

1

(N^o 69.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 DÉCEMBRE 1837.

RAPPORT

*Fait par M. le ministre des travaux publics, sur l'état des voies
d'écoulement dans les Flandres.*

2

3

(N^o 69.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 DÉCEMBRE 1837.

RAPPORT

*Fait par M. le ministre des travaux publics, sur l'état des voies
d'écoulement dans les Flandres.*

MESSIEURS,

C'est pour la seconde fois que la Chambre est saisie du projet d'établissement d'un canal d'écoulement dans les Flandres.

La première fois elle l'a été sur la proposition du gouvernement.

Elle l'est maintenant par l'effet du droit d'initiative d'un de ses membres.

Absent lors de la première discussion, je me suis trouvé libre de tout engagement, et j'ai pu me livrer sans préoccupation d'aucun genre, à l'examen du projet, non pour résoudre de prime abord les questions qu'il soulève, mais pour les poser nettement, en les entourant de la plupart des faits qui doivent renfermer les éléments de solution.

J'ai tâché de me rendre compte :

1^o Des causes qui nécessitent de nouveaux moyens d'écoulement dans les Flandres;

2^o Des intérêts qui s'y rattachent.

§ 1.

DE L'ÉCOULEMENT DES EAUX DES FLANDRES AVANT 1830.

Avant les événements de 1830, les eaux des Flandres s'écoulaient à la mer par le *canal de Terneuzen* et par les deux embouchures, l'une occidentale (le *Zwyn*), l'autre orientale (le *Brackman*), du bras de mer qui, avant son envasement, formait une île du pays de *Cadzand*.

Du canal de Terneuzen.

Le territoire compris entre le Sas de Gand et l'Escaut occidental, après avoir été couvert, en 1377, d'une inondation presque générale, a été successivement reconquis sur la mer, au moyen d'endigüements qui forment aujourd'hui les divers poldres que l'on rencontre dans cette partie des Flandres.

En 1780, il ne restait de cette inondation qu'une grande flaque connue sous le nom de chenal d'*Axel*, de *Hulst* ou du *Sas*. Elle avait jusque là porté des navires d'un assez fort tonnage; mais, par l'envasement progressif de son fond, en cessant d'être navigable, elle présenta bientôt de nouvelles terres susceptibles d'être endiguées; ce dernier endiguement s'exécuta de 1780 à 1790; il constitue les poldres de *Canisvliet* et de *Beoosten-bley*.

Après l'endigüement de ces deux poldres, il ne resta plus de la flaque qu'un chenal étroit, communiquant, au Sas de Gand, avec l'ancien canal de Gand au Sas de Gand, et un passage dans la direction d'*Axel*, qui conserva le nom de chenal d'*Axel*.

C'est par ces deux voies (*le chenal du Sas* et *le chenal d'Axel*), aboutissant l'une et l'autre au *Brackman*, affluent de l'Escaut occidental, que les eaux surabondantes des poldres et une partie des eaux de la Flandre orientale, versée d'abord dans le canal du Sas, s'écoulaient à marée basse dans la mer.

Toutefois, quoique resserrées par les endiguements, ces voies d'écoulement restèrent sujettes à un envasement progressif et elles finirent par s'encombrer tellement que, dès 1816, les ingénieurs en chef des provinces de Flandre orientale et de Zélande, présentèrent au gouvernement un projet de recreusement du canal de Gand au Sas de Gand, et d'ouverture d'un nouveau canal servant en quelque sorte de prolongement au premier jusqu'à Terneuzen.

Ce projet n'ayant pas reçu d'exécution, à cause du peu de faveur avec lequel il fut accueilli par les États provinciaux de la Flandre, le mal alla croissant et, en 1823, tous les poldres se virent menacés d'une nouvelle submersion par l'impossibilité où ils étaient de se maintenir en communication avec la marée basse dans l'Escaut. Le canal du Sas était aussi devenu impropre à l'écoulement des eaux des Flandres, par les bancs de sable qui s'étaient formés devant ses écluses de décharge, à une hauteur de plus de deux mètres sur les radiers.

Les propriétaires des poldres compromis demandèrent l'autorisation de construire, à leurs frais, un canal de décharge pour leurs eaux.

Cette proposition parvint au gouvernement des Pays-Bas dans un moment où il s'occupait activement de l'amélioration de nos voies de communication. L'on jugea convenable de combiner le projet du canal d'écoulement proposé par les directions des poldres, avec celui d'un canal maritime de Gand à Terneuzen.

Cette entreprise, arrêtée en principe dès 1823, donnée en concession en 1825, reprise par le gouvernement en 1828, se trouva entièrement mise à exécution dans les derniers temps de l'existence du royaume des Pays-Bas.

Pour la construction du canal de Terneuzen, on barra le chenal du Sas et celui d'Axel. Les eaux qui précédemment avaient eu leur issue par ces deux voies, furent reçues dans le canal et conduites dans l'Escaut occidental, à Terneuzen. Un débouché direct à l'Escaut fut ainsi substitué à un débouché dans le *Brackman*; c'était une véritable amélioration. Le nouveau canal put aussi recevoir le trop plein de l'Escaut et de la Lys.

