

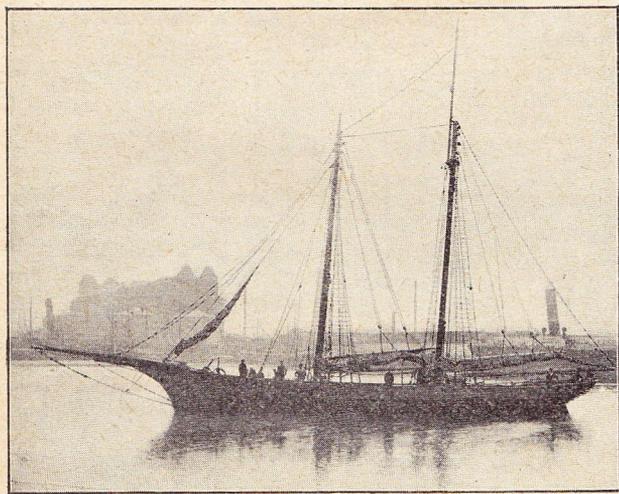
## Pilotage, éclairage et balisage de l'Escaut et du littoral

L'importance que présentent pour la vie économique du pays les services du pilotage, de l'éclairage et du balisage, qui relèvent de l'Administration de la Marine, est trop peu connue du grand public. Il paraît opportun, à la veille de l'excursion Anvers-Ostende par voie d'eau, de résumer l'action de ces services. Les quelques notes qui suivent seront lues avec intérêt par nos membres en général, et intéresseront davantage encore ceux d'entre eux qui se proposent de participer à l'excursion projetée.

### PILOTAGE.

On désigne sous le nom de « pilotes » les marins qui font profession de diriger les navires à travers les obstacles — bancs de sable, écueils, tournants et courants dangereux dans les passes, etc. — dont la route d'un port peut être semée.

Le pilote ne se substitue pas au capitaine, dont les attributions, les droits et les obligations sont fixés par la loi; il lui sert simplement de conseil, il l'assiste par sa connais-



Bateau pilote à voile.

sance parfaite des eaux sur lesquelles il exerce sa profession, connaissance que l'on ne peut ordinairement exiger du capitaine, appelé à naviguer sur toutes les mers et à fréquenter de nombreux ports se présentant dans des conditions d'atterrissage si différentes les unes des autres.

Le pilote n'est pas seulement un auxiliaire précieux toujours, indispensable souvent, pour le capitaine; il est en même temps un élément de sauvegarde pour la navigation; il réduit au minimum les risques d'embouteillage que pourrait faire courir au port l'échouage, dans une de ses passes d'accès, d'un navire dirigé par des mains inhabiles. A ce titre, le pilotage, sauf dans les cas exceptionnels, est rendu obligatoire, dans la plupart des ports, aux navires qui fréquentent ces ports ou les voies d'accès qui y conduisent.

Le pilotage, en Belgique, est un service de l'Etat. Il constitue un monopole, c'est-à-dire que l'Etat n'admet pas, comme en certains pays, la concurrence de particuliers ou de corporations. Le pilotage est obligatoire pour les navires de toutes les nations, c'est-à-dire que les navires sont tenus à

se faire assister d'un pilote à l'entrée et à la sortie; si les capitaines s'y refusent, ils n'en sont pas moins astreints au paiement des taxes de pilotage (1).

Le pilotage sur Ostende est régi par l'arrêté royal du 21 novembre 1818. Ce règlement n'est pas édité. Les stations de Nieuport et de Zeebrugge, créées respectivement par les arrêtés royaux du 3 décembre 1862 et du 9 février 1907, ont, en vertu de ces dispositions, le même règlement que la station d'Ostende.

Le pilotage des bâtiments naviguant sur un port du littoral et dans l'Escaut en amont d'Anvers est assuré exclusivement par les agents brevetés belges.

