunt de 100 millions de francs ; l'État belge garantit un intérêt de 4 %. 25 millions d'obligations seront de suite émises dans le public. La société a, en outre, le droit de faire un emprunt de 100 millions pour l'achat des navires ; cet emprunt est garanti par des hypothèques sur navires et sera amorti plus tard par l'État, au moyen de l'émission d'un emprunt de 75 millions en obligations. En cas d'augmentation du capital-actions, le gouvernement belge a le droit de souscrire pour la moitié. Aux autres augmentations du capital-obligations correspondra une augmentation du capital-actions, s'élevant à la moitié de la dette d'obligations. Il est donc évident que cette société étendra son activité sur un champ très vaste.

Pendant la guerre, les navires de cette entreprise serviront à approvisionner la population belge affamée ; après les hostilités, ils feront la chasse aux lignes régulières allemandes établies à Anvers. Nous ne désirons guère entrer dans de vaines discussions sur l'opportunité, la nécessité et l'utilité du *Lloyd*

¹ Nous savons aujourd'hui qu'une énorme quantité de ces bateaux ont dû être abandonnés par l'Allemagne au profit des Alliés qui se partagent les navires au prorata des pertes subies par la guerre sous-marine. La Belgique ne doit pas s'attendre à recevoir grand'chose.

Royal Belge. Ceux qui attaquent cette institution le font uniquement parce qu'ils y voient une intervention étatiste. Or, l'État doit parfois intervenir quand des intérêts nationaux considérables sont en jeu. D'ailleurs, le *Lloyd Royal* n'est pas uniquement une œuvre d'utilité publique ; c'est encore une œuvre nécessaire ; le *Relief* avait besoin de navires pour continuer l'alimentation de la population belge affamée. Si, du fait même de la création de cet embryon, les pouvoirs publics ont ouvert un horizon nouveau à la marine nationale, nous n'avons qu'à nous en réjouir.

Quoi qu'il en soit, la marine marchande belge semble déjà renaître avec une force plus vive, plus expansionniste, plus patriotique. Nous n'admettrons plus que l'on vende au Maroc des draps allemands pour des draps belges qui y étaient demandés, que l'on vende à la Guadeloupe, et sous étiquette française ce qui sort de nos usines, que l'on réclame de l'Extrême-Orient des allumettes de Grammont en croyant que celles-ci sont fabriquées en Angleterre, que l'on vende au profit des Allemands surtout, un peu partout dans le monde, nos propres fabrications après les avoir démarquées.

Le début de la période de restauration nous sera pénible et peut-être fort peu favorable pour la lutte. Tandis que nos rivaux s'outilleront au mieux des perfectionnements les plus modernes, tandis qu'ils s'émanciperont et conquerront chaque jour de nouveaux débouchés qui nous échapperont, tandis que tous les pays industriels multiplieront leurs moyens de pénétration sur le marché d'outre-mer, la Belgique, encore tremblante sous les cendres qui couvrent ses usines, devra-t-elle se contenter d'admirer paisiblement cette lutte poignante ? Non, même pendant la période de transition et surtout alors, nous devons préparer le terrain, afin que les semences que nous jetterons plus tard trouvent immédiatement un sol propice. C'est à l'État qu'est dévolu ce rôle. C'est lui qui doit faire de la réclame, c'est lui qui doit couvrir ses nationaux et les produits de leurs industries de sa haute protection. La vraie réclame pour l'industrie renaissante ne peut être faite que par l'État, car lui seul peut montrer la marque qui couvrira tous les produits du pays, le pavillon.

En parlant de la réclame, M^r De Leener donne des arguments excellents, lesquels, indirectement, imposent en ce do-

maine l'intervention étatisée. « La réclame intensive, dit-il, est indispensable au succès commercial dans beaucoup de pays... il n'y a pas de recherche efficace de la clientèle sans une réclame très intense... le premier soin est de préparer le terrain par une réclame abondante et systématique. » Or, qui peut mieux que l'État faire cette réclame abondante et systématique ; un simple négociant ou industriel fera une réclame incomplète, car il lui manquera le prestige que seul possède l'État. Le pavillon serait certes la réclame par excellence.

Pour le lendemain de la paix nous réclavons donc une marine d'État qui fasse de la réclame systématique, qui organise des voyages de propagande commerciale. Au début, évidemment, les sacrifices seront lourds, et le résultat purement moral, mais plus tard, quand nos produits seront connus dans tous les coins du monde et quand les couleurs nationales de la Belgique demanderont la revanche économique, alors nous en tirerons le plus grand profit.

Pour donner un caractère officiel aux voyages de réclame, il suffirait d'équiper quelques élégants navires avec de simples canons de salut, uniquement destinés à faire du bruit et à attirer l'attention sur le pavillon belge. Ces navires, en allant de port en port, en montrant leurs couleurs partout dans le monde, organiseraient déjà, par le fait même, notre commerce international. Ils précèderaient les produits qui accourraient peu après pour occuper la place préparée. Ces croiseurs inoffensifs pourraient en même temps inspecter nos agences, contrôler l'activité de nos consuls, trop peu énergiques et trop peu entreprenants ; ils sentiraient alors qu'un lien les relie à la mère patrie. L'étude des débouchés pourrait aussi être effectuée par ces missions commerciales flottantes, pour suivre ainsi l'exemple du *Board of Trade*. Ces yachts consulaires feraient connaître la nouvelle Belgique, désireuse de reconquérir son ancienne place sur le marché mondial.

A côté de ces courses officielles, l'initiative privée et collective pourrait organiser des expositions flottantes, des comptoirs ambulants, qui montreraient les premiers échantillons des produits sortis de nos usines saccagées. Chacun de ces produits porterait la marque bien spéciale de nos couleurs, afin d'éviter qu'ils soient confondus avec ceux de l'étranger ; ainsi le client d'outre-mer s'adresserait de plus en plus directement à nous

pour s'approvisionner et s'outiller. Nous insistons surtout sur le signe extérieur, caractéristique de nos produits, car la nationalité a une valeur commerciale qui ne peut être négligée. « L'origine d'un produit, si elle est connue du consommateur, permet à celui-ci de le reconnaître parmi les articles concurrents. Elle sert ainsi de réclame pour tous les produits de la même provenance. D'autre part, des produits sans nationalité sont plus connus de la clientèle » (De Leener). Or une marine marchande nationale est le meilleur moyen d'éviter qu'on arrache nos étiquettes ou qu'on démarque nos produits. L'organisation dont nous venons de parler, basée sur la marine marchande, ferait plus de bien aux exportations de la Belgique que des années d'efforts stériles, effectués sans la moindre méthode et avec trop peu de ténacité et de finesse commerciale.

La présence d'un navire d'État battant pavillon belge dans un port étranger, aurait une répercussion profonde sur la population, désireuse de voir la renaissance du pays qui a tant saigné. En 1899, la *Belgica* était de passage à Buenos-Aires. La colonie belge de ce port argentin offrit au commandant de Gerlache un drapeau de soie dont la remise solennelle fut le prétexte d'une grande manifestation. Voici comment le consul belge de cette ville relate cet épisode :

« Le moment de hisser le drapeau a été solennel ; le navire était noir de monde, ainsi que les quais. Tous les spectateurs ont suivi des yeux, en silence et chapeau bas, l'opération de hisser très lentement le pavillon à la corne où son arrivée fut saluée de hurrahs. Une société chorale composée de Français, de Suisses et de Belges, a chanté la Brabançonne, ce qui naturellement a encore augmenté l'enthousiasme de tous les spectateurs et dont beaucoup avaient des larmes aux yeux. Certes, si l'on pouvait voir de Belgique l'impression que produit à l'étranger un navire représentant vraiment le pays, je ne doute pas que cela provoquerait un revirement complet dans l'opinion publique à l'égard de la marine, tant celle de l'État que la marchande. Nul n'ignore que la Belgique n'a aucun besoin de navires cuirassés, mais il ne faut pas cacher qu'on s'étonne extrêmement dans les pays d'outre-mer de ne jamais voir, ne fût-ce qu'un simple vaisseau-école, appartenant à l'État, venant y faire acte de présence et montrer notre pavillon. » Un commandant anglais qui avait demandé de visiter la *Belgica*,

déclara au moment où il prit congé du commandant de Ger-tache : « What a pity that Belgium does not show her flag abroad ».

Certes, ce ne sont là que de petits faits dans la grande vie de la Belgique, mais « de petites causes souvent répétées ont de grands effets ». Engageons-nous donc avec lenteur, prudemment mais sûrement, dans la voie nouvelle qui s'ouvre devant nous. Développons progressivement, rationnellement et avec méthode le tonnage de notre marine, créons une marine d'État et des navires-écoles.

