

## Chambre des Représentants.

---

---

SÉANCE DU 30 JANVIER 1846.

---

---

Canal de dérivation des eaux de la Lys.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

Depuis plusieurs années l'attention du Gouvernement et des Chambres a été fréquemment appelée sur les inondations de l'Escaut et de la Lys.

Ces inondations, qui sont jusqu'à un certain point inhérentes au régime des deux rivières, au peu de pente des vallées dans lesquelles elles coulent, ne sont pas un fait nouveau : on en cite qui remontent à plus d'un siècle ; mais elles ont été beaucoup aggravées, dans les derniers temps, par les travaux exécutés en France sur l'Escaut, la Lys, la Scarpe et leurs affluents. Ces travaux, qui comprennent des rectifications nombreuses du cours des rivières, l'ouverture de canaux de navigation, de canaux et de rigoles d'écoulement, ont eu pour conséquence d'accélérer, de la manière la plus marquée, la descente des eaux supérieures, et de rendre de plus en plus calamiteuse, l'insuffisance de nos débouchés vers la mer.

Aujourd'hui le mal est parvenu à son comble, comme l'ont prouvé les dernières inondations, et il importe de s'occuper, sans délai, des moyens d'y porter remède.

La question a été approfondie par les ingénieurs de l'État et par une commission spéciale, instituée par l'un de mes prédécesseurs, le 20 juillet 1841.

Le rapport de cette commission, arrêté le 30 mai dernier, a été imprimé et distribué aux membres des deux Chambres, à l'ouverture de la présente session.

Ce travail, élaboré avec soin, de la manière la plus développée, et avec une parfaite intelligence de la question, simplifie beaucoup la tâche que j'ai à remplir.

Je pourrai me borner à rappeler quelques faits et à résumer les considérations qui en découlent.

Les mesures à prendre dans l'intérêt de l'écoulement des eaux de l'Escaut et de la Lys, ont paru à la commission se diviser en deux catégories :

Les mesures administratives et de police ;

L'exécution de certains travaux d'utilité publique.

Il serait sans objet d'appeler actuellement l'attention de la Chambre sur les mesures de la première catégorie, qui rentrent presque à tous égards dans les attributions du Gouvernement.

Pour ce qui est des travaux, la commission a eu à discuter trois systèmes différents, proposés par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de service dans la Flandre orientale, dans un rapport du 31 octobre 1843.

Ces systèmes de travaux diffèrent les uns des autres et quant aux résultats plus ou moins complets qu'ils doivent produire, et quant à la dépense d'exécution qu'ils entraînent.

D'après les évaluations faites, ils coûteraient :

Le premier . . . . .	fr.	5,000,000	»
Le deuxième . . . . .		2,400,000	»
Le troisième . . . . .		1,800,000	»

Voici en quoi consistent les travaux dont il vient d'être fait mention :

#### **PREMIER SYSTÈME.**

Les eaux de la Lys, en amont de Gand, seraient dérivées vers le canal de Gand à Bruges et vers la mer du Nord, et le cours de l'Escaut serait redressé depuis la frontière de France jusqu'à Gand.

Il y aurait à creuser deux canaux :

*L'un de la Lys à Deynze jusqu'au canal de Bruges vers Schipdonck ;*

*L'autre du canal de Bruges à Schipdonck, rencontrant la Lieve à Oostwinckel, suivant le lit de la Lieve jusqu'à la rencontre du canal de Zelzaete, aujourd'hui en construction, et marchant latéralement à ce dernier canal, jusqu'à la mer du Nord.*

Les eaux surabondantes de la Lys étant dérivées vers la mer du Nord, avant leur arrivée à Gand, par les deux canaux dont mention précède, on conçoit que le bassin de Gand serait singulièrement soulagé, puisque les eaux de la Lys présentent dans cette ville, ainsi que le rapport de la commission le constate, une surface bien plus grande que celle des eaux qui y viennent de l'Escaut supérieur.

Le canal de Terneuzen, la Durme et le Bas-Escaut pourraient alors plus promptement, et avec plus d'efficacité, procurer l'abaissement des eaux à Gand et produire l'écoulement, vers la mer, des eaux de l'Escaut supérieur.

Quant aux travaux de l'Escaut, ils consisteraient dans des redressements du cours du fleuve et des élargissements de débouchés, devenus possibles par la dérivation de la Lys en amont de Gand.