Le pilotage dans l'Escaut entre Anvers et Flessingue et dans les bouches de l'Escaut s'effectue en commun par la Belgique et les Pays-Bas, en vertu de l'article 9 du traité du 19 avril 1839 et du traité du 5 novembre 1842. Il a pour règlement général la Convention du 20 mai 1843, conclue en exécution de ces traités. C'est en vertu de cette convention que chacun des deux pays a établi une station de pilotage à Anvers, à Flessingue et à Terneuzen (2).

La conduite des navires est confiée à des agents brevetés : les uns pour la mer, les autres pour la rivière. Les ports de la côte sont donc exclusivement desservis par les premiers, tandis que les ports intérieurs : Anvers, Bruxelles, Gand, etc., nécessitent le concours des uns et des autres.

Les pilotes appartenant à la station d'Anvers conduisent les navires d'Anvers à Flessingue ou en sens inverse.

Les pilotes de Terneuzen sont chargés de la conduite, de Terneuzen à Flessingue et vice versa, des navires naviguant sur Gand.

La station de Flessingue possède actuellement, en remplacement des anciennes goélettes à voiles, une flottille de vapeurs, qui croisent dans la mer du Nord à l'effet de procurer des agents brevetés aux navires en destination des bouches de l'Escaut. Les postes de croisière actuels sont situés dans les passes « Wielingen » et « Oostgat ».

L'échange des pilotes (de mer et de rivière) s'effectue, en rade de Flessingue, au moyen de canots à moteur.

D'autre part, un bateau croise au large de la côte pour fournir des pilotes aux navires destinés aux ports du littoral.

### ECLAIRAGE ET BALISAGE.

Si la conduite sûre des navires dans les ports est importante au point de nécessiter l'intervention d'agents brevetés à cette fin, il est indispensable que l'accès à ces ports soit facilité par tous moyens. C'est ce à quoi tendent l'éclairage et le balisage.

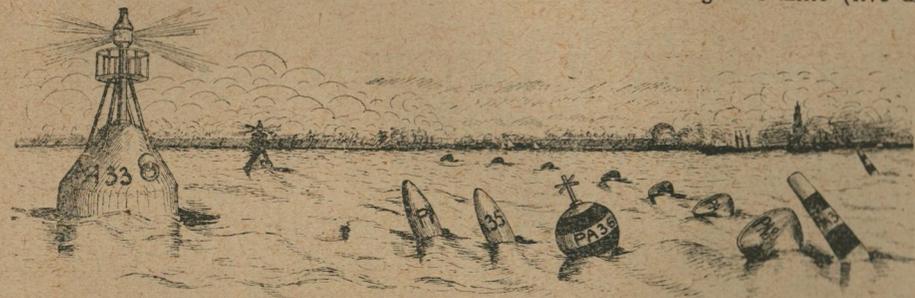
#### A. — Escaut.

Les passes de l'Escaut sont indiquées, de jour, au moyen de deux rangées de bouées mouillées, de distance en distance, de chaque côté du thalweg. Du côté droit se trouvent des bouées plates noires; du côté gauche, des bouées coniques rouges. L'alignement des bouées forme, de chaque côté des

(1) Certaines catégories de navires ne sont cependant pas soumis à l'obligation de prendre un pilote, notamment : les navires de guerre, les yachts ou bâtiments de plaisance appartenant à un club nautique, etc.

(2) Voir l'ensemble des conventions, actes et documents qui ont constitué, depuis 1830, le régime actuel de l'Escaut, dans le très intéressant ouvrage en deux volumes du baron Guillaume : *L'Escaut depuis 1830* (éditeur Alfred Castaigne).

passes, une ligne de démarcation que les navires de moyennes dimensions ne peuvent franchir sans danger d'échouement. Ces bouées sont numérotées dans l'ordre ascendant de Flessingue à Anvers.



Bouées et balises des passes de l'Escaut.

