

## LES AVANTAGES ET LES INCONVÉNIENTS DES SOLUTIONS EMPIRIQUES OU ORGANIQUES DONNÉES À LA STRUCTURE DES PORTS INTÉRIEURS

M. F. CAMPUS

*Professeur à l'Université de Liège*

L. J. TISON

*Professeur à l'Université de Gand*

### 1 . La solution « empirique »

Imaginées pour faire face aux premières exigences, en général très limitées, les premières solutions des problèmes des ports intérieurs ne pouvaient guère consister que dans des aménagements des rives de la voie navigable. Cette solution présente en effet l'énorme avantage de réduire au strict minimum les frais de première installation. Cet avantage devient plus marquant encore le long de voies nouvelles ou en cours de transformation, quand l'État intervient dans les frais d'installation pour un montant égal au coût des travaux relevant de l'aménagement de la voie navigable que l'établissement du port permet de supprimer ou de réduire: c'est le cas dans notre pays.

On peut considérer comme autre avantage de cette solution simple, le fait de se prêter à une décentralisation très poussée et à une répartition des endroits de transbordement sur le territoire de la ville, donnant satisfaction aux besoins locaux de consommation de la population (en denrées alimentaires, matériaux de construction, combustibles, produits manufacturés, etc.) ainsi qu'aux exigences des industries existantes (minerais, demi-produits, combustibles, etc. à l'arrivée et produits finis au départ). Cette décentralisation permet aux populations et aux industries établies (surtout moyennes et petites) de profiter au maximum des avantages de la voie d'eau tout en facilitant la décongestion des parties industrielles, but parfois poursuivi pour des raisons militaires ou sociales. On doit cependant ajouter que cette décentralisation est le plus facilement possible si la ville est sillonnée de plusieurs cours d'eau navigables. On a souvent cité, à ce point de vue, l'exemple de Berlin<sup>1</sup> avec ses 22 ports, mais notre pays présente plus d'un port de ce type, notamment celui de nombreux ports intérieurs de la ville de Gand, répartis sur les multiples bras de l'Escaut et de la Lys ainsi que sur les canaux qui y aboutissent. Une autre forme typique de multiplication de ports indépendants et voisins est celle des ports privés des bassins d'industrie lourde: par exemple, sur les rives de la Meuse dans la région de Liège et le long du canal de Liège à Maestricht avant la réalisation du canal Albert. La

---

<sup>1</sup> (I) Agatz. — L'aspect technique de la question des ports intérieurs. Conférence des ports intérieurs de Cologne 1937.

traversée d'une région urbaine importante par une grande voie d'eau, même unique, permet la multiplication des quais de déchargement (exemple de la Seine à Paris).

Toutefois, il n'est pas à nier que ces développements portuaires le long de la voie navigable présentent de graves inconvénients. Il est de toute évidence que les frais de gestion en sont considérablement élevés. La dispersion des installations amène la multiplication des engins de transbordement et par suite leur mauvais rendement ; elle aggrave les dépenses de surveillance et d'entretien ; elle provoque l'extension et parfois la complication des raccordements ferrés. Elle est cause de traversées à niveau fréquentes de ces raccordements par les routes de grande communication qui longent en général les voies d'eau. En un mot, la gestion du port devient très coûteuse.

D'autre part, les extensions du port en profondeur sont bien souvent rendues impossibles par la voirie, les chemins de fer, les constructions, les usines qui se sont établis au cours des temps.

Disons encore que ces ports en bordure, même si on donne une surlargeur à la voie d'eau, gênent souvent très fortement la navigation de passage par suite des manœuvres longues et des encombrements auxquels ils donnent lieu. L'encombrement des bateaux en chargement, en déchargement ou en attente présente des inconvénients pour la sécurité de la navigation, inconvénients dont la gravité peut être très grande sur les rivières en temps de crue. Ils rendent indispensable une police attentive de la navigation et du stationnement.

Enfin, au point de vue administratif, des difficultés ne manquent jamais de surgir du fait de l'extension, inévitable pour les grosses installations, sur les territoires de plusieurs communes de capacités financières et techniques souvent très différentes.