Nous ne devons pas craindre les difficultés nombreuses qui se trouveront sur notre route. La création de lignes régulières entre autres, qui auraient leur poste d'attache à Anvers, serait chose assez difficile. M^r de Groote, agent maritime, président de la section maritime de la Chambre de Commerce d'Anvers, écrit à ce sujet : « Une ligne régulière de navigation ne s'établit pas comme une ligne d'omnibus. Pour créer et maintenir un service régulier, il faut avant tout du fret, c'est-à-dire des cargaisons. Pour nous, Belges, cela a toujours été une réelle cause de faiblesse pour nos lignes nationales, surtout dans les trafics transocéaniques, que la part minime prise par le négoce belge dans les transactions commerciales mondiales. Le fret est généralement à charge des firmes exotiques. »¹ Cette affirmation est infiniment vraie. Les industriels belges vendent la plupart du temps franco port belge (Anvers). Le trafic maritime reste ainsi au choix de l'étranger et celui-ci a des préférences pour les armements de son pays, dont il a pu apprécier la loyauté, l'intégrité, la bonne foi et le respect des droits d'autrui.

Si nous voulons donc assurer du fret, nous devons remplacer nos transactions « fob » par des transactions « cif ».² Une législation expéditive, adaptée aux besoins pressants de la navigation, serait également à souhaiter.

Une fois le fret assuré, il ne s'agit pas encore de se lancer à la légère, car nous nous heurterions à des concurrences inévitables. Il s'agira de diriger l'activité vers les pays qui offrent

¹ *Indépendance* du 5 juin 1917.

² Même au point de vue strictement commercial, il est de loin préférable de vendre « cif » au lieu de vendre « fob », car la clientèle étrangère à qui on présente un article connaît ainsi le prix exact et n'est pas ennuyée par les complications des transports.

le plus de chances de succès. N'oublions pas surtout que l'industrie maritime est d'un rapport extrêmement variable. Des crises périodiques nécessitent parfois le désarmement temporaire de certaines unités démodées. En Angleterre, un capital d'un quart de milliard de francs, employé par 100 sociétés de navires marchands, est resté improductif pendant dix années consécutives. En Belgique, nous avons d'ailleurs constaté un phénomène semblable. Les trois armements belges financièrement soutenus par le gouvernement en 1907, ont dû réduire le capital social de moitié après la crise de 1908-1911. Ces crises nécessitent donc la création de réserves importantes qui permettent de survivre aux temps de crises économiques.¹

Nous devons encore tenir compte du caractère spécial du port d'Anvers, lequel, comme port d'escale, ne cadre pas très bien avec les tendances de création de lignes régulières. Tous les vapeurs notamment qui arrivent d'un port étranger sont presque complètement chargés et leurs frais de navigation sont donc couverts en majeure partie par ces chargements étrangers.

Seul, le tonnage restant encore libre est mis à la disposition des industriels belges ; dès lors, les prix de transport peuvent être sensiblement abaissés sans trop influencer le rendement du voyage. Une ligne belge indépendante ayant Anvers comme port d'attache devrait nécessairement faire supporter tous les frais du voyage par la clientèle nationale. La lutte à coups de tarifs entre la ligne concurrente et la ligne belge serait donc terrible et cette dernière aurait beaucoup de peine à en sortir victorieuse.

Mais, loin de nous décourager, ces difficultés doivent nous stimuler dans la lutte ; grâce à une collaboration intelligente, prudente et tenace, nous pouvons arriver à remplacer quelques lignes allemandes d'Anvers.

Le port d'Anvers, le premier du monde comme installations, avec des voies d'accès nombreuses et une marine battant noir, jaune, rouge, c'est un bel avenir que la génération actuelle doit prendre à cœur de réaliser.

¹ Cf. *Métropole*, année 1917, article très intéressant traitant cette question, par DE GROOTE.

CHAPITRE II

La flotte marchanda suisse.

Si le problème de la création d'une flotte marchande belge rencontre des difficultés, celui de la fondation d'une flotte marchande suisse se heurte encore à de plus grands obstacles. La Suisse est un des rares pays dont les couleurs ne flottent pas sur mer. Totalement séparée de l'Océan, enfermée dans le cœur de l'Europe, elle a toujours eu recours à ses voisins pour le transport de ses produits fabriqués et des matières premières nécessaires à son industrie. Ses aspirations nationales n'ont jamais dépassé ses frontières actuelles et le pays semblait se résigner de bon cœur à payer de lourds frais de transport aux étrangers qui voulaient bien se charger de lui amener tout ce dont il avait besoin pour son existence. La guerre actuelle a donné naissance à un désir ardent de s'affranchir de la tutelle étrangère. La crise des transports, qui provoquait une grande élévation du prix de revient des produits venant d'outre-mer, n'a pas tardé à frapper les esprits et la création d'une flotte marchande nationale semble être un moyen efficace pour atténuer autant que possible les effets désastreux de cette crise et pour s'affranchir dans une plus large mesure de toute ingérence du dehors.

Cette idée n'est pourtant pas tout à fait nouvelle. En 1862 déjà, une société qui s'occupait de la colonisation suisse au delà de l'Océan, adressa une demande au Conseil fédéral pour obtenir l'autorisation de créer une marine suisse battant pavillon national. Dans le cas où le Conseil fédéral ne serait pas de cet avis, elle sollicitait l'autorisation d'affréter des navires neutres

sur lesquels on hisserait les couleurs suisses. Deux ans plus tard, en 1864, un groupe de Suisses, établis à Smyrne, Brème, Trieste, Pétrograde, etc., firent une semblable requête ; c'est à ce moment-là seulement que le Conseil fédéral prit l'affaire en mains. Son message à l'Assemblée fédérale concernant l'autorisation de faire usage du pavillon suisse donne un aperçu de toute la question. En voici quelques fragments intéressants : « Dans le courant de la présente année, le même objet, indépendamment des susdites pétitions, a été mis trois fois sur le tapis. La guerre entre les Allemands et les Danois avait eu des effets désastreux pour le commerce du Nord et l'on ne tarda pas à reconnaître l'opportunité de posséder un pavillon neutre sous la protection duquel la circulation pût avoir lieu sans entraves. Ce fut à cette occasion qu'il parvint au Conseil fédéral deux demandes en autorisation de faire usage du pavillon suisse. Ces demandes étaient l'une et l'autre datées de Brème. Le Conseil fédéral crut toutefois devoir les écarter par des motifs qui s'expliqueront plus tard.

Dans une autre occasion, le pavillon suisse avait été arboré, mais non respecté. Un Suisse établi dans les États-Unis voulait exporter du coton d'un port bloqué d'un État séparatiste, sur deux de ses navires portant pavillon suisse. Ces bâtiments furent néanmoins capturés par la croisière de l'Union. Le Conseil fédéral écarta aussi d'une manière absolue la demande de l'intéressé d'intervenir auprès du gouvernement de l'Amérique du Nord. Les motifs de ce refus ressortiront pareillement de la discussion. »

Le fait que cette question de pavillon a été soulevée presque simultanément dans les eaux de l'Asie et de l'Amérique aussi bien qu'en Europe, sur la mer du Nord et la Méditerranée, devait nécessairement attirer au plus haut degré l'attention du Conseil fédéral, car il devait admettre qu'il fallait assurément la présence d'intérêts majeurs pour faire renaitre cette question avec une telle persistance.

Le Conseil fédéral entre ensuite dans une explication de la question au point de vue du droit des gens. Au sujet de la reconnaissance officielle du pavillon suisse sur les mers, il invoque un exemple. « C'est ainsi, dit-il, que lorsque notre envoyé suisse aborda dans les ports du Japon, le bâtiment sur lequel il se trouvait portait le pavillon suisse qui fut salué avec le

cérémonial d'usage par les navires de toutes les puissances maritimes qui y étaient représentées.»