Le balisage est complété par des balises qui se placent plus près de la rive que les bouées, dans des endroits abrités, où elles servent généralement à indiquer l'existence d'un écueil sous-marin ou d'un danger permanent. Les balises se construisent soit en maçonnerie, soit en fer ou en bois. Souvent les balises portent comme superstructure des signes distinctifs, destinés à les caractériser et à les rendre plus apparentes. Ces caractéristiques, appelées voyants, sont de formes diverses : sphères, croix, cônes tronqués, etc. Certaines sont pourvues d'une échelle graduée servant à indiquer l'état de la marée.

Des sondages périodiques sont effectués par des commissions composées de pilotes belges et néerlandais, qui, aux termes de l'article 34 de la convention du 20 mai 1343, ont pour mission de tenir leurs administrations au courant des variations des profondeurs des passes, ainsi que de la configuration des bancs.

La nuit, l'axe des passes est indiqué au moyen de feux de direction établis, à des distances assez rapprochées, sur les deux rives du fleuve. Pour faciliter aux grands navires la navigation de nuit, une série de bouées lumineuses ont été mouillées, tant sur la section néerlandaise que sur la partie belge de l'Escaut, en vertu des conventions conclues le 5 avril 1905 et le 4 octobre 1907 entre les deux gouvernements intéressés.

D'autre part, la plupart des balises placées dans l'Escaut portent des feux à occultation.

Les fanaux établis sur les deux rives de la section belge du fleuve sont ou bien des feux permanents ou bien des feux gardiennés. Les premiers sont alimentés périodiquement de gaz riche ou d'acétylène, suivant le cas; les seconds sont allumés et entretenus par des gardes-fanaux.

\*\*\*

Il ne paraîtra pas sans intérêt de faire suivre ici une description succincte du cours de l'Escaut, en aval d'Anvers.

A partir d'Anvers, l'Escaut suit une ligne assez sinueuse. A sa sortie de la ville, devant Austruweel, le fleuve se

coude brusquement à angle droit, il forme une nouvelle courbe très prononcée au droit du fort Philippe (rive droite) et conduit, par le fort La Perle (rive gauche), vers les villages de Lillo (rive droite) et Liefkenshoek (rive gauche), en face l'un de l'autre. Passé Lillo, on rencontre immédiatement le village de Doel, sur la rive gauche, où s'effectue la visite sanitaire des navires. Plus loin se trouve Santvliet, dernier village belge sur la rive droite du fleuve.

De là, la voie navigable conduit, en longeant à gauche le « Plaats van Saafingen », vers une nouvelle courbe très prononcée, la fameuse passe de Bath.

Si, à Anvers, en face de l'écluse du Kattendijk, l'Escaut n'a que 220 mètres de largeur à marée basse et 550 mètres à marée haute, cette largeur augmente rapidement vers l'aval et devient respectivement 740 et 840 mètres à Lillo; 900 et 1,440 mètres à Doel. A Bath, où la voie navigable a en

capal de Zuid-Beveland, établit une communication entre les deux bras de l'Escaut.

De Bath (rive droite), la voie navigable se dirige vers la rive gauche, mais en débouchant de la passe de Bath à la pointe des « Platen van Valkenisse » et à la hauteur de la bouée lumineuse n° 4, à bandes horizontales rouges et noires, s'ouvre une passe secondaire, également balisée et destinée à la petite navigation.

Depuis le Marlemonsche Plaats, la voie navigable suit, sous le nom de Zuidergat, la rive gauche jusqu'au delà de Walsoorden, où l'on passe entre l'épi (vieille jetée) pourvu de trois feux et le « Plaats van Walsoorden ». De là, le « Thalweg » se dirige vers Hansweerd (rive droite), où débouche le canal de Zuid-Beveland, dont il a été question plus haut. A Hansweerd, la voie navigable atteint 1,000 mètres et la largeur du fleuve est de 3,830 mètres à marée haute. Ici commence la passe du Middelgat, qui longe la rive droite, en passant le Biezelsche Ham, Hoedekenskerke et Baarland, où elle quitte cette rive pour se diriger vers la passe de Terneuzen (rive gauche), entre le « Plaats van Baarland » et le « Rug van Baarland » et en laissant à droite la passe secondaire balisée d'Everingen. Devant le

conditions que le bras communiquant avec l'Escaut oriental et dont il a été question ci-dessus.