Peut-être y aurait-il lieu, dans ce premier système, d'aider encore à l'écoulement des eaux en aval de Gand, en recreusant le Moervaert, depuis Roodenhuisen jusqu'à la naissance de la Durme à Splettersput.

**DEUXIÈME SYSTÈME.**

Les eaux de la Lys, en amont de Gand, seraient dérivées vers le canal de Gand à Bruges, et l'Escaut au fort Sainte-Marie.

Un canal serait construit de Deynze à Schipdonck, comme dans le premier système, une jonction serait ensuite opérée du canal de Bruges au canal de Terneuzen, dans la direction du Rabot vers Langerbrugge; on recreuserait le Moervaert depuis le canal de Terneuzen à Roodenhuysen jusqu'à Caudenborn, et le canal de Stekene, depuis Caudenborn jusqu'au hameau de la Trompe; enfin, de ce point on creuserait un nouveau canal jusqu'à l'Escaut, près du fort Sainte-Marie.

Cet ensemble de travaux permettrait de déverser une partie des eaux surabondantes de la Lys dans la mer du Nord, par les canaux de Bruges et d'Ostende, et le surplus dans l'Escaut, par la Cale canalisée du Rabot à Langerbrugge, par le canal de Terneuzen, qu'il faudrait peut-être élargir sur cette partie de son cours, de Langerbrugge à Roodenhuysen, de Roodenhuysen au hameau de la Trompe par le Moervaert et le canal de Stekene, et de la Trompe à l'Escaut, par un canal à ouvrir.

Les redressements du cours de l'Escaut déjà indiqués comme appartenant au premier système, seraient communs au deuxième.

**TROISIÈME SYSTÈME.**

On se bornerait, en ce qui concerne la Lys, à la mettre en communication avec les canaux de Bruges et d'Ostende et la mer du Nord, au moyen du canal projeté dans les deux premiers systèmes, de *Deynze* à *Schipdonck*.

Pour ce qui est de l'Escaut, on pratiquerait deux grandes coupures ou redressements, l'une de l'amont à l'aval de Gand, de Swynaerde vers Melle et Heusden, et l'autre, à l'aval de Gand, de Destelbergen vers Wetteren et Schellebelle; on établirait en outre des portes de flot à Termonde sur l'Escaut, et, à Hamme sur la Durme, pour y arrêter la marée haute et former ainsi en amont de Termonde et de Hamme, de vastes réservoirs qui ne seraient plus remplis deux fois par jour par le flux de la mer, et qui pourraient, en attendant le reflux, recevoir les eaux du haut Escaut et du bassin de Gand, dont l'écoulement serait par là même beaucoup plus prompt lorsque le reflux aurait lieu.

Le rapport de la commission fait, dans les termes suivants, la comparaison des travaux des trois systèmes et de leurs résultats.

Ainsi le premier système consiste :

- « 1<sup>o</sup> Dans la dérivation des eaux surabondantes de la Lys, en amont de
- » Gand, vers la mer du Nord, par les canaux de Bruges et d'Ostende, d'une
- » part, et par un canal latéral à celui de Swin dit de *Zelzaete*, d'autre part;
- » 2<sup>o</sup> Dans des redressements, découpures et des élargissements à pratiquer
- » au cours de l'Escaut depuis la frontière française jusqu'à Gand;
- » 3<sup>o</sup> Dans le recreusement du Moervaert, depuis Roodenhuysen jusqu'à la
- Durme, à Splettersput.

» Le second système ne diffère du premier qu'en ce qu'au lieu de dériver  
» en partie les eaux de la Lys en amont de Gand, par la Lieve et par un

» canal latéral à celui de Swin , dit de *Zelzaete* , vers Heyst à la mer du Nord ,  
 » on opère cette dérivation vers l'Escaut inférieur , à un point situé auprès du  
 » fort S<sup>te</sup>-Marie , au moyen du canal de la Cale , de celui de Terneuzen , du  
 » Moervaert , du canal de Stekene et de son prolongement à creuser .

» Enfin le troisième n'a de commun avec les deux premiers que la mise en  
 » communication de la Lys , en amont de Gand , avec le canal de Bruges , à  
 » l'aide du recreusement du canal de Deynze à Schipdonck .

