

lopper une activité en rapport avec l'importance de notre commerce. Alors, aura disparu un des points faibles de notre armature économique.

#### SECTION A. - LA NAVIGATION INTÉRIEURE (CL. 17)

La participation belge à cette classe était remarquablement groupée au Palais de la Navigation Intérieure. Il se conçoit à priori que l'Administration des Ponts et Chaussées et les autres administrations publiques qui s'occupent des questions de navigation y étaient largement représentées. Citons d'abord l'Office de la Navigation à Liège qui avait constitué un ensemble très important parmi lequel une maquette et un diorama montraient les effets des irrigations des terrains arides de la Campine par les eaux des canaux. Un deuxième stand faisait ressortir les dangers auxquels sont exposées les digues, notamment par des organismes fouisseurs tels le rat musqué ou le crabe chinois dont la pérégrination en Europe est particulièrement curieuse.

Deux autres stands détaillaient de nombreuses statistiques concernant les voies navigables exploitées par cet office et, dans un stand voisin, figurait une maquette de l'équipement électrique à transmission hydraulique des écluses de la Pierre Bleue à Lommel. Enfin, un dernier compartiment contenait un modèle réduit de bateau-porte permettant les réparations rapides aux écluses des canaux de la Campine.

Les nombreux services de l'Administration des Ponts et Chaussées qui contribuaient de façon importante à la participation belge, occupaient la majorité des stands latéraux. Les trois compartiments du Service spécial de la Meuse mettaient en évidence, par des cartes et des appareils, l'importance de la navigation sur ce fleuve canalisé et les progrès récents accomplis en matière de signalisation, d'éclairage des ouvrages d'art, d'enregistrement des hauteurs d'eau, de liaison téléphonique, de prévision et d'annonce des crues. Des cartes et des diagrammes statistiques formaient aussi l'essentiel des stands des Services spéciaux de la Côte, du Bassin fluvial de l'Escaut, de l'Escaut maritime et de ses Affluents soumis à la Marée,

du Borinage et de la Sambre. Les planches exposées par le service d'étude des Services maritimes d'Anvers synthétisaient le régime des marées de l'Escaut et de ses affluents. Aux stands du Service spécial des Canaux houillers, l'attention était portée sur le plan des liaisons téléphoniques et de la signalisation du tunnel de Godarville, ainsi que sur un appareil avertisseur et enregistreur des variations du niveau d'un bief, montrant l'importance des ondes provoquées par les éclusages.

Cette remarquable participation de l'Administration mettait en évidence, d'une manière saisissante, ses louables efforts exercés depuis quelques années en vue d'améliorer les conditions d'exploitation de nos voies navigables, tant par le perfectionnement de l'équipement des voies anciennes (Meuse canalisée, Sambre, canaux de la Campine, canal de Charleroi à Bruxelles) que par la construction de nouvelles liaisons. Le visiteur en emportait l'impression justifiée et réconfortante que notre réseau est actuellement l'objet de soins attentifs et efficacement tenu à la hauteur des progrès de la technique et des besoins du trafic, au grand bénéfice de l'économie nationale.

L'intérêt témoigné aux voies de navigation ne se manifeste pas seulement par l'activité de l'Administration des Ponts et Chaussées : les pouvoirs publics locaux, les groupements économiques régionaux et même l'initiative privée agissent dans le même sens.

Cependant, tant en raison des intérêts généraux en cause que de l'importance des fonds requis pour l'établissement de nouvelles voies ou pour l'amélioration, l'entretien et l'exploitation de celles qui existent, tous ces efforts tendent finalement à provoquer des interventions financières considérables de l'Etat. C'est là une pierre d'achoppement qui ne peut être surmontée que par le temps. On peut considérer comme un indice satisfaisant de vitalité que des projets d'avenir, dont certains de réalisation hypothétique, complétaient les relations statistiques du passé et le tableau de l'état actuel des voies navigables et de leur activité. Cela permet de nourrir l'espoir de progrès encore très importants et d'ouvrir de vastes perspectives pour le travail des ingénieurs.

Si les Sociétés des Canaux et des Installations maritimes de Bruges et de Bruxelles pouvaient faire état des résultats de leurs



Palais de la Navigation intérieure : vues intérieures.

(Phot. Min. Trav. publ.)

installations sans cesse améliorées, la Société du Canal du Hainaut en est au stade d'une propagande active, que son stand illustre d'une manière frappante, en vue de la création d'une grande voie d'eau destinée à desservir les bassins industriels de Charleroi et du Centre. Le nouveau canal devrait suppléer à l'insuffisance du canal de Charleroi, du moins depuis Clabecq jusqu'à la Sambre. D'autre part, le schéma d'un canal Visé-Aix-la-Chapelle reliant la Meuse au Rhin sans passer par le territoire néerlandais, constituait une anticipation touchant à des problèmes compliqués débattus depuis longtemps.

La partie centrale du Palais de la Navigation Intérieure était occupée par un grand nombre de stands ayant trait aux éléments les plus divers de la navigation fluviale. Beaucoup se rapportaient aux ports fluviaux et ont été décrits au chapitre précédent. D'autres, en nombre également, étaient édifiés par les chantiers de construction et de réparation des bateaux d'intérieur : il en sera question à propos de la classe 19. Des sociétés de transport, d'armement fluvial et d'affrètement montraient, de manière suggestive, l'importance de leur flotte, des spécimens réduits de leurs bateaux et le trafic assuré par leur firme. Des tableaux de frets illustraient le facteur commercial. Des entreprises de remorquage et de sauvetage exposaient de beaux modèles de remorqueurs, de pontons-grues et bigues, ainsi que des scaphandres. La traction des bateaux par autos-chenilles, pratiquées sur certaines voies belges, était représentée.