Le port de Flessingue, qui se trouve à l'entrée des bouches de l'Escaut, possède une rade spacieuse, le fleuve y atteint une largeur de 4,870 mètres et se jette ensuite dans la mer du Nord par quatre passes : le Wielingen, l'Oostgat, le Deurloo et le Spleet. Cette dernière n'est pas balisée et le Deurloo est peu pratiqué. Quant au chenal de l'Oostgat, qui est utilisé plus spécialement par les bateaux qui viennent du nord, il longe la côte sud-ouest de l'île de Walcheren et se réunit au Deurloo, en face des feux de Kaapduinen.

Le Wielingen, la passe la plus importante et la plus fréquentée, est emprunté par les navires venant du Pas-de-Calais. Il s'étend devant la Flandre zélandaise et devant la côte belge et est limité au sud par le plateau « Het Zand » et le banc du « Binnen Paardmarkt », qui s'étend parallèlement à la côte, et au nord par le Ribzand, qui comprend les bancs de « Heyst » et de « Knocke », et par le banc du « Hompel ».

C'est la question de souveraineté des Wielingen, que la Belgique et les Pays-Bas revendiquent simultanément, qui a retardé la conclusion du nouveau traité hollando-belge, destiné à remplacer celui de 19 avril 1839 et les conventions subséquentes relatives au régime de l'Escaut. Il est à espérer que cette question recevra une solution satisfaisante pour la Belgique.

#### B. — Littoral.

L'éclairage et le balisage de la côte sont assurés au moyen de phares et fanaux, de bateaux-phares, de bouées lumineuses et autres.