» Dans le premier système , les eaux d'inondation n'incommoderaient jamais  
 » le bassin ni les environs de Gand ; l'agriculture , la navigation et l'industrie  
 » seraient assurées de n'éprouver jamais aucun des inconvénients qu'elles  
 » éprouvent aujourd'hui ; les eaux d'inondation suivraient le chemin le plus  
 » court pour se rendre à la mer ; enfin la marée descendant dans les environs  
 » de Heyst , au moins 60 centimètres plus bas que dans l'Escaut à Auvers , on  
 » obtiendrait la plus grande pente possible pour l'écoulement .

» Dans le deuxième système , les eaux d'inondation de la Lys , sans passer à Gand ,  
 » en approcheraient cependant davantage que dans les premiers . Elles embarras-  
 » seraient , jusqu'à un certain point , la navigation sur le canal de Terneuzen que  
 » l'on devrait élargir peut-être entre Langerbrugge et Roodenhuisen . En outre ,  
 » le chemin que les eaux suivraient pour se rendre à la mer serait plus long , et  
 » la chute sur la marée basse serait moindre que dans le premier système .

» Dans le troisième système , on n'apporterait aucune perturbation dans l'état  
 » du territoire par le creusement et la traversée de canaux . Tout l'embarras des  
 » eaux resterait dans la vallée que la nature a destinée à en supporter la servitude .  
 » Mais il est à remarquer que le bassin de Gand serait toujours embarrasé par  
 » le passage des eaux , et , comme l'abaissement de la marée à Termonde est de  
 » 1<sup>m</sup>,80 , et à Hamme de 0<sup>m</sup>,90 moindre qu'à Heyst , la décharge des eaux su-  
 » périeures y serait proportionnellement moins grande , et partant l'effet général  
 » de ce système serait beaucoup moins efficace que celui du premier . »

Au sein de la commission , la discussion s'est portée exclusivement sur le pre-  
 mier et le troisième système , le second ayant été abandonné comme ne remplis-  
 sant bien les conditions de prompt évacuation des eaux ni pour l'Escaut , ni  
 pour la Lys .

Le troisième système , appuyé par quelques membres de la commission , comme  
 bien conçu dans l'intérêt du haut Escaut , pour lequel les premier et deuxième  
 systèmes leur paraissaient ne rien faire , a été combattu par d'autres membres , à  
 cause des dangers dont l'établissement de portes de flot à Hamme et à Termonde  
 menacerait les communes de Lokeren , Hamme , Termonde , et les terrains si-  
 tués entre Gand et ces localités , et en outre , parce que le canal de jonction de  
 Swynaerde à Melle n'aurait d'autre effet que de déplacer le fléau , en rendant  
 beaucoup plus calamiteuse la position des communes du bas Escaut , qui , actuel-  
 lement déjà , n'ont pas moins à souffrir des crues du fleuve que les communes  
 du haut Escaut .

Le premier système de travaux , proposé par M. l'ingénieur en chef Wolters ,  
 est celui auquel la majorité de la commission donne la préférence . La commis-  
 sion recommande , du reste , l'exécution d'une partie du troisième système , en  
 émettant l'avis que , si cela est possible , il faut , quoiqu'on n'établisse pas les

portes de flot à Hamme et à Termonde, creuser, à côté de Gand, le canal de décharge de Swynaerde à Melle.

Pour ce qui est de l'ordre d'exécution des travaux, la majorité de la commission est d'avis que la priorité d'exécution doit être donnée au canal de la Lys vers la mer du Nord.

Le conseil des ponts et chaussées, consulté à son tour, a cru que la discussion pouvait se concentrer sur le premier système, le second et le troisième lui paraissant ne pas atteindre le but.

Prenant en considération, d'une part, la rapidité des crues dans le bassin de la Lys, et la lenteur qu'elles affectent dans le bassin de l'Escaut, et, d'autre part, le retrait lent et insensible des eaux du fleuve dans les décrues, et la promptitude avec laquelle s'abaisse la Lys, le conseil a pensé que les travaux à exécuter doivent avoir pour effet d'accélérer l'écoulement des crues de la Lys, sans augmenter le volume, déjà trop considérable, des crues de l'Escaut, et sans rejeter les eaux sur la ville de Gand.

Quoique vraisemblablement les deux canaux de Deynze à Schipdonck, et de Schipdonck à la mer du Nord, soient indispensables pour atteindre complètement le but cherché, et pour réaliser en entier les vues de la commission, il a paru au conseil qu'on ne devrait ouvrir d'abord que le canal de Deynze à Schipdonck sur le canal de Bruges, en ajournant celui de Schipdonck à la mer.