## **2. L'autre solution : la concentration des darses et bassins du port à un endroit bien déterminé.**

Cette solution fait disparaître la plupart des inconvénients dont il vient d'être question. Les installations et raccordements ferroviaires peuvent être établis logiquement et économiquement. Les engins de transbordement peuvent être mieux utilisés. Les dépenses de gestion: surveillance, entretien, exploitation, frais des services publics, etc. peuvent être considérablement réduites. Avec les multiples variantes qu'elle comporte, cette solution permet la rationalisation de l'exploitation.

Par contre, elle présente l'inconvénient de conduire bien souvent à des dépenses considérables de première installation. Dans bien des cas, elle exige des expropriations coûteuses et presque toujours, des sommes importantes doivent être consacrées aux travaux de creusement et de construction des quais. Sur les fleuves, les débouchés de ces ports ont parfois conduit à des difficultés de maintien des profondeurs par suite de la formation de dépôts. Une conséquence inévitable de cette seconde solution, est une concentration profonde de l'industrie, concentration qui peut présenter des inconvénients que nous avons signalés plus haut. Une autre conséquence est l'impossibilité d'assurer la répartition des diverses denrées et produits, sur tout le territoire de la ville, suivant les besoins de la population, du commerce et de l'industrie.

Enfin, il n'est pas toujours aisé de prévoir, en temps opportun, les réserves de terrains nécessaires pour les extensions et de s'assurer des possibilités de transformation des voies d'accès au port.

Il résulte de ces considérations que dans les réalisations actuelles des ports intérieurs, le port en bordure de la voie d'eau sera généralement réservé aux trafics assez faibles qui ne justifient pas de grosses immobilisations. Pour les ports à trafic important, la réduction des frais de gestion fait en général pencher la balance en faveur de la solution centralisée avec bassins et darses qui permet au port intérieur de remplir aisément ses trois grandes fonctions: le transbordement des marchandises qui seront réparties dans l'hinterland, l'établissement d'industries et la fonction d'entrepôt qui n'a cependant plus l'importance qu'elle avait autrefois.

Disons cependant qu'il ne sera pas toujours possible de faire table rase des apports du passé : des solutions mixtes avec ports anciens en bordure de la voie d'eau d'une part et des bassins et darses modernes d'autre part doivent alors être envisagées. Les villes de Gand et de Liège nous donnent un exemple heureux de cette solution mixte.

### **3. Quelques influences qui se sont exercées en Belgique en faveur de l'adoption de l'une ou l'autre solution.**

Les belles voies d'eau constituées par nos grands fleuves et leurs affluents furent très tôt utilisées au transport des personnes et des marchandises. La plupart de nos grandes villes naquirent et se développèrent sur les rives de ces cours d'eau. Une population très dense s'y établit et y est demeurée, vivant de l'industrie et du commerce qui y atteignirent un degré de prospérité rarement égalé. Très tôt aussi, la Belgique créa de multiples canaux pour augmenter le rendement des voies naturelles ou pour suppléer à leur insuffisance ou encore pour les relier aux bassins charbonniers non arrosés par un cours d'eau navigable. Dans la suite, quasi toute l'industrie belge s'est établie au bord de nos rivières et de nos canaux. Elle y est restée en dépit du délaissement dont eut à pâtir partout la voie d'eau durant la période du développement de la voie ferrée. Heureusement d'ailleurs, car la nécessité de réduire au minimum les prix de revient, fortement influencés par les transports, ont contraint l'industrie et le commerce à se retourner vers la voie d'eau: de multiples améliorations du réseau navigable ont d'ailleurs accentué les avantages de la voie d'eau qui se développeront d'ailleurs encore au fur et à mesure de l'extension de ces améliorations aux voies d'eau de toutes les grandes régions industrielles du pays.

La Belgique compte près de 1.700 km. de voies navigables, ce qui correspond à 5,6 km. de voies d'eau par km<sup>2</sup> de territoire. L'Allemagne n'atteint que 2,4 km. par km<sup>2</sup> et la France 1 km. par km<sup>2</sup>. La Belgique n'est dépassée que par la Hollande avec ses 21,8 km. par km<sup>2</sup>, mais ce chiffre est ramené à 8,1 km. par km<sup>2</sup> quand on fait abstraction des voies d'eau ne permettant pas le passage de bateaux supérieurs à 200 tonnes.