Après avoir donné tout un exposé de la théorie de Hugo Grotius et la maxime «*Mare liberum*», le Conseil fédéral résume ses arguments comme suit :

« Le droit de la Suisse d'utiliser la mer est incontestable ; quant au pavillon, il suit la politique du pays. Il n'est pas besoin que, par un acte spécial, les autres nations reconnaissent le pavillon et le droit de l'arborer. Mais la courtoisie exige d'abord que la Suisse fasse connaître qu'elle veut désormais faire usage de son droit ; en second lieu, les convenances veulent qu'elle demande l'admission des navires suisses dans les ports des autres nations, et en troisième lieu, il importe d'entamer des négociations avec quelques-unes d'entre elles pour assurer au pavillon suisse au moins les droits des nations les plus favorisées. Il n'est cependant pas nécessaire que les négociations relatives au deuxième et troisième point précèdent la décision de l'Autorité fédérale touchant l'autorisation d'arborer le pavillon, mais il est à désirer, par des raisons pratiques, que la décision précède tout autre acte. »

Le message traite alors différentes questions juridiques ayant trait à la navigation maritime ; telle celle de la preuve que le navire est une propriété exclusivement suisse, celle de l'autorisation à accorder pour le port du pavillon suisse, celle des mutations subies par des bateaux suisses, celle de la justice pénale, etc. Au point de vue juridique, le Conseil fédéral arrive à la conclusion suivante :

« Nous avons trouvé que la question peut être résolue par l'affirmative et que malgré certaines difficultés apparentes, l'exécution ne rencontrera aucun obstacle insurmontable. »

Le message passe alors en revue les grands avantages que le pavillon national flottant sur des navires suisses procurerait à la vie industrielle commerciale et même politique de l'État ; il s'arrête ensuite au développement successif du commerce, à la satisfaction de l'amour-propre national, à la certitude d'être approvisionné en temps de guerre et à la lutte pour l'indépendance.

« La Suisse en se procurant accès sur les mers, disait-il, ouvre un champ nouveau et illimité à son activité qui, à son tour, élargira les vues de la nation et en affermera l'énergie.

Le domaine de son développement ultérieur est ici tout à fait libre et sans limites. Soit que la Suisse veuille s'agrandir par des possessions transatlantiques ou se développer militairement, ou conclure des traités avec d'autres pays ; soit qu'elle veuille émigrer ou fabriquer et trafiquer chez elle seulement ; libre carrière lui est laissée pour toute activité utile, de même que pour les caprices de son imagination. La Suisse trouve sur l'Océan la même atmosphère libre que celle qui souffle sur les Alpes. »

La fin du message est ainsi conçue : « Nous avons donc l'honneur de recommander à la Haute Assemblée fédérale l'adoption de l'arrêté suivant : « L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse ;

Vu la pétition de bon nombre de Suisses domiciliés à Trieste, Smyrne et Saint-Petersbourg ;

Vu le message du Conseil fédéral du 25 novembre 1864, arrête :

1. Le Conseil fédéral est autorisé à permettre l'usage sur mer du pavillon suisse pour les navires suisses ;

2. Jusqu'à décision ultérieure de l'Assemblée fédérale, le Conseil fédéral reçoit les pleins pouvoirs pour prendre les mesures nécessaires à l'exécution du présent arrêté. »

Cette demande fut repoussée par les Chambres fédérale et les armateurs suisses établis au dehors durent continuer à naviguer sous pavillon étranger.

Mais en 1889 la question revint sur le tapis, exactement sous la même forme. Ce fut un négociant de Zürich, M^r Charles Messing, qui adressa une demande au Conseil fédéral tendant à l'autoriser à hisser le pavillon suisse sur mer. Cette fois encore, la demande fut repoussée, mais le Conseil fédéral donna au moins les arguments qui le forcèrent à prendre une telle décision.¹

La lettre que la Chancellerie fédérale adressa le 12 novembre à M^r Charles Messing, à Zurich, sur l'ordre du Conseil fédéral pour lui communiquer la décision de ce dernier de repousser sa demande tendant à être autorisé à arborer le pavillon suisse sur mer, est conçue en substance comme suit :

« Même en faisant abstraction complète de ce que la participation des capitaux suisses ne suffit pas, par elle-même, à

¹ *Feuille fédérale de la Confédération suisse* du 12 nov. 1889, vol. IV, p. 679.

justifier l'exhibition du drapeau suisse et qu'il faudrait pour cela la preuve que le propriétaire du navire est de nationalité suisse, l'exécution de l'idée, soulevée par vous, de l'introduction du drapeau suisse dans les transports maritimes, qui est naturellement la condition de l'autorisation de hisser ce pavillon dans le cas particulier, vient se heurter à des objections si nombreuses et si graves, qu'il ne peut être fait droit à votre demande, pour le moment du moins ; ces scrupules ont aussi été le motif pour lequel il n'a pas été donné suite à la proposition dont le Conseil fédéral avait été nanti en 1864, absolument dans le même sens que votre demande.

« Les obstacles sont de deux natures : les uns proviennent de notre position comme pays méditerranéen, les autres ont un caractère international.

« En ce qui concerne les premiers, la création d'une marine marchande suisse, et il y en aurait en fait une si, avec la permission des autorités, le pavillon suisse était arboré sur le mât d'un vaisseau quelconque, nécessiterait la création d'une législation maritime ; ou bien plutôt inversement une codification de ce genre devrait être préalablement adoptée avant qu'on puisse parler d'une marine marchande dans le sens du droit des gens. Or, pour le moment, les autorités fédérales n'ont aucune compétence pour légiférer sur cette matière ; on ne pourrait créer cette compétence que par une révision de la Constitution fédérale. Au surplus, abstraction faite de cette considération, l'élaboration des lois et règlements nécessaires au sujet du droit commercial maritime, des assurances maritimes, de l'état civil, des crimes et délits commis à bord du vaisseau, etc., exigerait des années, pendant lesquelles il ne pourrait aucunement être question d'accorder l'autorisation d'arborer le pavillon suisse.

« Quant aux difficultés d'ordre international, il n'existe pas, il est vrai, de motifs de droit qui s'opposent à l'usage du pavillon suisse. La Suisse a incontestablement le droit d'utiliser la mer et de la sillonner de ses navires, en arborant le pavillon national. Toutefois, l'exercice de ce droit est dépendant de la bonne volonté des puissances étrangères par le défaut de côtes et d'un port d'attache. Cet état de dépendance entraverait au plus haut point l'exercice de sa juridiction civile et pénale, et, sans diminuer en rien sa responsabilité pour l'abus du pavillon,

il opposerait des obstacles presque insurmontables à la répression et à la punition d'abus de ce genre. »

A deux époques différentes, en 1864 et en 1889, le même problème se pose ; pourquoi s'est-il posé si tardivement ? C'est sans doute parce que le caractère international des routes maritimes ne fut guère admis pendant les siècles précédents. Ce n'est que petit à petit, stimulée par des considérations politiques et par les aspirations nationales des États côtiers, prédestinés à la navigation maritime, que l'idée de la liberté des mers s'est transformée en une loi immuable. C'est uniquement vers la fin du siècle passé que la conception mercantile a fait place à une théorie plus libérale. Afin d'éviter les attaques des pirates, avec lesquels le Danemark avait signé un accord, les villes hanséatiques furent obligées de hisser le drapeau danois sur leurs navires marchands pour pouvoir librement traverser la Méditerranée. En 1871, nous assistons encore à un cas bien original. Un navire, la *Palme*, battant pavillon allemand et appartenant à la mission protestante de Bâle fut arrêté dans la Manche par les Français et conduit par eux à Dunkerque.¹ Peu après, le gouvernement français relâcha le navire et reconnut la nécessité pour les Suisses de se servir d'un pavillon étranger.

Il est vrai que la théorie du « *Mare liberum* » fut déjà émise dès le commencement du XVII^e siècle, mais ce n'est qu'un siècle et demi plus tard qu'elle entre dans l'ère de l'application pratique. Jusqu'à nos jours, ce même principe ne cesse de gagner du terrain et le futur traité de paix, basé sur des fondements démocratiques et libéraux, accentuera encore davantage ces tendances. Nous touchons ici le point capital du problème de la navigation maritime suisse.

Au point de vue juridique, chaque État souverain peut profiter de la liberté des mers. Or la souveraineté de la Confédération suisse étant un fait établi, la situation géographique de la Suisse ne peut jouer aucun rôle dans cette question de droit. Le droit de hisser un pavillon s'appuie sur la simple personnalité souveraine d'un État. Le juriste français, Pradier Fodéré, remarque à ce sujet (vol. II, N^o 462) : « La personnalité des États s'exprime par leurs emblèmes ; leurs armoiries par exemple, leur drapeau, leur pavillon. Le pavillon notamment, est le

¹ BONFILS. *Manuel de Droit international public*, n^o 602, p. 425.

signe de la nationalité du navire qui l'arbore. Chaque État a le droit que ses emblèmes soient respectés.»

Cette question de droit établie, analysons les objections que la Confédération invoquait contre les projets de 1864 et 1889. Elles sont au nombre de quatre :

1. La Suisse ne dispose pas de moyens efficaces pour protéger son pavillon et sa flotte ;

2. Aucune législation maritime n'existe pour régler les différends et pour dicter les lois ;

3. Sans accords spéciaux avec une puissance amie, l'exécution des règlements suisses de navigation ne pourrait pas être vérifiée ;

4. La Suisse, séparée de la mer, ne possède aucun port national.

Ces objections ne sont pas des obstacles insurmontables. A la première, nous pouvons répondre qu'il n'est pas du tout nécessaire de posséder une flotte de guerre pour défendre ses intérêts commerciaux ; d'autres moyens efficaces restent à la disposition d'un État. La Belgique, qui possède une flotte de commerce, peu importante il est vrai, n'a aucun navire de guerre à sa disposition pour exercer une pression à un moment donné. Puis une tierce puissance amie ne pourrait-elle pas se charger de protéger le pavillon national suisse ? D'ailleurs, la situation n'est pas si critique qu'on se l'imagine volontiers. L'esprit de l'Acte de navigation de 1651 a complètement disparu. L'Angleterre, qui a certainement la plus grande part dans le trafic mondial, est totalement ralliée au principe de la libre navigation.