Les travaux de Nieuport étant presque achevés, et ceux de la première section du canal de Zelzaete à la mer du Nord devant l'être en 1846, on pourra, à partir de la fin de cette année, se servir du canal de Gand à Bruges pour écouler les eaux qui arrivent à Gand, opération impossible dans l'état actuel des choses.

D'un autre côté, le canal de Gand à Terneuzen peut, dès ce moment, être utilisé d'une manière complète dans le même but, les ouvrages que le Gouvernement des Pays-Bas avait pris à sa charge par le traité de 1842 étant à présent terminés, au moins en tant qu'il s'agissait de rendre le canal indépendant de l'évacuation des eaux des polders riverains.

Le conseil des ponts et chaussées est en conséquence d'avis, eu égard au chiffre élevé de la dépense que doit entraîner l'exécution du deuxième canal, qu'il y a lieu d'attendre, avant de la décréter en principe, les résultats de l'ouverture du premier canal combinée avec les circonstances favorables dues aux travaux rappelés ci-dessus, lesquels modifient essentiellement le régime des canaux de Gand à la mer par Ostende, et de Gand à Terneuzen.

Pour ce qui est des travaux projetés pour l'Escaut, ils ne devraient, dans la pensée du conseil, recevoir d'exécution qu'après qu'on aurait reconnu la réalité des effets espérés du canal de Deynze à Schipdonck pour le soulagement de la ville de Gand.

Le recreusement de Moervaert, depuis Roodenhuisen jusqu'à la naissance de la Durme à Splettersput, est en outre regardé par le conseil comme le complément du système de travaux à adopter, et comme pouvant être entrepris en même temps que le canal de jonction de la Lys au canal de Bruges, attendu qu'il tend à la même fin, qu'il concourrait à l'écoulement des eaux et contribuerait ainsi à dégager la ville de Gand.

L'examen des propositions de la commission spéciale instituée en 1841 et de

celles du conseil des ponts et chaussées, a conduit le Gouvernement aux conclusions suivantes :

1<sup>o</sup> La mesure la plus efficace, la plus complète dans ses résultats, consisterait sans doute à exécuter, dans leur ensemble, les travaux indiqués par la commission comme appartenant au premier système ;

2<sup>o</sup> Vu le chiffre élevé de la dépense qu'exige le premier système exécuté dans son ensemble, et eu égard à ce qu'une amélioration sensible serait vraisemblablement obtenue par une mesure moins large, il y a lieu de décréter actuellement le canal de la Lys au canal de Bruges, et d'attendre qu'il soit ouvert et puisse être apprécié dans ses résultats avant de rien statuer quant à un deuxième canal, du canal de Bruges à la mer du Nord.

Le canal à décréter actuellement est commun à tous les systèmes proposés, et l'on s'accorde généralement à croire que la priorité d'exécution doit lui être accordée.

De Deynze à Nevele, il y aurait à creuser un canal entièrement nouveau ; de Nevele à Schipdonck, on recreuserait et on agrandirait le petit canal qui joint actuellement la commune de Nevele au canal de Bruges.

Le canal de dérivation, aujourd'hui en projet, aurait 8 à 10 mètres de largeur au plafond, et serait établi, d'une part, à la profondeur du lit de la Lys, et, de l'autre, à celle du canal de Bruges. Deux écluses, munies de portes et de déversoirs, seraient construites à la naissance et à l'extrémité du canal ; les ponts existants sur le petit canal de Nevele, devraient être reconstruits en entier, et ceux dont le besoin serait reconnu, devraient avoir des dimensions en rapport avec celles des écluses d'entrée et de sortie.

La dépense d'exécution du canal de Deynze à Schipdonck est évaluée à un million de francs, et comme la durée des travaux serait de deux années, il suffirait d'un premier crédit de francs 500,000 pour donner les moyens de mettre la main à l'œuvre dès 1846.

Le projet de loi que j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, a pour objet l'ouverture de ce premier crédit.

En l'accordant, la Législature déciderait le principe de l'exécution du canal de Deynze à Schipdonck, et prendrait implicitement l'engagement de parfaire ultérieurement le crédit d'un million jugé nécessaire.

Mais elle ne prendrait pas d'autre engagement ; la question du choix à faire entre les divers systèmes proposés par la commission spéciale, pour obvier aux inondations de l'Escaut et de la Lys, demeurerait réservée, puisque l'on se bornerait à un ouvrage commun à tous les systèmes, et qui, par lui-même, aurait déjà un résultat éminemment utile, celui de soulager, en partie du moins, la ville de Gand des inondations qui l'affligent.