Par contre, au point de vue de la densité du trafic, la Belgique arrive au premier rang avec 20.000 tonnes par km. de voie, suivie par la Hollande avec 10.000 tonnes par km. et l'Allemagne avec 8.500 tonnes par kilomètre.

## 4. Solutions adoptées en Belgique.

L'ancienneté de la navigation intérieure dans notre pays a évidemment comme corrolaire l'existence de nombreux ports qui se sont développés au cours des siècles, le plus souvent sans plans, sans règles. Ces ports subsistent dans bon nombre de villes du bas pays.

D'un autre côté, les ports, ou pour mieux dire, les endroits de transbordement se sont multipliés à l'extrême: c'est une conséquence de l'établissement de fortes populations et de nombreuses industries tout le long de nos cours d'eau. En général, ces endroits de transbordement ne peuvent avoir un hinterland considérable par suite de la forte densité de nos voies navigables (on remarquera en effet que toute la région au sud de la Sambre et de la Meuse n'ont pas de voies d'eau: le chiffre de 5,6 km. de voies navigables par km<sup>2</sup> devient près de 10 km. par km<sup>2</sup> quand on fait abstraction de la Haute Belgique). Il en résulte que les ports ou endroits de transbordement dont la plupart n'ont que de faibles tonnages à transborder se sont contentés d'un établissement en bordure de la voie d'eau. Ces diverses raisons historiques et économiques expliquent le fait que l'énorme majorité de nos ports sont du premier type que nous avons envisagé. Evidemment, les ports d'Anvers, de Gand, de Bruxelles, de Bruges, qui sont à la fois des ports maritimes et intérieurs ont des darses et des bassins pour la batellerie, mais il ne s'agit plus là de ports intérieurs au sens strict du mot,

D'autre part, certains canaux très courts destinés à relier certains centres industriels ou commerçants à notre réseau fluvial se terminent en culs-de-sac par des ports qui gagnent petit à petit l'étendue totale des rives de ces tronçons de faible longueur qu'on peut dès lors considérer comme des darses plutôt que comme des voies d'eau distinctes. Il s'agit là de types de ports qui font transition entre les genres principaux dont nous avons parlé. C'est le cas des embranchements de Bellecourt, de La Louvière, de La Croyère, de Houdeng, du canal de Charleroi à Bruxelles. C'est aussi le cas du canal de Roulers et du tronçon de l'ancien canal latéral de l'Ourthe, d'Angleur à Chênée. Le port de Hasselt, anciennement en cul-de-sac, a perdu ce caractère depuis la création du canal Albert.

Mais à côté de cette pléiade de ports en bordure de la voie ou en cul-de-sac, on a vu naître cependant, surtout dans les temps plus rapprochés de nous, des ports du deuxième type, des ports à darses et bassins. La Sambre compte quelques ports industriels assez anciens de ce genre de même que la Meuse dans le bassin de Liège. Le canal du Centre, ouvert à la navigation pendant la guerre, en présente également plusieurs.

Mais l'amélioration continue de nos voies d'eau et tout particulièrement l'ouverture du canal Albert, la modernisation de la Meuse, de la Sambre, de l'Escaut supérieur, de la Dendre, celle attendue du canal de Charleroi à Bruxelles ont fait apparaître la nécessité de la transformation ou à vrai dire de la création de ports nouveaux. Ces ports disposeront d'un véritable hinterland que la réduction des frets et les multiples autres avantages de la voie d'eau large aux longs biefs rendra beaucoup plus étendu qu'il ne l'était jusqu'à présent. Les mêmes causes créeront d'ailleurs des activités nouvelles dans cet hinterland élargi, rendant notamment possibles des exploitations et des industries qui n'ont pu être envisagées jusqu'à présent par suite des frais de transport trop élevés. Sous l'action de ces mêmes causes s'épanouiront aussi les industries existantes. Ainsi, la transformation des canaux campinois a provoqué l'intensification de l'exportation des sables de Moll et l'extension de l'aire desservie par les charbons liégeois et par les briques du Limbourg. Un autre exemple nous est fourni par l'action de la

transformation du canal de Charleroi à Bruxelles dont la partie Bruxelles-Clabecq ne permit que le passage du baquet de 70 tonnes jusqu'en 1933. Durant cette année, le bateau de 300 tonnes fut admis sur toute la longueur du canal : le trafic doubla en quelques années et le petit port charbonnier de Roux par exemple vit son tonnage passer brusquement de 200.000 tonnes à environ 500.000 tonnes, bien que les expéditions par fer des charbonnages alimentant ce port fussent restées sensiblement les mêmes.