La seconde objection ne tient guère debout parce que rien n'empêche d'élaborer un code maritime en s'inspirant des principes émis dans les autres pays.

La troisième difficulté est également très facile à résoudre. En temps de paix déjà il arrive fréquemment qu'un petit État tel que la Belgique ou la Suisse, se sert d'un consulat étranger pour faire valoir ses droits en pays lointain. Ne pourrait-on pas faire de même en matière de police maritime ? Un consul étranger d'une puissance amie, qui se charge de faire respecter les intérêts économiques des ressortissants d'un tiers État pourrait également, nous semble-t-il, veiller à l'exécution stricte des règlements suisses de navigation.

La quatrième objection seule semble revêtir un caractère relativement sérieux. Le port national est en effet la condition sine qua non de la création d'une flotte marchande. Mais ici encore des arrangements spéciaux avec des puissances amies pourraient aboutir à un bon résultat.

La Suisse vivant sur un pied d'amitié absolue avec tous les États n'éprouverait certes aucune difficulté à louer une partie des quais d'un port français, italien, allemand ou même belge. Le port d'Anvers, qui aura une rade gigantesque dans peu d'années, n'est-il pas prédestiné à servir les intérêts suisses ?

Ce ne doivent donc pas être des mobiles juridiques ni des causes politiques qui ont empêché la Suisse de hisser le pavillon à la croix blanche sur champ rouge et de faire respecter ses droits. Si les différents gouvernements ont toujours donné une réponse évasive, la raison doit être cherchée surtout dans le scepticisme qu'ils ont éprouvé quant au rendement et à la vitalité d'une flotte commerciale suisse.

En envisageant les difficultés que les entreprises anglaises, allemandes et françaises rencontrent au cours de leur existence, on serait fondé à être fort peu optimiste. Un capital formidable est nécessaire pour faire face aux éventualités du début et surtout aux crises redoutables que l'industrie marilime traverse souvent pendant de longues périodes.

Puis, sous quelle forme créerait-on cette marine marchande suisse ? La forme étatiste, la forme mixte, dans laquelle l'État aiderait les entreprises par des subventions ou la forme purement privée ? La création des voies ferrées donna déjà naissance à semblable discussion ; toutefois, si la forme étatiste est parfois désirable pour les chemins de fer, elle ne l'est guère pour la marine marchande. L'État a certainement le droit et même le devoir de s'intéresser à une entreprise qui jouerait un si grand rôle dans l'approvisionnement de la Suisse. Il s'agit, en effet, de satisfaire aux multiples besoins de sa population ; il est également obligé de se préoccuper de satisfaire ces besoins par un minimum de dépenses. Si l'intervention étatiste est ainsi raisonnable, l'étatisation ne l'est pas parce que toutes les expériences faites en ce domaine ont prouvé que l'exploitation directe par l'État nous éloigne du minimum des dépenses. L'encouragement par l'État des sociétés privées au moyen des

subventions est une autre forme d'exploitation beaucoup plus rationnelle, mais elle risque d'engendrer trop facilement une diminution de la liberté d'action de la société. Les services que l'État lui rendrait seraient tôt ou tard contrebalancés par des faveurs que la société accorderait à son tour. Or, le domaine de la navigation maritime exige une liberté d'action absolue ; un esprit indépendant et flexible doit guider une telle exploitation. Si l'État comprend bien son devoir, la forme de la société privée encouragée par l'État serait certainement très bonne.

La simple société privée semble être la meilleure forme pour mener cette œuvre à bonne fin. L'État peut cependant intervenir d'une manière indirecte, comme actionnaire par exemple, en même temps qu'il encourage ainsi la société il peut veiller aux intérêts du pays.

Après la forme, discutons la vitalité de l'entreprise. Une marine marchande purement suisse, ne transportant que pour la Suisse, serait-elle viable ? Non. Le principal facteur du succès, le fret suisse, n'est pas suffisamment important pour alimenter une flotte commerciale. La vie économique suisse n'est pas encore assez développée pour alimenter un trafic régulier. La nécessité du concours du fret étranger oblige ainsi la Suisse à entrer dans l'âpre lutte de tarifs, car les autres flottes commerciales habituées à la bataille, ne céderont pas facilement la place à un nouveau venu. Pour s'attirer la clientèle étrangère, l'armateur suisse devra se plier à tous les goûts et à tous les désirs ; la clientèle suisse passera bientôt à l'arrière-plan.

Pour résoudre la difficulté, une solution fort ingénieuse a été proposée ; on chargerait une firme suisse, établie au dehors, de rechercher le fret nécessaire. Mais, comme on l'a déjà objecté, il est évident qu'une firme honnête qui accepterait cette offre aurait des difficultés sans nombre à concentrer le fret, et moins toutefois qu'elle ne possède une grande influence et de très bonnes et nombreuses relations d'affaires ; où trouver une telle firme ?

D'autre part, si la Suisse crée une flotte commerciale, elle devra s'en tenir au régime des lignes régulières ; des tramps, ces outsiders de la navigation maritime, ne rendraient pas à la Suisse les services qu'elle attend d'une flotte commerciale. Puis, avec quels pays d'outre-mer la Suisse se mettrait-elle en relation par une ligne directe ?

Un Suisse séjournant à l'étranger écrit à ce sujet dans la *Neue Zürcher Zeitung* du 17 avril 1917 :

« L'horaire devrait au moins prévoir les lignes suivantes :

1. Une ligne vers le Japon. Toutes les quatre semaines un vapeur partirait d'un port de la mer du Nord en faisant escale à un ou plusieurs ports de la Méditerranée, à Colombo, à Sabang, aux Straits, à Manille et à Hong-Kong. Ce service exigerait 6 à 7 vapeurs ;

2. Une ligne vers l'Australie. Toutes les quatre semaines un vapeur partirait d'un port de la mer du Nord en faisant escale à un ou plusieurs ports méditerranéens, à Colombo et aux principaux ports australiens. Le retour s'effectuerait de Brisbane par l'Archipel des Indes néerlandaises, Marseille vers un port de la mer du Nord. 7 vapeurs seraient nécessaires pour cette ligne ;

3. Une ligne Méditerranée-New-York. Un départ par quinze jours avec escale dans plusieurs ports méditerranéens. 5 à 6 vapeurs seraient nécessaires ;

4. Une ligne vers le Brésil et La Plata, en partant d'un port de la mer du Nord ou de la Méditerranée. Une traversée par quatre semaines en faisant escale aux ports espagnols. 4 à 6 vapeurs sont nécessaires.

Cette flotte reviendrait à 50 millions de francs environ, en supposant que le service serait fait par de simples vapeurs de 3-4000 tonnes bien aménagés et ayant une vitesse de 10-12 milles marins. Les installations à bord permettraient de transporter un nombre restreint de passagers. Si on compte encore les énormes frais nécessaires à l'achat des grues, à la constitution des réserves d'approvisionnement, à l'établissement des entrepôts, etc., on comprend aisément qu'un capital respectable serait engagé dans cette entreprise. Les banques ne seraient pas très tentées d'y participer, car cette nouvelle affaire occasionnerait trop de frais sans offrir la certitude du rendement. Sur-tout si la nouvelle société d'armement ne réussissait pas à s'introduire dans les « conférences » ou « pools », elle se heurterait à une concurrence presque insurmontable.

Quoiqu'il en soit, tout ce problème très complexe est excessivement difficile à résoudre. Bien que la Suisse ait le droit de se créer une flotte commerciale et de naviguer librement, on comprend aisément qu'elle tarde à exercer ses droits, car ce

n'est pas sans sacrifices et sans difficultés qu'une flotte nationale se fonderait. Ce problème forme d'ailleurs l'objet d'une étude approfondie, entreprise par la société anonyme pour la création d'une flotte marchande suisse, qui s'est fondée à Genève le 1^{er} février 1917, avec un capital de fr. 25 000 et qui se propose l'étude et l'examen de toutes questions en corrélation avec son titre. Des personnalités importantes de la Suisse occidentale s'occupent également de cette étude ; car, pour que cette œuvre puisse être couronnée de succès, la collaboration des autorités du pays, l'appui du commerce et de l'industrie sont nécessaires.