Pour ce qui est de l'opportunité de commencer les travaux sans retard, je ne pense pas qu'elle puisse être contestée par personne, puisqu'il s'agit de venir en aide à de grands intérêts en souffrance, et de diminuer les effets d'une cause permanente de dommages incalculables.

Il est d'ailleurs à remarquer que, par l'achèvement de la première section du canal de Zelzaete et des travaux en construction autour de Nieupoort, les canaux de Gand à Bruges et à Ostende cesseront, à une époque peu éloignée, de servir de voie d'écoulement pour les eaux du nord de Bruges et du pays de Furnes, circonstance qui permettra de les utiliser pour la décharge des eaux surabon-

dantes de l'Escaut et de la Lys; il est d'un haut intérêt de se mettre en mesure de tirer parti de cette situation nouvelle *aussitôt* qu'elle se produira.

Il y a un dernier motif d'urgence qui tient aux circonstances du moment, et dont la Chambre ne peut manquer d'apprécier toute la valeur: c'est qu'en décrétant le canal proposé, on assurerait du travail aux ouvriers, dans une des localités du pays où le besoin s'en fait le plus vivement sentir.

La proposition que le Gouvernement fait à la Chambre soulève une question délicate de sa nature, et dont la solution est particulièrement difficile dans le cas présent: je veux parler du concours des intéressés aux dépenses d'établissement des travaux. Il ne s'agit pas ici d'une simple question d'écoulement dans une localité circonscrite et dont les limites puissent être assignées avec certitude, ainsi que cela a lieu pour les bassins de Swyn et du Braekman à assécher par le canal de Zelzaete.

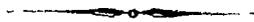
Il ne peut non plus être question d'imposer les propriétés riveraines du canal nouveau, dans une certaine zone et en raison d'une plus value présumée, comme au canal de la Campine.

Ici les riverains du canal à créer ne gagneront rien à son établissement, ils auront simplement à livrer passage à des eaux surabondantes, dans l'intérêt de localités autres que la leur. Les intéressés sont ici fort disséminés, et les intérêts sont de diverse nature. Au nombre des intéressés, il faut placer les riverains et les communes riveraines de la Lys, tant en amont qu'en aval de Deynze, la ville de Gand y comprise et même les riverains de l'Escaut, tant en amont qu'en aval de la ville de Gand; la navigation et les usines, qui seraient moins exposés à souffrir de chômages prolongés, ont aussi un intérêt réel dans la question. La difficulté consiste à reconnaître l'intérêt plus ou moins immédiat des communes et localités, et à répartir la charge du concours dans la proportion de cet intérêt. Mais il est douteux que cela puisse se faire *à priori*, et, en tout cas, pour le faire *à priori*, il faudrait des données qui manquent aujourd'hui et que l'on ne pourrait puiser que dans une enquête ou un travail spécial qui reste à faire. Le moyen le plus simple consisterait peut-être à imposer quelques centimes additionnels aux provinces les plus directement intéressées, ainsi que cela se pratiquait sous l'Empire.

Mais, avant de se décider pour une mesure semblable, il serait indispensable d'entendre les conseils provinciaux. Il a paru en conséquence que l'on devait, pour le moment, se borner à faire la réserve de régler ultérieurement, par une loi, le concours des provinces et autres intéressés, s'il y a lieu.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

**C. D'HOFFSCHMIDT.**



PROJET DE LOI.

---

**Léopold,**

ROI DES BELGES,

*A tous présents et à venir, Salut.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux Publics  
et des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera aux Cham-  
bres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à ouvrir, de Deynze à Schipdonck, un canal de dérivation des eaux de la Lys, vers le canal de Gand à Ostende, sauf à régler ultérieurement, par une loi, le concours des provinces ou autres intéressés, s'il y a lieu.

ART. 2.

Un crédit de *cinq cent mille francs* (500,000 francs) est ouvert au Département des Travaux Publics, pour les premiers travaux du canal prémentionné.

ART. 3.

Cette dépense sera provisoirement couverte au moyen d'une émission de bons du Trésor.

Donné au château de Laeken, le 29 janvier 1846.

**LÉOPOLD.**

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

C. D'HOFFSCHMIDT.

*Le Ministre des Finances,*

J. MALOU.

---