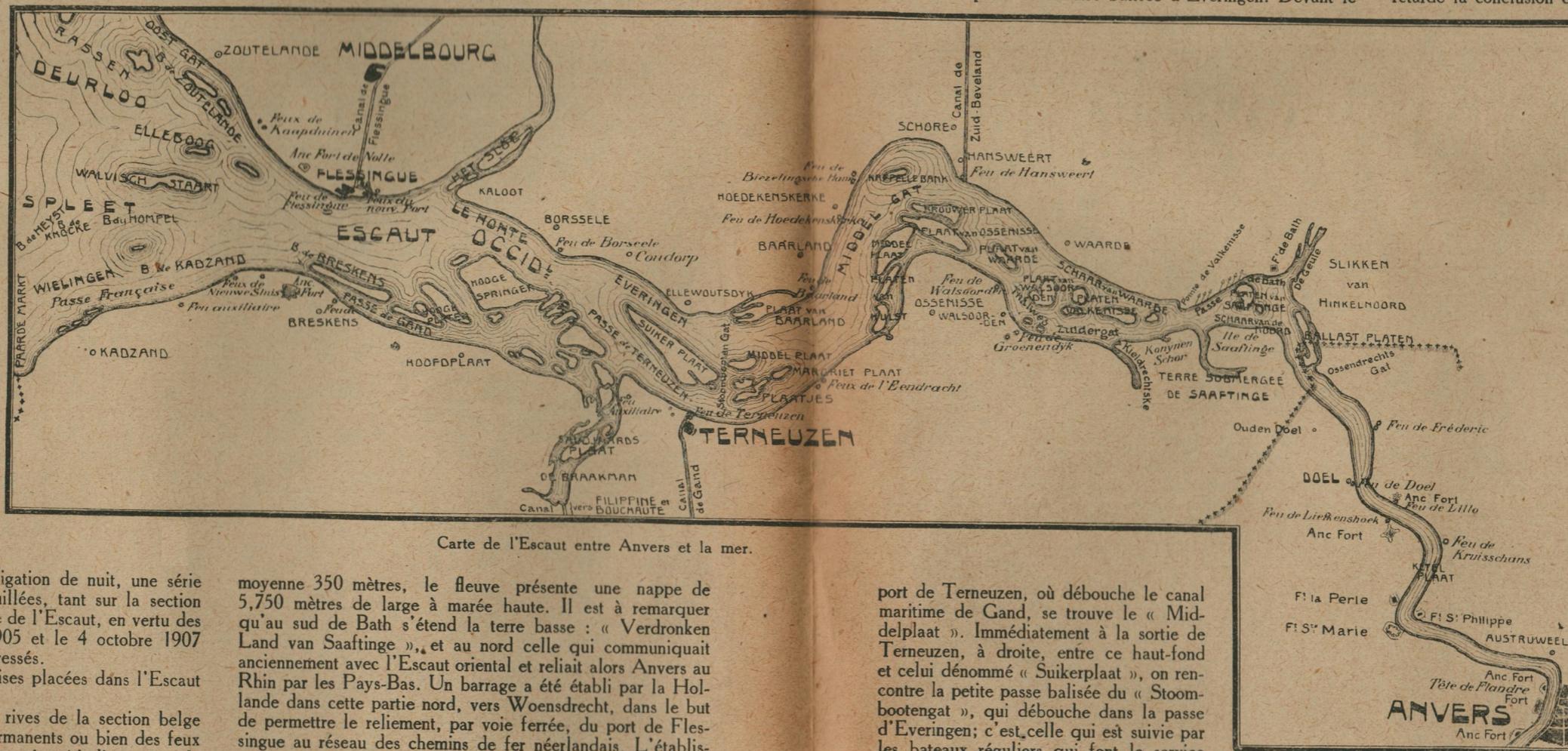
Des fanaux sont installés en outre, dans certaines localités, pour faciliter l'atterrissage des chaloupes de pêche.

L'éclairage direct des ports est complété au surplus par des feux de port (vert et rouge) établis sur les extrémités des estacades, par des feux de direction, indiquant aux navires entrants et sortants l'axe du chenal, etc.

L'éclairage et le balisage du littoral se trouvent actuellement dans un stade provisoire. La destruction, généralement complète, pendant l'occupation, de toutes les installations de l'espèce, nécessite une réorganisation générale de celle-ci, réorganisation qui sera mise à profit pour moderniser complètement l'éclairage et qui ne pourra être réalisée que dans un temps

relativement long. C'est pourquoi il a fallu avoir recours, en attendant la période des réalisations définitives, à un système transitoire. C'est ainsi que les phares d'Ostende et de Nieuport, qui ont été détruits, seront remplacés provisoirement par des pylônes à claire-voie, destinés à supporter les feux; à Ostende, on se sert actuellement de l'ancien phare établi sur la digue de mer.

Des trois bateaux-phares mouillés, avant la guerre, devant



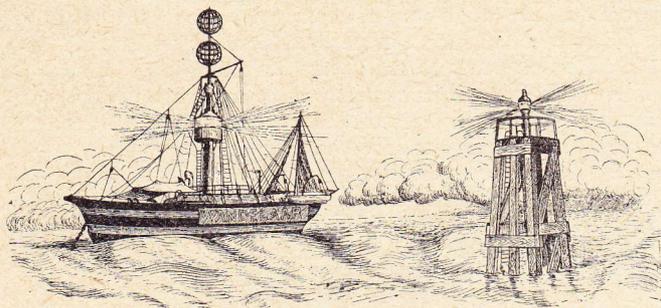
Carte de l'Escaut entre Anvers et la mer.