Supposons que ce projet se réalise. Marseille deviendrait le port d'attache de la flotte marchande suisse de la Méditerranée. Mais quel port faudrait-il choisir dans la mer du Nord ? Hambourg, Brême, Rotterdam, Anvers, Le Havre ou Dunkerque ? Le port qui conviendrait le mieux aux intérêts suisses est celui qui offre une liaison rapide par voie navigable et par voie ferrée entre la Suisse et l'Océan, celui qui constitue une importante place d'importations de céréales et de matières premières et en même temps une porte de sortie excellente pour les exportations de produits chers, de machines et outils et de toute espèce d'articles de luxe. Il faut en outre que ce port possède les ressources nécessaires au succès de lignes régulières, car une concurrence, une opposition, issue des lignes régulières indigènes de ce port, suffirait à tuer lentement la jeune flotte suisse.

Brême et Hambourg sont loin de remplir ces conditions. Sans doute, ces deux ports sont liés à la Suisse par plusieurs voies navigables ; l'une même y accède sans toucher la Hollande. Avant la guerre, le Rhin mettait le territoire helvétique en relations directes avec Rotterdam et Anvers, mais un bateau aurait dû, pour atteindre Hambourg ou Brême, utiliser la route par mer. Il en est autrement aujourd'hui, car on vient de terminer le canal de la Weser qui, partant de Brême, relie cette ville au Rhin par Minden et Duisbourg-Ruhrort. Comme il existe déjà un canal de la Weser à l'Elbe, il sera possible d'arriver à Bâle par Berlin-Hambourg-Minden-Ruhrort et l'on a calculé que ce trajet prendrait environ 17 jours. Mais, malgré cette nouvelle voie fluviale qui unit désormais la Suisse à la mer Baltique et aux deux ports allemands de la mer du Nord,

la distance Bâle-Hambourg ou Bâle-Brême est encore de beaucoup supérieure à celle de Bâle-Rotterdam ou Bâle-Anvers. En outre, ces ports allemands sont les résidences de la Hapag et de la N. D. L., les plus grandes compagnies de navigation régulière du monde ; ils sont le siège de l'expansion maritime allemande et une compagnie étrangère de navigation régulière y rencontrerait une très forte concurrence.

Les ports français de l'Atlantique et de la Manche ne répondent pas non plus aux exigences d'une flotte commerciale suisse. Leur situation géographique et le manque de fret lourd français sont deux éléments défavorables. Le Havre, Dunkerque, Nantes, sont situés trop au Sud du grand courant commercial qui passe par la mer du Nord. Un navire partant du Havre pour un pays d'outre-mer ne peut faire escale à Londres, Anvers ou Rotterdam sans faire route en arrière. Géographiquement parlant, Bordeaux, Dunkerque ou Le Havre se trouvent plus éloignés du centre de la Suisse que le port belge ; aucune bonne voie d'eau ne les met en communication naturelle avec la Suisse. Ces ports ne peuvent pas concentrer les importations et les exportations suisses et ne conviennent donc pas pour devenir le siège de la flotte suisse.

Reste donc Rotterdam ou Anvers, les deux ports de l'embouchure du Rhin. Pour les communications fluviales Rotterdam est plus rapproché de la Suisse et l'emporte sur Anvers de 130 kilomètres, mais nous savons que cette distance n'est pas une grande infériorité pour cette ville,¹ d'autant plus que le Rhin est et restera toujours une grande voie d'importation, mais non d'exportation d'articles de luxe, provenant de l'industrie suisse. Par contre, pour les communications par voie ferrée, Anvers l'emporte d'environ 100 kilomètres sur le port de Rotterdam et exerce dès lors une force attractive beaucoup plus grande. Cet avantage n'est guère négligeable en matière de transport par chemin de fer et le port du Nieuwen Waterweg devra toujours baisser pavillon en présence de la concurrence des chemins de fer belges, qui disposent d'un trajet de 248 kilomètres (Anvers-Klein-Bettingen) pour établir des taxes réduites. Un accord hollando-allemand, en vue de canaliser le tra-

¹ En outre, le canal Escaut-Rhin donnera à Anvers la plus courte distance par voie fluviale.

fic suisse par Rotterdam, devrait nécessairement sombrer en face d'un accord franco-belge qui possède l'avantage de la distance kilométrique la plus courte. D'ailleurs, Rotterdam n'est pas un port d'exportation ; il ne répond donc qu'à moitié aux conditions que nous avons posées plus haut. En outre, comme port d'attache des lignes régulières, le port hollandais n'est guère recommandable, car il remplit déjà ce rôle pour les lignes néerlandaises, lesquelles, plus que toutes les autres lignes étrangères, tiennent à garder jalousement ce privilège. Le fait seul que certaines lignes allemandes préfèrent de beaucoup l'escale d'Anvers à celle de Rotterdam ne parle pas en faveur du port hollandais.

Par contre, Anvers est le port tout indiqué pour servir de siège à la marine suisse et il saluerait avec joie l'entrée en lice de cette nouvelle flotte. La concurrence d'une marine marchande indigène n'est pas à craindre ici, car la flotte belge est encore à son début ; seules les lignes régulières allemandes qui s'enrichissent au détriment de l'expéditeur étranger regretteraient la nouvelle concurrence suisse.

En dehors de tous les grands avantages que nous avons déjà étudiés, le port belge permettrait non seulement à la flotte suisse de prendre une charge suffisante, mais il donnerait en même temps l'occasion de recueillir du fret dans les ports français de l'Atlantique. Pour les importations de blé et de céréales, à destination de la Suisse, Anvers est certainement moins bien situé que Rotterdam, mais un bon aménagement du port, tel qu'il est prévu, facilitant le transbordement rapide des grains arrivant en vrac, suppléerait largement à cet inconvénient ; l'exécution du projet Canal Rhin-Escaut donnerait en cette matière une supériorité décisive à Anvers. Pour l'exportation des marchandises légères et de valeur, Anvers offre à la fois le fret le plus bas, les conditions d'embarquement les plus avantageuses¹ et la distance kilométrique de beaucoup la plus courte.

¹ A. Location des bâches, fr. 2 pour toutes distances ; dans les autres ports, ces frais s'élèvent parfois au double.

B. Taxes de chômage des wagons très minime à Anvers, atteignant la moitié de celles appliquées dans les autres ports.

C. Les wagons sont placés sans frais à la disposition des expéditeurs ou destinataires sur le quai ou le long du vapeur.

Cf. encore OBOUSSIER. *Anvers*, etc. p. 85.

Arrêtons-nous ici à une idée émise tout récemment par le syndicat suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin. Dans son septième rapport, le Comité de direction de ce syndicat, en réponse à une demande de préavis du Dr J. Valotton, à Lausanne, sur l'adhésion éventuelle de la Suisse à l'acte de navigation du Rhin, suggère la création d'une série de ports francs suisses à Lyon, Marseille, Cette, Mannheim et Rotterdam. On sait en effet que la Serbie, pays enclavé comme la Suisse, est parvenue à obtenir, le 30 novembre 1914, une zone franche dans le port grec de Salonique et on se demande si, par analogie avec ce pays, la Suisse ne pourrait pas atteindre un but semblable.

Ces ports francs rendraient naturellement de grands services à la Suisse. La définition que M^r Octave Justice, collaborateur du *Bordeaux colonial et maritime*, donne à ces zones franches maritimes suffit à nous montrer l'utilité de telles organisations : « Les ports francs, dit-il, sont des territoires maritimes privilégiés, nettement définis, enclavés dans le territoire douanier, outillés pour le départ et la réception des bateaux, pour l'entrée, le magasinage et la réexpédition des marchandises, et dont l'intérêt réside dans les facilités offertes aux échanges commerciaux, facilités qui ont pour effet d'intensifier les réexportations et conséquemment le commerce maritime lui-même. » Dans ces ports francs, la Suisse pourrait monter et réparer ses chalands et ses remorqueurs, construire des entrepôts ; elle échapperait à beaucoup de difficultés douanières, elle y trouverait une grande indépendance en cas de conflit douanier.

Mais pourquoi ne parle-t-on pas dans ce rapport de la création d'un port franc à Anvers ? L'explication en est fort simple ; Anvers offre déjà presque toutes les facilités désirables et un port franc n'y aurait plus beaucoup de raison d'être.

De même que les ports anglais sont considérés comme ports francs à cause du caractère libre-échangiste de l'Angleterre, de même on peut considérer Anvers comme port franc, les droits de douane étant insignifiants en Belgique.¹ Toutefois, si la

¹ Il serait facile de démontrer que la Belgique est plus libre échangiste que l'Angleterre, pays typique dans ce domaine. Proportionnellement à la valeur des importations, la Belgique exige moins de droits d'entrée que l'Angleterre qu'on appelle parfois « île franche ».