L'extension de leur hinterland, la naissance de nouvelles activités, le réveil des industries actuelles donneront à ces ports nouveaux un trafic tel que la solution avec darses est celle qui paraît la plus justifiée. Elle vient d'ailleurs d'être réalisée pour le nouveau port de Liège avec ses darses branchées sur le canal Albert. C'est aussi la forme adoptée pour les trois ports charbonniers de Genck, de Paal-Beeringen et de Zolder sur le canal Albert. Un port du même genre est prévu sur le nouveau canal du Borinage à Ghlin au nord de Mons. A son tour Charleroi se préoccupe de mettre à profit l'avantage que lui procurera l'amélioration en voie de réalisation de la Sambre et celle espérée de son canal vers Bruxelles.

Les transformations des voies d'eau favorisent souvent l'établissement de bassins. Un exemple ancien, celui du port charbonnier de Sarrebruck, établi dans un ancien bras de la Sarre supprimé lors de la canalisation de la rivière, trouve un pendant dans l'aménagement du port charbonnier de Coronmeuse à Liège, à l'extrémité amont de l'ancien canal latéral à la Meuse, vers Maestricht. Ces deux ports ont aussi le caractère commun d'avoir leur entrée vers l'amont du cours d'eau.

## 5. Importance de la situation des ports intérieurs pour le développement des communes. Le développement des industries et des activités par le port.

Autrefois, on s'efforçait d'établir le port au centre même de la ville, tout comme on faisait l'impossible pour y amener la voie ferrée aux premiers temps des chemins de fer. Les anciens ports de Gand, de Liège et de vingt autres de nos cités se trouvaient en pleine ville<sup>2</sup>. Le port assurait ainsi le plus aisément la desserte du commerce et de l'industrie de la ville. La naissance de la grosse industrie et l'attraction exercée sur elle par la voie d'eau ont nécessité le refoulement des ports vers la périphérie des villes. L'industrie s'y installe en toute aisance et les gares de port, nécessaires pour la liaison avec l'hinterland, y trouvent également toute la place désirable : la solution avec darses se prête particulièrement bien à semblable établissement.

Mais les industries existantes en attirent bientôt d'autres qui vivent dans leur orbite<sup>3</sup>. Le port intérieur exerce donc une action agglomérante sur les industries, action bien typique dont on ne retrouve par

---

<sup>2</sup> Voir aussi Dr Bartsch, *Organisation und Finanzgebarung der deutschen Binnenhäfen*, Conférence de Cologne 1937.

<sup>3</sup> Dr Nagel, *Aufbau und Aufgaben der deutschen Binnenhäfen*.

exemple pas les effets aux nœuds de chemins de fer. La commune profite évidemment de ces industries nouvelles qui, outre les impôts et les salaires directs qu'elles apportent, provoquent la naissance ou le développement de firmes d'expédition, de banques, du commerce locale, etc.