Les accessoires de la navigation : cordages, câbles, chaînes, ancres, motos-pompes, groupes électrogènes, lanternes et feux, bouées, tissus imperméables et vêtements spéciaux, appareils et pièces spéciales, relevant autant de la classe 19 (constructions navales) que de la classe 17, garnissaient de nombreux stands faisant ressortir la valeur des produits nationaux. Plusieurs usines d'appareillage électrique exposaient leurs applications relatives à l'équipement des bateaux et des voies navigables (téléphone, signalisation, éclairage, contrôle et enregistrement, manœuvre électro-mécanique des ouvrages d'art, etc.) et prouvaient ainsi combien les ressources de la technique électrique sont actuellement indispensables à la navigation. Un important atelier spécialisé de con-

struction mécanique consacrait son stand aux engins de manutention pour la navigation. Même l'exploitation des produits de dragage de certaines voies, comme la Meuse, était représentée.

L'aspect juridique et social de la navigation intérieure était mis en évidence par des graphiques du Professeur Van Criekinge relatifs aux assurances et hypothèques fluviales et par l'enseignement professionnel des bateliers. Le point de vue historique n'était pas négligé car deux grands panneaux portaient des tableaux se rapportant à la navigation intérieure dans les siècles passés. Enfin, des tableaux relatant les expériences du Professeur E. Bogaert sur la résistance à l'avancement de divers types de bateaux, synthétisaient l'étude scientifique de la navigation fluviale.

L'ensemble du Palais de la Navigation Intérieure était complété, au point de vue de la classe 17, par les pavillons des Villes d'Anvers et de Gand et par certains objets exposés au Palais des Industries Lourdes, notamment les moteurs Diesel si répandus aujourd'hui pour la propulsion des bateaux auto-moteurs et dont les types belges peuvent soutenir toutes les comparaisons.

On pourra juger par cet exposé que la classe 17 revêtait dans la participation belge l'importance et le caractère complet qu'imposaient le but et l'objet de l'Exposition. Comme pour les classes 4 et 5, la coordination et le groupement ont produit les meilleurs résultats et ont montré que cette formule mérite d'être encore étendue dans des expositions analogues.

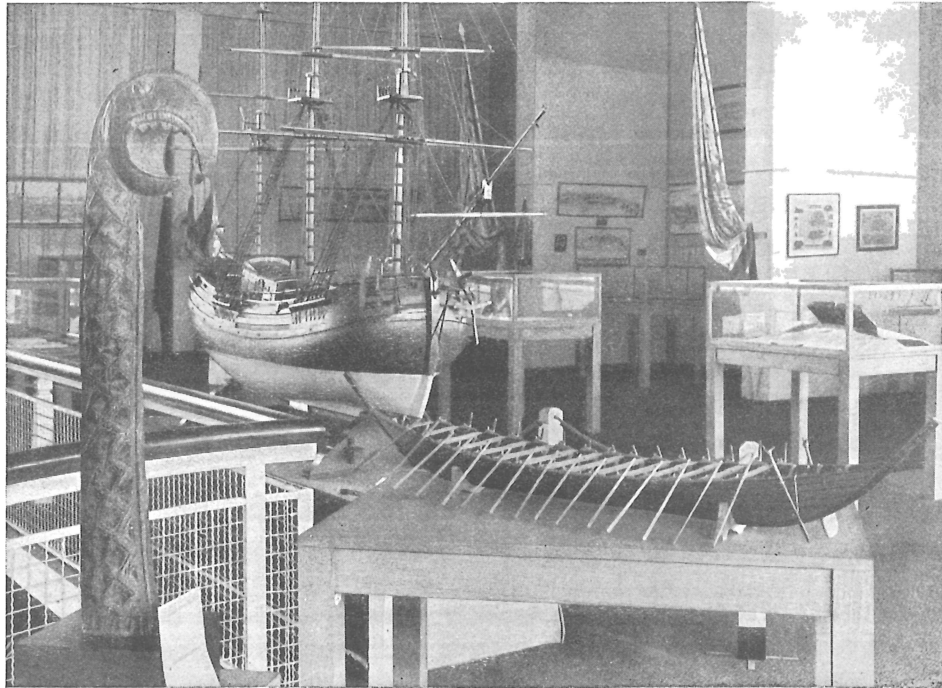
Pour terminer, évoquons l'heureuse décoration du Palais de la Navigation Intérieure. La paroi du fond, au-dessus de l'entrée sud, était ornée d'une carte gigantesque des voies navigables de l'Europe occidentale et centrale. Y figuraient toutes les voies existantes, celles en cours de réalisation et d'autres qui font l'objet de projets à plus ou moins longue échéance. Cette superbe composition, rehaussée de points lumineux, dévoilait au visiteur l'importance du réseau de voies de navigation enserrant le continent dans une vaste toile d'araignée, de l'est de la Baltique au Pas-de-Calais et de la mer du Nord à la Méditerranée. Les deux longues parois longitudinales développaient en une théorie armoriée et pittoresque le déroulement des régions et des localités de la grande voie rhénane (Alle-

magne-Pays-Bas) et des voies navigables de France aboutissant au Canal Albert.

SECTION B. - LA NAVIGATION MARITIME (CL. 18)

Ainsi qu'il a déjà été dit, la Section belge comprenait un grand palais (le Palais de la Mer) spécialement réservé au domaine de la navigation maritime. Il était établi en liaison directe d'une part, avec celui du Génie Civil et d'autre part, avec un pavillon tout aussi important consacré à la construction navale.

La classe 18 était divisée en six sections : historique de la navi-



La section historique des constructions navales et de la navigation.

(Phot. Lumière, Bruxelles.)