moyenne 350 mètres, le fleuve présente une nappe de 5,750 mètres de large à marée haute. Il est à remarquer qu'au sud de Bath s'étend la terre basse : « Verdrongen Land van Saaftinge », et au nord celle qui communiquait anciennement avec l'Escaut oriental et reliait alors Anvers au Rhin par les Pays-Bas. Un barrage a été établi par la Hollande dans cette partie nord, vers Woensdrecht, dans le but de permettre le relèvement, par voie ferrée, du port de Flessingue au réseau des chemins de fer néerlandais. L'établissement de ce barrage a donné lieu à de longues et laborieuses négociations entre la Belgique et les Pays-Bas, la Belgique s'étant opposée à la réalisation de ce projet, tant en prévision du retard et des entraves que la fermeture de ce bras de l'Escaut pourrait apporter à sa navigation rhénane que par crainte des perturbations qu'elle pourrait provoquer dans le régime de l'Escaut occidental. Le projet, conçu dès 1846, ne fut ainsi définitivement réalisé qu'en 1867, soit plus de vingt ans après, et une nouvelle voie d'accès, le

port de Terneuzen, où débouche le canal maritime de Gand, se trouve le « Middelplaat ». Immédiatement à la sortie de Terneuzen, à droite, entre ce haut-fond et celui dénommé « Suikerplaat », on rencontre la petite passe balisée du « Stoombootengat », qui débouche dans la passe d'Everingen; c'est celle qui est suivie par les bateaux réguliers qui font le service entre Terneuzen et Flessingue; plus loin, à gauche, s'ouvre le « Braakman », connu pour ses moulins et donnant accès aux petits ports de Philippine et de Bouchaute, fréquentés uniquement par les pêcheurs de moules.

La passe de Terneuzen conduit vers le Honte, passe très large qui mène de Borsele (rive droite) à la rade de Flessingue en laissant à gauche le « Suikerplaat » et à droite le « Sloe », bras de l'Escaut qui sépare l'île de Walcheren de celle de Zuid-Beveland et qui a été barré dans les mêmes

la côte belge, deux ont été replacés à leur ancien stationnement : le « Wandelaar » et le « Westhinder », qui couvrent respectivement les bancs de ce nom. Le troisième, le



Bateau-phare de pleine mer et feux fixes sur le fleuve.

« Wielingen », a été remplacé par une bouée lumineuse et sonore, mouillée contre la partie sud du banc : « Bol van Heyst ».

Des bouées lumineuses sont mouillées sur la côte pour indiquer :

- 1° la passe du Stroombank, devant Ostende, et
- 2° certains bancs, notamment ceux du Trapegeer, de Middekerke et d'Ostende.

Outre les bouées lumineuses, quelques bouées non éclairées sont mouillées le long de la côte, entre autres des amers destinés à baliser des épaves; les bouées d'épaves sont généralement peintes en vert.

**REMARQUE GENERALE.**

*Caractère des feux.* — Afin d'éviter les dangers d'une confusion, on a été conduit à varier les caractères distinctifs que présentent, sur une étendue de côtes ou sur un parcours de fleuve, les feux qui y sont établis. C'est ainsi que les feux peuvent être fixes, à occultations, à colorations ou à éclats (1).

**E. VLAEMINCKX,**  
*Fonctionnaire à l'Administration de la Marine*

(1) Voir la description de ces différents caractères, notamment dans le volume du service hydrographique de la marine française : *Phares et signaux de brume.*

## Panorama Granvillais

Un bruit de freins subitement bloqués, le cri monotone de l'employé : « Granville! tout le monde descend de voiture... » et nous voici arrivés au sortir de la baie du mont Saint-Michel, à l'extrémité de la côte normande, devant laquelle s'étendent les horizons bleutés de la Manche.