L'action des voies navigables sur le développement de l'industrie dans notre pays a été particulièrement mis en lumière par les exposés remarquables de M. Delmer<sup>4</sup>, qui a particulièrement insisté sur le rôle de la grande boucle constituée par les canaux campinois (canal Albert), la Meuse, la Sambre, le canal de Charleroi à Bruxelles, celui de Bruxelles au Rupel, le Rupel lui-même et l'Escaut. Sans doute, on ne peut attribuer aux ports intérieurs proprement dits l'établissement de toutes les industries en bordure de la voie d'eau: dans notre pays, la sidérurgie et les charbonnages par exemple, se sont en général établis sur la voie d'eau en y créant des ports privés. Mais la plupart des autres industries trouvent avantage à se grouper autour des ports intérieurs des villes où elles sont certaines de trouver la main-d'œuvre, la force motrice, l'eau, des raccordements ferrés aisés. Elles y trouvent des frets intéressants grâce à la meilleure balance des arrivées et des départs due au volant constitué par les installations du port. De plus, et ceci vaut surtout pour les industries petites et moyennes, leur groupement permet un meilleur équipement en appareils de transbordement et de manutention et en assure une utilisation plus rationnelle. Sans doute, tous ces avantages n'ont pas, dans notre pays, toute la signification qu'ils ont dans d'autres contrées. Comme nous l'avons signalé, notre population reste dense, même en dehors des centres, le long des cours d'eau ; nos usines électriques fournissent le courant aux coins les plus éloignés ; notre réseau ferré possède des lignes et des embranchements à proximité de n'importe quel point de nos voies navigables ; la coexistence d'industries consommatrices et productrices dans une même région permet aux endroits de transbordement isolés d'y jouir d'avantages bien souvent comparables à ceux des vrais ports. Il n'empêche que ces derniers gardent une position privilégiée qui se consolidera et se développera de plus en plus par suite de la nécessité croissante de réduire les frais de tous genres par le groupement : même pour les industries lourdes, pareil groupement permettra sans conteste des économies de premier établissement et de gestion.

Parmi tant d'exemples établissant ce rôle agglomérant des ports intérieurs sur l'industrie, citons ceux, maintes fois signalés, des ports de Gand, de Bruges, de Bruxelles, ports où des industries métallurgiques, chimiques, transformatrices, alimentaires, etc. envahissent les terrains disponibles. Citons encore les cas typiques de Louvain et de Roulers où l'industrie dut sa naissance au port. L'influence de la nécessité du groupement dans le domaine portuaire, même pour la grosse industrie, se manifeste par la création des ports charbonniers déjà mentionnés de Coronmeuse, du canal Albert et de Ghlin. Elle est déjà apparue, à plus petite échelle, dans l'établissement des ports du canal du Centre. Le port de Liège, à peine né, montre déjà qu'il n'échappera pas à ce rôle de créateur d'industries.

Disons encore qu'au point de vue du développement des communes, la création du port et la naissance des industries qu'il fait surgir poseront quantité de problèmes. Une liaison aisée avec le réseau ferré existant devra d'abord être recherchée. Le développement des transports par route exigera d'autre

---

<sup>4</sup> Delmer : L'influence des Voies navigables sur la localisation de l'industrie belge, «Bulletin de la Société Belge d'Etudes géographiques» ; T. VI no I, 1936.

part, une accès facile des véhicules routiers aux installations portuaires. De nouvelles routes devront être créées assurant et la liaison avec la ville et celle avec l'hinterland. Dans un autre ordre d'idées, l'établissement des ports à la périphérie des villes amènera quasi inévitablement le réalisateur à empiéter sur le territoires des communes voisines. Des absorptions ou des modifications de limites s'imposeront dès lors si on veut éviter les difficultés administratives.

## 6. Dispositions et répartition des ports intérieurs le long des voies navigables.

La disposition du port le long de la voie navigable sera en général imposée par les circonstances locales : terrains disponibles, liaison avec la ville et la voie ferrée, etc. Dans le cas de rivières, l'emplacement pourra être déterminé par la condition d'avoir toujours un mouillage suffisant: l'étude du fleuve, même sur modèles réduits, sera nécessaire pour choisir le meilleur emplacement.

Au sujet de la répartition des ports le long de la voie, il a déjà été mentionné que, dans notre pays, une multitude de petits ports s'étaient établis pour les raisons historiques et économiques que nous avons développées. C'est surtout vrai dans la partie basse du pays. Le long de la Meuse, les ports se sont établis aux endroits favorisés situés aux débouchés des vallées d'affluents: ces vallées facilitent en effet l'établissement et l'élargissement d'un hinterland au port.