Suisse demandait à la Belgique l'autorisation d'exterritorialiser un quai suisse à Anvers, nous sommes convaincu que cette demande serait acceptée, car la Suisse, petit pays neutre, obtiendrait plus facilement cet avantage qu'un grand État qui pourrait, le cas échéant, abuser de cette bienveillance.

Bien que les difficultés douanières que la Suisse rencontre à Anvers soient infiniment négligeables, quoique après la guerre tout doive être mis en œuvre pour favoriser les relations Suisse-Belgique-outre-mer,¹ nous croyons qu'il sera d'une certaine utilité pour le commerce suisse de solliciter un port franc à Anvers, puisque cette mesure entraînerait l'obligation morale des autres ports français et hollandais de ne pas refuser à leur tour une autorisation semblable.

L'idée d'exterritorialiser certaines zones dans les ports qui sont en relations avec la Suisse fut à peine lancée, qu'une autre solution, non moins intéressante, surgit en vue de faciliter le transit à effectuer pour la Suisse. Phénomène curieux, non seulement en Suisse, mais également au Danemark, en Norvège, en Suède et en Hollande, on étudie ce même remède, lequel, espère-t-on, atténuera les inconvénients que la politique douanière engendre pour les ports situés à l'entrée d'un pays. C'est avec une crainte bien légitime que les économistes suisses et surtout les partisans de la navigation intérieure, entrevoient l'inauguration d'un système trop protectionniste, un ensemble d'entraves qui gêneront la circulation des produits en Europe au lendemain de la guerre. La Suisse, bien qu'étant en dehors du conflit, devra nécessairement subir l'influence désastreuse de cette politique nationaliste et elle tâche déjà de diminuer les difficultés que toutes les tracasseries douanières et administratives créeront au commerce international de même qu'au commerce de transit qui passe par son territoire. Mr Léon Frey, directeur de la S. A., du port du Rhin à Bâle, propose de transformer le port de Bâle tout entier en port franc afin de favoriser ainsi les relations internationales qui ne tarderont pas à se renouer en une certaine mesure dès la fin des hostilités. Que penser de cette idée ?

Disons tout de suite qu'elle a énormément de partisans et

¹ A ce sujet, notons la création du syndicat « Suisse-Belgique-Outre-mer » avec siège à Lausanne (Casino), qui a pour but de développer les relations entre la Suisse et Anvers.

un certain nombre d'adversaires. Les avantages de Bâle port franc sont extrêmement nombreux et méritent notre attention. D'abord les marchandises entreposées sur ce terrain « internationalisé » conservent toute leur liberté de mouvement et toute leur force expansive. Les marchés français, italiens, autrichiens et ceux de l'Allemagne du Sud restent largement ouverts. Un produit arrivant d'Anvers y trouverait un « repos », une halte, qui lui permettrait peut-être d'achever sa route plus facilement. En outre, un commerçant qui utilise ce port franc conserve la libre disposition d'une certaine somme d'argent puisqu'il en évite l'immobilisation sous forme de droits de douane. Un autre avantage consiste dans la possibilité de perfectionner les produits avant de les expédier vers les lieux de consommation. Des usines multiples se créeraient dans ce port franc et donneraient à Bâle une importance toute spéciale. A Hambourg, il y a bien une centaine d'industries diverses qui emploient plus de 10 000 ouvriers pour donner à certains produits un « fini » indispensable. Bâle port franc provoquerait l'installation des chantiers de construction de navires, puisqu'il n'y aurait plus de droits de douane pour entraver l'entrée des matériaux de construction. Voilà encore un nouvel horizon, un nouveau champ d'activité qui s'ouvre et qui est appelé à servir de base à la création d'une flotte suisse rhénane et d'une flotte de cabotage.

De nombreuses objections ont été élevées contre Bâle, port franc et même par des spécialistes distingués. Ceux-ci prétendent que les marchandises destinées à la réexportation jouissent déjà du régime des passavants ou des entrepôts et qu'aucun droit de douane n'est exigé d'eux. Il faut pourtant convenir que la faculté d'entrepôt demande une multitude de formalités qui constituent une entrave sérieuse au commerce international. Elle est loin de valoir la liberté des échanges créés par un port franc qui donne au commerce extérieur la faculté d'introduire des marchandises, de les manipuler suivant les convenances de la clientèle et de les expédier sans délai vers les places où les appelle la hausse des cours. Cet argument a d'autant plus de valeur que la Suisse n'autorise que la réexportation à l'« identique » et non à l'« équivalent ». En outre, la faculté d'entrepôt est incapable de créer un marché. Le régime des expéditions avec passavant donne bien des

facilités analogues à celles qui résultent de l'entreposage. Il exonère du paiement des droits les matières déclarées pour la fabrication d'objets destinés à l'exportation, de façon à abaisser le prix de revient de ceux-ci. Néanmoins ce régime est loin d'offrir les mêmes avantages que la franchise d'un port parce qu'il ne profite qu'à une infime quantité de produits alors que le port franc est ouvert à toutes les marchandises.

Une autre objection, plus sérieuse, prétend que les industries de perfectionnement qui s'installeraient à Bâle viendraient concurrencer les industries nationales sur le marché intérieur et extérieur. En effet, ces usines recevraient des matières premières dans des conditions tout à fait exceptionnelles. On craint encore que cette ville ne devienne le refuge d'une quantité d'industriels qui feraient, grâce à des falsifications, une concurrence insoutenable sur le marché extérieur. Une difficulté nouvelle surgit quand on pense à l'impossibilité de reconnaître l'origine des produits qui entreraient à l'intérieur du pays en passant par le port franc. Quel tarif appliquer ? Le département fédéral des finances, directement intéressé, devra étudier les conséquences qu'engendreraient sur les recettes fédérales l'introduction du tarif général ou d'un tarif spécial à la zone. Pour le développement du port un tarif bas, celui établi par les conventions, serait souhaitable.

Le problème est bien compliqué et doit encore être étudié plus en détail. Notons aussi que les partisans de ce projet ont une tendance marquée à prendre le port franc de Hambourg comme modèle et qu'ils en tirent des conclusions erronées. Ce qui s'est réalisé à Hambourg ne doit pas nécessairement se produire à Bâle. N'oublions pas en effet que l'Allemagne est bien plus protectionniste que la Suisse : la moyenne du droit d'entrée s'élève en Allemagne à fr. 8,40 sur cent francs importés, alors qu'en Suisse on atteint à peine la moitié de ce chiffre. Or, puisque le but d'un port franc est surtout de servir de correctif au régime protectionniste, il est évident que les résultats sont plus ou moins marqués suivant qu'il s'agit d'un pays ou d'un autre.

Revenons au problème de la création d'une flotte marchande suisse. Si cette question est encore trop peu étudiée et laisse toujours subsister une certaine crainte quant au rendement et

quant à la vitalité de l'entreprise, il en est tout autrement de la création d'une flotte rhénane suisse. Point de doute ici sur le succès incontestable et sur l'opportunité de cette mesure ; une telle fondation est sûre de marcher vers un bel avenir et de rendre des services inestimables à la Suisse.

En effet, dans un des premiers chapitres de ce travail nous avons constaté que la concurrence est un des éléments décisifs du bon marché d'un port. Or, à ce point de vue, observons la situation de Bâle ; tout y est dans les mains de quelques firmes allemandes : ce sont les *Fendel*, les *Rhenania* ou des expéditeurs réunis de Mannheim qui sont maîtres absolus du taux du fret. Il va sans dire que ces compagnies ne s'entretiennent pas pour faire profiter leur clientèle suisse ; voici un cas récent qui montre ce monopole et l'usage abusif qu'en font les Allemands. Aux mois d'avril, mai et juin 1917, les arrivages de charbon étaient peu nombreux au port de Bâle. La *National Zeitung*, en recherchant la cause du faible développement du trafic, prétend que la faute en est aux armateurs allemands, qui, en exploitant la situation actuelle, exigent un fret plus élevé que celui réclamé par la voie ferrée. Est-ce que la concurrence de quelques armateurs suisses n'aurait pas un effet bienfaisant dans un pareil cas ?

Une flotte rhénane suisse, tout en retenant dans le pays les dépenses du fret, aurait pour avantage de rendre la Suisse indépendante des armateurs étrangers. Un accord entre les armateurs suisses et les armateurs hollandais ou belges donnerait à réfléchir aux concurrents allemands. La flotte rhénane suisse porterait ses propres produits vers les ports des embouchures du Rhin pour revenir avec les denrées nécessaires à l'alimentation ou avec les matières premières réclamées par l'industrie.