Granville, coquettement et pittoresquement étagée sur une presqu'île aux falaises hautes et rocheuses, se compose d'une population d'environ neuf mille habitants, tous braves gens, gais et pleins d'animation, avec lesquels il est facile et agréable de vivre. Interrogez-les : Ils vous auront vite convaincus, excursionnistes, touristes, amis du plein air, que vous pourrez trouver chez eux, en ligne directe de Paris, toutes les commodités : curiosités, nature variée, sites charmants et, en plus de cela, l'air sain et vivifiant de la mer. Nous avons, vous diront-ils, toutes les ressources que procure la capitale : l'eau, le gaz, l'électricité, les magasins les mieux achalandés, et nous possédons en outre les principaux avantages des grands ports de France : la pêche et le commerce maritime.

La saison balnéaire est pour les excursionnistes que nous recevons un véritable délice, par les vues splendides et nouvelles, les sensations agréables et imprévues qu'ils ressentent : Un service d'avions leur permet, à des prix très raisonnables, de visiter toute la région à vol d'oiseau, et pour ceux qui préfèrent ne pas s'envoler dans les airs, de nombreuses et vastes automobiles se tiennent chaque jour à la disposition des touristes pour leur faire visiter tous les coins célèbres de la région : l'architecture merveilleuse et les curiosités innombrables du mont Saint-Michel et l'abbaye d'Hambye, la splendide dentelure stylisée de la cathédrale de Coutances, etc.

En entendant pareil panégyrique, comment ne pas se laisser tenter?

Essayons-en donc une fois, j'ai l'idée que nous ne le regretterons pas, mais que bien au contraire nous nous promettons d'y revenir. Relatons le plus brièvement possible notre grande chevauchée dans les rues granvillaises, au bord de la mer et aux environs de la ville, en commençant par les critiques et en terminant par les louanges de la charmante cité balnéaire.

Granville s'ouvre à l'intérieur des terres par trois grandes voies bien entretenues et très praticables aux piétons, aux bicyclettes et aux automobiles, toutes trois plantées d'arbres dont l'ombrage est précieux par les chaleurs d'été. Ancienne ville fortifiée, elle se compose de deux parties distinctes : la ville haute et la ville basse. La ville haute, très originale, blottie sur la pointe extrême de la presqu'île appelée « le Roc », se compose d'un entassement de maisons, toutes fort vieilles, aux immenses pièces, aux vastes cheminées et aux escaliers gigantesques, mais dénuées de tout confort, ne possédant même pas de cabinets d'aisances. Elle est traversée par deux rues longitudinales, longée au bord de la mer par deux rues en bordure des remparts : la rue du Nord et la rue du Sud, et coupée transversalement par toute une

série de passages étroits se faulant entre les maisons et rejoignant la rue du Nord, qui surmonte toute la Manche et les Iles Chausey, à la rue du Sud, sous laquelle se développe le panorama du port et d'une partie des côtes normandes. A peu près à mi-chemin des deux rues longitudinales, s'ouvre un passage plus vaste, qui nous conduira, si nous le suivons, vers le sud, à la porte de la ville haute, séparée de la ville basse par un fossé que traverse un pont-levis de date antique. Ce pont-levis donne accès sur un rond-point surmontant le port : A droite s'étend le boulevard Vaufléury, qui conduit au Roc, d'où l'on a une vue splendide; à gauche, l'ancienne rue des Juifs; actuellement rue Georges Clémenceau, qui descend graduellement à la basse ville. Mais avant de visiter cette région de Granville, remontons à la ville haute, qui est sujette à quelques critiques dont les différentes causes seraient pourtant très remédiables.