### Ports intérieurs belges, mouvement en 1937

#### I. Mouvement de la navigation intérieure dans les ports maritimes

	Chargements(t.)	Déchargem.(t.)	Total (t.)		Chargements(t.)	Déchargem.(t.)	Total(t.)
1. Anvers	5.987.160	7.011.044	12.998.204	Bruxelles (seul)	1.454.000	2.279.890	3.733.890
2. Gand (d'après les statistiques de l'Administration des Ponts et Chaussées)	2.855.250	2.739.847	5.595.097	4. Bruges, y compris les quais des fabriques, d'après les statistiques des P. et Ch.	232.305	499.601	731 906
3. Bruxelles et le Canal Maritime			6.945.434	5. Ostende	36.691	251'955	287.646
				6. Nieuport	26.571	115.617	132.188
				7. Zeebrugge	13.324	28.523	42.847

#### II. Mouvement dans les ports intérieurs proprement dits

	Chargements(t.)	Déchargem.(t.)	Total(t.)		Chargements(t.)	Déchargem.(t.)	Total(t.)
1. Hoboken - Hemixem-Schelle	822.154	766.760	1.558.914	6. Eindhoven	723.734	102.738	826.472
2. Vilvorde	200.463	1.032.966	1.233.429	7. Grimbergen	120.396	648.720	768.116
3. Merxem	204.821	908.896	1.113.717	8. Mol	587.758	163.060	750.818
4. Liège (y compris Seraing, Ougrée, Jemeppe)	695.307	435.915	1.131.222	9. Andenelle	497.184	180.466	677.650
5. Les Awirs, Flémalle	450.741	422.778	873.519	10. Haccourt	394.884	265.872	660.756
				11. Charleroi-Marchienne	330.204	329.770	659.974
				12. Bras de Roodenhuize (C. Terneuzen)	343.960	286.272	630.227