Une flotte de cabotage compléterait cette flotte rhénane. De Manchester, de Liverpool, de Londres, du Havre, elle ramènerait directement de la laine, du coton, du bois, des denrées coloniales et les autres produits que les grands transatlantiques acheminent vers les ports du continent.

Cette flotte rhénane est un des seuls moyens qui permettront à la Suisse d'échapper à la menace des charbons allemands. Nous parlons de menace, parce que l'Allemagne se défend déjà actuellement par ses combustibles ; dans l'avenir, elle

ne mettra ses charbons à la disposition de la Suisse que contre des prix trop élevés.¹

Pour créer une flotte de haute mer, la Suisse nous paraît devoir passer par trois phases successives. La première consiste naturellement dans la création d'une flotte rhénane qui rendrait la Suisse maîtresse de son trafic sur le Rhin.² La deuxième serait la création d'une flotte de cabotage, qui irait cueillir le fret le long des côtes du continent européen, en Suède, en Norvège, en Danemark, et dans les ports anglais, les grands entrepôts du trafic international. Peut-être qu'après ces deux phases la Suisse pourrait réaliser le couronnement de l'œuvre : la flotte de haute mer. Et encore, l'internationalisation du Rhin serait désirable afin que l'expansion maritime suisse pût reposer sur une base solide.

Cette question de l'internationalisation du Rhin a été mille fois débattue dans tous les journaux, revues ou livres ; aussi croyons-nous ne pas devoir insister à ce sujet. Dans la *Semaine littéraire*, de Genève, Mr William Martin affirme que l'essor industriel de la Suisse dépend de son approvisionnement sans entraves en charbon et en fer par la voie du Rhin libre et rendu navigable jusqu'à Bâle. La Suisse réclame une porte de sortie totalement libre, exemple d'entraves ; ces aspirations sont justifiées et légitimes. Dans le cas spécial qui nous occupe, à quoi bon créer une flotte de commerce avec port d'attache dans la mer du Nord, si les navires ou chalands ne peuvent circuler librement, sans la moindre entrave entre Bâle et la mer !

Les revendications anglaises correspondent en tous points aux exigences suisses ; les deux pays désirent un même changement du régime du fleuve. Déjà lors du congrès de Vienne en 1815, les représentants des puissances élaborant le traité de paix avaient examiné la question de près. Le projet, contenant deux articles, était ainsi formulé :

Article 1^{er}. — Le Rhin, depuis le point où il devient navigable jusqu'à la mer, sera, sous le rapport du commerce et de la na-

¹ LÉON FREY : « Basel als Welthandelsplatz » dans la *National Zeitung* du 26 avril 1917.

² D'autant plus que le traité de paix reconnaît à la Suisse sa part légitime dans la question du Rhin.

vigation considéré comme un fleuve commun entre les différents États qu'il sépare ou traverse.

Article 2. — La navigation dans tout son cours, soit en montant, soit en descendant, sera entièrement libre et ne pourra être interdite à personne, en se conformant toutefois aux règlements qui sont arrêtés pour la police, d'après le mode qui sera établi.

La rédaction de ce projet était suffisamment obscure pour exclure les autres nations, telles que l'Angleterre, de la libre jouissance du Rhin. Un nouveau projet présenté quelques mois plus tard par le délégué britannique, lord Clancarty, qui avait élaboré un texte plus précis et plus catégorique, fut nettement rejeté et le principe du libre usage du fleuve par tous subit un échec. Peu d'années plus tard, en 1819, la Hollande exigea des droits de douane et elle ne prit pas garde aux protestations anglaises. Dès lors, l'idée de l'internationalisation du fleuve fut enterrée jusqu'à la guerre présente. Il s'agit de voir maintenant si l'Angleterre, si tenace dans sa politique extérieure, saura maintenir ses exigences, qui intéressent si hautement la Suisse. Cependant, le problème est singulièrement compliqué par le respect dû aux droits souverains des pays traversés ; le traité de paix futur aura à débrouiller cette question épineuse.¹

¹ Le traité de paix de Versailles a décidé l'internationalisation du Rhin.

CONCLUSION

Nous avons essayé de mettre en relief les facteurs qui déterminent la prospérité d'Anvers et ceux qui montrent son importance pour l'arrière-pays helvétique.

Les causes de la prospérité du port de l'Escaut sont :

a) Les conditions naturelles, la situation merveilleuse à l'entrée d'un hinterland étendu, très industriel, qui possède une population dense et laborieuse.

b) L'organisation intérieure du port, ses installations perfectionnées, son esprit commercial.

c) Les multiples voies de communication aussi bien le dense réseau de voies fluviales que l'inextricable réseau de voies ferrées qui partent d'Anvers vers l'hinterland.

d) Son bon marché naturel, engendré par l'équilibre entre les importations et les exportations, par la multiplicité des lignes régulières qui rayonnent d'Anvers vers toutes les parties du monde et par la concurrence sans merci que font les tramps anglais et les liners allemands.

e) Le Rhin, ce fleuve géant qui relie Anvers au centre de l'Europe.

En analysant ce dernier facteur, nous avons été forcé de reconnaître l'infériorité manifeste d'Anvers vis-à-vis de Rotterdam. Ce dernier port est la clef du Rhin ; d'un côté, il s'est outillé tout spécialement pour le trafic rhénan et de l'autre il a rendu la navigation entre Anvers et le Rhin plus difficile et

plus onéreuse. Rotterdam domine le Rhin, et Anvers ne profite qu'en faible mesure des grands bienfaits de ce fleuve. Ce n'est pas à Rotterdam que nous jetons la pierre, mais à Anvers qui s'est désintéressé du Rhin. Pour remédier à cette situation malheureuse, outre une meilleure installation du port, un canal Escaut-Rhin est indispensable. Notre étude comparative des différents projets connus jusqu'à ce jour nous a fait conclure qu'au point de vue économique le projet Schneiders réhabiliterait Anvers dans le mouvement rhénan et lui assurerait en tous cas le trafic du Rhin supérieur et de la Suisse.

L'importance économique d'Anvers pour la Suisse est déterminée par les points suivants :

a) Son bon marché naturel est un élément indispensable pour un pays qui travaille des matières premières étrangères en vue d'une consommation étrangère et souvent d'outre-mer et qui, pour vivre, doit importer la plus grande part de ses produits alimentaires.

b) Comme port d'exportation surtout, Anvers a une importance capitale puisqu'il est la place d'exportation des produits de luxe, la spécialité de l'industrie suisse. Il offre la route la plus simple, la plus rapide et la plus avantageuse pour les envois vers l'Angleterre et le Nouveau Monde.

c) Comme port d'importation pour la Suisse, Anvers s'est laissé battre par Rotterdam et Marseille. Ici, il n'offre plus les avantages voulus à cause de la politique néfaste qu'il a suivie par rapport au Rhin. Nous avons indiqué les remèdes que les économistes ne cessent de réclamer. Puisse le gouvernement prendre la ferme décision d'exécuter l'œuvre proposée !

d) Anvers est un des rares ports qui possèdent une bonne voie fluviale pour la pénétration vers le cœur de l'Europe. Aucun port français, ni italien ni allemand, n'est actuellement capable de concurrencer Anvers par voie d'eau, dans l'arrière-pays helvétique, et au fur et à mesure que la navigation rhénane ira en reculant vers l'amont, le port belge gagnera en force pour résister à la concurrence de Rotterdam. Un canal Escaut-Rhin étranglerait du coup le concurrent hollandais et permettrait en même temps aux charbons belges de lutter en Suisse avec la houille de la Ruhr.

e) Par voie ferrée, Anvers est le port le plus rapproché de Bâle ou de Delle, les deux grandes portes d'entrée de la Suisse. Sur territoire belge, les taux sont extrêmement bas et en général les tarifs Bâle-Anvers sont inférieurs à ceux du Havre-Bâle ou de Dunkerque-Bâle. Avant les hostilités, la compagnie allemande d'Alsace-Lorraine, d'accord avec les compagnies françaises de l'Est et du Paris-Lyon-Méditerranée arrêtaient l'expansion anversoise vers la Suisse. Après la guerre, les chemins de fer de l'État belge, d'accord avec les compagnies françaises, renforceront la puissance d'attraction du port belge. Une nouvelle voie ferrée Anvers-Arlon et des tarifs terrestres-maritimes de pénétration sont deux mesures qui, du côté belge, peuvent aider à développer le trafic Suisse-Anvers.

Nous avons encore traité la question d'une marine marchande belge et d'une marine marchande suisse, parce que nous estimons que ces deux points à l'ordre du jour ont quelque influence sur la prospérité d'Anvers. Pour la marine marchande belge, nous concluons favorablement, tandis que nous ne voulons pas émettre un jugement catégorique pour la création d'une flotte suisse de haute mer. Par contre, il nous semble logique que la Confédération songe d'abord à la création d'une flotte rhénane, laquelle serait de la plus haute utilité et lui permettrait peut-être de se lancer ensuite dans une entreprise plus ambitieuse sur les mers.