Promenons-nous, par une belle nuit étoilée de juillet, dans les rues principales, alors que le soleil est complètement couché derrière les brumes marines. Une très suave odeur de... mer parvient à notre odorat étonné. Comment se fait-il, pensera celui qui ne connaît pas les habitudes granvillaises, que tout au bord de la mer il m'arrive par bouffées de si violentes odeurs de... mer...? Il sera cependant vite renseigné à ce sujet, car peu à peu l'attention de son esprit se concentrera sur un bruit suspect qui se renouvelle alors très souvent dans la rue, bruits de seaux que l'on vide et de liquide qui s'écoule. Il distinguera aussi des ombres brunes ouvrant les portes sans bruit et sortant des maisons pour vider le long des trottoirs des récipients de formes variées, qui paraissent renfermer cette si singulière odeur de mer... Rions-en! Les ménagères granvillaises, par une habitude de propreté qui date de loin, — ceci est le privilège de la haute ville, — ne peuvent pas laisser écouler une seule soirée sans vider dans les ruisseaux qui bordent la rue divers liquides infects qui proviennent des résidus de tous les ménages! Et comment oserez-vous, touristes, dire après cela que Granville ne jouit pas de l'air le plus salubre, pour avoir résisté aux épidémies qu'entraîneraient partout ailleurs des pratiques aussi singulières, qui devraient être interdites sous peine d'amende par la municipalité, ne serait-ce que pour raison de santé. Il est vrai que le lendemain matin, les ménagères usent alors d'une propreté plus efficace : il faut les voir, dès que le soleil se lève, astiquer les rues, balayer, nettoyer, frotter, arroser, jeter seaux d'eau sur seaux d'eau, et cela sans interruption pendant au moins une heure, si bien qu'après le travail terminé on patauge dans un vrai déluge!

— Mais, me direz-vous, où prend-on cette eau dépensée si largement chaque matin, et cela depuis des années? Granville ne regorge pourtant pas de rivières?

— Ceci est un secret, et si vous voulez bien me suivre pendant quelques instants, je vous dévoilerai le mystère. Remontons l'une des rues longitudinales en partant de l'église Notre-Dame

Siège social :  
44, rue de la Loi,  
Bruxelles.

Organe bi-mensuel.  
Tirage :  
125,000 exemplaires



Cotisation : fr. 7.50 par an,  
y compris le service  
du Bulletin officiel.

Cotisation de famille :  
Fr. 3.50  
sans Bulletin officiel.

### SOMMAIRE

Sous le bombardement d'Anvers (Edmond De Bruyn)	265	Pilotage, éclairage et balisage de l'Escaut et du littoral (E. Vlaeminckx)	275
Statues équestres (Colonel E. Meuleman)	268	Panoramas Granvillais (Leblanc)	278
Une vacance dans les Hautes Fagnes (Georges Leroy)	271	Aux ruines de Nieupoort et de Middelkerke et à Ostende (Georges Leroy)	280
Excursion à Marchevotte, à Marche-les-Dames et à Modave (G. L.)	272	Les abeilles et le miel (Eug. Mignolet)	281
Sur l'Escaut et en mer sur une malle de l'Etat (Georges Leroy)	273	La cathédrale d'Albi (Jean Laran)	284
Le T. C. B. au Camp de Beverloo (Georges Leroy)	273	Automobilisme (H. C.)	286
La visite du front en cars automobiles (Georges Leroy)	274	Variétés	288
L'Annuaire du Touring Club a paru (G. L.)	274		

Adresser la  
**CORRESPONDANCE** { **REDACTION** : M. Georges Leroy, Rédacteur en chef du Bulletin, 44, rue de la Loi. Tél. Linthout 3434.  
**ANNONCES** : M. Francis Lauters, 98, rue du Méridien, Bruxelles. Tél. Brux. 9183.  
**ADMINISTRATION** (tout ce qui ne concerne pas le Bulletin) : T. C. B., 44, rue de la Loi, Bruxelles.

**Visitez la GROTTÉ DE HAN, la plus grande merveille naturelle de l'Europe.**

Station : Rochefort. Cinq francs de réduction pour les membres du Touring Club, sur présentation de la carte de sociétaire, revêtue de la photographie, tant à la Grotte de Han qu'à celle de Rochefort.