	Chargements (t)	Déchargem. (t)	Total (t)		Chargements(t.)	Déchargem (t.)	Total(t.)
13. Kain, Tournai	348.522	275.885	624.407	78. Aeltre	62.829	49.115	111.944
14. Montigny	275.559	310.103	585.662	79. Floreffe	3.319	108.456	111.775
15. Vieille Montagne				80. Duffel	2.763	98.343	101.106
(Baelen)	203.463	341.478	544.941	81. Ath	25.103	74.586	99.689
16. Burgt-Kruybeke	195.587	326.944	522.581	82. St-Amand	42.000	57.600	99.600
17. Obourg	336.346	179.511	516.057	83. Furnes	32.079	67.484	99.563
18. Kwaadmechelen	104.792	407.580	512.372	84. Geel	19.608	79.635	99.243
19. Antoing	353.596	133.954	487.550	85. Rijckevorsel	55.735	35.507	91.242
20. Roux	310.850	176.667	487.517	86. Schooten	11.845	79.110	90.955
21. Louvain	59.053	392.647	451.700	87. Wervicq	7.468	82.624	90.092
22. Ravels	143.098	318.095	461.193	88. Desschel	75.368	11.680	89.048
23. Alost	60.631	361.916	422.547	89. Zwevegem	20.520	67.425	87.945
24. Roulers	56.644	342.614	399.258	90. Deynze	2.898	80.776	83.674
25. Oolen	121.259	271.510	392.769	91. S. A. Ind. Com.			
26. La Louvière	187.904	199.200	387.104	Lommel	82.126	698	82.824
27. Jemappes	362.873	17.681	380.554	92. Blaton	65.680	16.927	82.607
28. Boom	299.836	59.392	359.228	93. Mons	34.511	47.365	81.876
29. Chatelineau	218.696	113.920	332.616	94. Izegem	7.806	68.722	76.528
30. Lessines	294.269	24.960	319.129	95. Battel	—	76.515	76.515
31. Charb. Beeringen	286.747	28.872	315.613	96. Dixmude	11.256	64.856	76.112
32. Rotem	205.367	108.254	313.621	97. Audenarde	7.517	65.482	72.999
33. Halfmijlhuis	80.659	232.269	312.928	98. Kalloo-Lilloo-Doel	10.224	61.426	71.650
34. Namur	131.030	171.438	302.468	99. Ruysbroeck	7.328	61.687	69.015
35. Niel	224.124	73.833	297.957	100. Virginal	397	68.038	68.435
36. Hasselt	44.853	248.186	293.039	101. Arendonck	24.647	42.321	66.968
37. Hermalle s/Argenteau	276.828	10.864	287.692	102. Houdeng	52.006	14.607	66.613
38. Beerse	176.829	106.621	283.450	103. Clabecq	29.231	36.763	65.994
39. Zelzaete	109.497	165.199	274.696	104. Ninove	1.812	63.236	65.048
40. Maizeret	175.224	97.821	273.045	105. Rumst	61.814	980	62.794
41. Tamesines	250.932	21.085	272.017	106. Menin	4.765	52.562	57.327
42. Cie Métaux Overpelt	69.863	199.153	269.016	107. Kanne	36.897	18.944	55.841
43. Ben Ahin	160.993	103.307	264.300	108. Bloemendaale	1.608	53.287	54.895
44. St-Ghislain	196.129	52.029	248.158	109. Slykens	18.310	35.356	53.666
45. Grogneau	138.314	85.783	224.097	110. Lierre	3.804	47.626	51.430
46. Farciennes	196.943	15.253	212.196	111. Ypres	12.835	36.761	49.595
47. Bellecourt	195.945	15.791	211.736	112. Willebroeck	14.385	30.309	44.694
48. Scheepdaele	58.454	151.130	209.574	113. Roucourt	10.079	34.400	44.479
49. Havré	180.728	25.614	206.342	114. Schoorbakke	723	42.680	43.403
50. Fabrique Verre Mol	10.934	185.965	196.896	115. Schoonaerde	10.368	32.806	43.174
51. Terhaegen	192.284	3.926	196.210	116. Limite Hainaut-Fl.	1.225	40.025	41.250
52. Wygmael	15.750	176.371	192.121	117. Lokeren	3.020	38.174	41.194
53. Angleur	50.900	129.687	180.587	118. Harelbeke	3.036	37.124	40.160
54. Lanaeken	144.867	30.436	175.303	119. Waasten	16.061	23.747	39.808
55. Tamise Steendorp				120. Lommel	3.246	34.116	37.362
Rupelmonde	91.397	79.220	170.617	121. Camp Beverloo	1.726	35.545	37.271
56. Comines	5.303	160.049	165.352	122. Schipdonck	2.446	34.155	36.601
57. Cie Métaux, Lommel	41.677	120.710	162.387	123. Snaeskerke	11.791	23.233	35.024
58. Beeringen	9.658	151.541	161.199	124. Kerkhove	947	31.585	32.532
59. Ham s/Sambre	46.370	111.240	157.610	125. Ampsin	1.608	30.510	32.118
60. Monceau	146.056	10.158	156.214	126. Asper	8.995	23.044	32.039
61. Thieu	132.950	18.611	151.561				
62. Courcelles	84.054	67.302	151.356	19 endroits de transbordement ont eu un mouvement compris entre 20.000 et 30.000 t.			
63. Malines	11.070	139.015	150.085	29 entre 10.000 et 20.000 t.			
64. Termonde	5.632	142.996	148.628	97 avec moins de 10.000 t.			
65. Visé	42.269	106.442	148.711				
66. Turnhout	59.737	87.163	146.900				
67. St-Leenaerts	67.849	59.358	137.207				
68. Genenbosch-Eversel	117.831	18.011	135.842				
69. Huy	86.124	44.963	131.087				
70. Courtrai	19.810	119.418	139.228				
71. Maurage	126.244	—	126.244				
72. Capelle-au-Bois	16.179	107.478	123.657				
73. Wintham	79.206	42.846	122.052				
74. Wetteren	33.117	88.031	121.148				
75. Malmaison	115.243	4.522	119.765				
76. Bree	26.598	87.103	113.701				
77. Balgerhoeke	10.097	102.266	112.364				

Remarque. — Le tableau qui précède a été déduit des statistiques du mouvement sur les voies navigables belges, dressées par l'Administration des Ponts et Chaussées. Dans beaucoup de cas, les ports privés d'une même localité ont été groupés, parfois même avec le port public. Parfois aussi les données de nombreux ports de localités différentes se trouvant sur un même bief sont également groupées. (Exemples : Liège, Seraing, Ougrée et Jemeppe ; Charleroi et Marchienne).