La question de l'internationalisation du Rhin nous paraît d'une haute importance pour la Suisse et pour Anvers ; si le Congrès de la Paix l'établit définitivement, Bâle port franc, marchant de pair avec une flotte rhénane suisse, sont deux éléments capables d'augmenter l'importance économique du port d'Anvers pour la Suisse.

Les travaux publics que nous réclamons exigeront des dépenses formidables. Nous savons que le Gouvernement ne demanderait pas mieux que de les exécuter. A ce sujet, parlant de la restauration du pays, Mr Helleputte, ministre des Travaux publics, disait naguère : « Mes vœux seraient comblés si, disposant d'un nombre respectable de millions, il m'était donné de procéder grandement et rapidement ; un vaste programme est à réaliser. »

Espérons que ces millions ne manqueront pas et que ceux

qui ont étranglé Anvers pour un instant, seront obligés de payer les sommes nécessaires pour lui insuffler une vie nouvelle. D'autre part, nous comptons sur la France pour contribuer à faire d'Anvers un port de tout premier ordre, capable d'assurer à la Belgique une prospérité éclatante et rapide. Nous avons une foi inébranlable dans l'avenir parce que nous connaissons l'histoire de notre vieille métropole qui sait renaître après chaque période de sommeil. Puisse Anvers être le lien et le symbole de l'Union économique des peuples alliés ; puisse-t-elle rendre le maximum de services que la Suisse peut exiger d'un port de mer !

OUVRAGES CONSULTÉS

En langue française.

- Annuaire statistique de la Belgique (Ministère de l'Intérieur) 1912.
Compte rendu des débats, rapports et vœux du deuxième Congrès national de navigation intérieurs. Nancy, 1909.
Troisième Congrès. Lyon, 1911.
Quatrième Congrès. Nantes, 1913.
Études sur la Belgique : Conférences faites au sixième Cours international d'expansion commerciale organisé à l'Institut supérieur de commerce d'Anvers, 1913.
YVES GUYOT : *La Province rhénane et la Westphalie. Étude économ.* 1915.
La Belgique maritime et coloniale (*Revue économique*).
DE LANNOY : La Belgique, pays de transit (*Rev. écon. internat.*). 1911.
DE LEENER : *La politique des transports en Belgique*. Bruxelles, 1913.
La question des tarifs de chemin de fer en Belgique (*Annales des Travaux publics de Belgique*). 1912.
M. BELIARD : *La Belgique commerciale et industrielle de demain*. 1915.
André FONTAINAS : *Le port d'Anvers* (brochure). Paris et Bruxelles, 1916.
M. OBOUSSIER : *Le port d'Anvers et la Conférence économique de Paris*. Anvers (Flandria), 1917.
P. VAN HISSSENHOVEN : *Les grains et le marché d'Anvers*. Anvers, 1910.
R. DE ROUTLIN DE LA ROY : *Les Allemands au port d'Anvers en 1912*. Paris, 1913.
M. AUDIFFRED : *Propositions de loi relative à l'achèvement des ports et des voies navigables*. 1909.
Revue économique internationale 1911, 1912, 1913, 1914.
Tableau statistique des Chemins de fer belges.
» » » » » fédéraux. 1913.

En langue allemande.

- Prof. Dr Alf. KÜHL : *Antwerpen* (Meereskunde). Berlin, 1915.
Antwerpen-Schumacher (*s. Bed. f. d. deut. Wirtschaftsleben*). Leipzig, 1916.
K. WIEDEFELD : *Antwerpen im Weltverkehr u. Welthandel*. München, 1915.
H. PROSENT : *Antwerpens geographische Lage und wirtschaftliche Bedeutung*. Leipzig, 1915.
Die Rheinquellen. Bâle, 1910, 1913.
HANZ BURZ : *Die Deutsche Rheinmündung*. Münster (Westphalien). 1913.
HERZBERG & TOOKS : *Der Rhein-Nordseekanal*.
ROSEMEYER : *Der Rheinseekanal*. 1914.
ROSEMEYER : *Der Rheinseekanal*. 1915.
Josef ROSEMEYER : *Der beste Weg zur Sicherung und Ausdehnung unseres Welthandels*. Berlin, 1917.
HENTRICH : *Der Rhein-Maas-Schelde Kanal von Crefeld nach Antwerpen*.
Dr BRUNO-HEINEMANN : *Die feindliche Grenzgebiete in ihrer Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben*. Berlin, 1916.
SCHNEIDER : *Der Rhein-Schelde Kanal Köln-Antwerpen* (*Aach. Volksfr.*).
Rhein-Nordsee : Grossschiffahrtsweg auf deutschen Boden.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
AVANT-PROPOS	5
INTRODUCTION	7
 Première Partie. Le Port d'Anvers.	 10
CHAPITRE PREMIER. Étude générale	10
1. Aperçu historique	10
2. Conditions naturelles du port	12
3. Outillage du port	16
A. Les quais et les bassins.	16
B. Projets d'extension et d'amélioration du port.	19
C. Les grues et les élévateurs	24
D. Entrepôts, chantiers et cales sèches.	24
E. Les chemins de fer	25
F. Les « Nations »	25
4. Importance économique du port d'Anvers	26
5. Les concurrents d'Anvers	28
6. L'essor d'Anvers	34
7. Le bon marché d'Anvers	36
8. L'avenir d'Anvers.	43
CHAPITRE II. Anvers et le Rhin	55
1. Étude générale.	55
2. Le canal Escaut-Rhin	60
A. Considérations générales	60
B. Les projets	63
1. Le projet Hentrich	64
2. Le projet Schneiders	74
3. Le projet Valentin	76
4. Le projet Rosemeyer	77
C. Examen comparatif	79

Deuxième Partie. Anvers et la Suisse.	86
AVANT-PROPOS	86
CHAPITRE PREMIER. La Suisse et son transit par Anvers	87
1. Position géographique de la Suisse par rapport à Anvers	87
2. L'utilité pour la Suisse d'un port bon marché	89
3. Le transit suisse par Anvers. Analyse des statistiques	92
CHAPITRE II. Les communications par voie fluviale entre Anvers et la Suisse	99
1. La Suisse et le Rhin	99
2. Les importations des céréales en Suisse.	106
A. Importations par le Rhin, Gènes et Marseille	106
B. Le marché des grains à Anvers	117
3. La concurrence des ports français.	123
4. Le canal Escant-Rhin et la Suisse.	132
CHAPITRE III. Les communications par voie ferrée entre Anvers et la Suisse	136
1. La politique des chemins de fer belges. Leur tarification	136
2. La concurrence des ports étrangers et le trafic par voie ferrée Anvers-Suisse	142
3. Le mouvement par rail des grosses marchandises entre Anvers et la Suisse.	154
4. Le transit des voyageurs et des émigrants	156
5. Anvers et le commerce suisse avec le Congo belge	157
6. La Suisse et le transit Italie-Anvers	158
7. La situation après la guerre	161
Troisième Partie. La question de la marine marchande en Belgique et en Suisse	167
CHAPITRE PREMIER. La Marine marchande belge	167
CHAPITRE II. La Flotte marchande suisse	184
CONCLUSION	204
OUVRAGES CONSULTÉS	208
TABLE DES MATIÈRES	209

ERRATA

Page 12, 23^e ligne, lire «prouve assez son essor formidable» au lieu de «preuve assez son essor formidable».

- » 32, 8^e ligne, lire «Köningslyke» au lieu de «Köningslijke».
- » 60, 15^e ligne, lire «M. Fuss-Amoré» au lieu de «M. Fuss-moré».
- » 78, 16^e ligne, lire «Het Vlaamsche Nieuws» au lieu de «Het Vlaamsche Nieuwe», de même ligne 22.
- » 83, 28^e ligne, lire «s'exécuterait sans le canal en question» au lieu de «s'exécuterait sous le canal en question».
- » 31^e ligne, lire «quadmechelen» au lieu de «quadmeetelen».
- » 156, 1^e ligne (titre) lire «transit» au lieu de «trefic».
- » 163, 35^e ligne, lire «Rotterdam, le concurrent redoutable» au lieu de «Anvere, le concurrent redoutable».
- » 169, 3^e ligne, lire «Maatschappy» au lieu de «Mootschappy», de même ligne 12, même page, et 6^e ligne de la note en bas de la page 172.
- » 181, 7^e ligne, lire «D'autre part, des produits avec nationalité» au lieu de «D'autre part, des produits sans nationalité».