Du Zwyn.

Le *Zwyn* est sujet à un ensablement rapide, qui en fait une mauvaise voie d'écoulement. M. De Puydt est entré à ce sujet dans quelques considérations qu'il ne sera pas inutile de rappeler. Nous extrayons le passage suivant de son rapport du 18 février 1836 (1) : « L'ensablement de cette partie du *Zwyn* » n'est nullement accidentel; il tient à un phénomène permanent et régulier, » reconnu depuis long-temps. Toute la côte de la mer du Nord, depuis Calais » jusqu'à la Zélande, est soumise à un mouvement d'alluvion, qui la porte » constamment vers le nord-ouest. Ce mouvement opère, non-seulement sur » l'estran, qui chaque année avance en mer d'un mètre cinquante centimètres » environ, mais il déplace en même temps la ligne des bancs de sable, qui » couvrent la côte, et la ligne des dunes, quoique dans une proportion moins » sensible : c'est à ce mouvement qu'est due la nécessité d'allonger, à certaines » époques, les jetées des ports de cette côte, et d'augmenter la puissance des » moyens de chasses destinés à maintenir libre et navigable le chenal de chacun » de ces ports. »

Divers faits cités dans les discussions des deux Chambres, par ceux des membres qui sont le mieux en position de connaître les localités, confirment pleinement les observations de M. De Puydt. L'on a dit, par exemple, que la ville de Dam, qui se trouve aujourd'hui à deux lieues de la mer, a été un port de mer; qu'Ardenbourg a également été port de mer; qu'on se souvient même d'y avoir vu un petit bâtiment de commerce en 1811, et qu'aujourd'hui il n'y a plus d'eau salée dans cette ville.

Les endiguements entrepris sur les rives du *Zwyn*, par le général Van Damme, en vertu d'autorisations du gouvernement impérial, paraissent d'ailleurs avoir puissamment contribué à rendre plus prompt l'ensablement de ce bras de mer.

L'insuffisance des débouchés du *Zwyn* était reconnue dès avant la révolution; cela est si vrai, que le gouvernement des Pays-Bas s'était occupé de prolonger le canal de Bruges à l'Écluse, à travers l'île de Cadzand, jusqu'à Breskens, à l'embouchure de l'Escaut dans la mer; et qu'en 1829 une commission composée de membres des États députés des deux Flandres et de la Zélande, et des ingénieurs en chef dans ces trois provinces, fut instituée à l'effet de constater la marche envahissante des sables du *Zwyn*, et de rechercher les moyens de porter remède à un état de choses devenu alarmant.

Une particularité relative au *Zwyn*, qu'il est bon de noter ici, c'est sa mi-

(1) N° 120 des pièces imprimées par ordre de la Chambre des Représentants, session de 1835-1836.

toyenneté entre la Belgique et la Hollande. En amont du *Hazegras*, le *Zwyn* se divise en deux branches : la branche de gauche, celle sur laquelle l'écluse du *Hazegras* est établie, est belge ; la branche de droite est hollandaise. Il n'est pas impossible que, pour maintenir un chenal ouvert entre les divers canaux qui aboutissent à la ville de l'Écluse et la mer, les Hollandais ne se décident un jour à barrer, en amont de la frontière, la branche qui touche au *Hazegras* ; dans ce cas le comblement de cette branche serait inévitable, et le *Zwyn* cesserait, pour la Belgique, d'être un débouché à la mer.

Les voies secondaires qui, avant la révolution, conduisaient les eaux au *Zwyn*, sont :

Le Watergang d'Eccloo,

L'Eede,

Le Paswater,

et le canal latéral au canal de *Bruges à l'Écluse*.

Du Brackman.

Le *Brackman*, affluent de l'Escaut occidental, n'est pas même mitoyen entre la Belgique et la Hollande ; son cours s'étend en entier au-delà de notre frontière.

Il est, comme le *Zwyn*, sujet à s'envaser, et paraît avoir perdu beaucoup de sa profondeur depuis que le chenal d'*Axel* et celui du *Sas*, qui y aboutissaient, ont été barrés pour la construction du canal de *Terneuzen*.

De 1800 à 1810, les frégates françaises poursuivies par les Anglais venaient chercher un refuge dans le bassin de *Philippine* et dans le *Brackman*, et y mouiller à marée basse. Ce fait, attesté par un honorable sénateur, ne peut être révoqué en doute ; il fait voir combien l'envasement a été rapide, puisqu'aujourd'hui, en certains endroits, on traverse le *Brackman* à pied sec.

Des écluses d'évacuation.

Huit écluses principales servaient à l'écoulement des eaux dans le canal de *Terneuzen*, le *Zwyn* et le *Brackman*, savoir :

Dans le canal de Terneuzen : l'écluse d'*Amélie*, située au *Sas de Gand* ;

Dans le Brackman : les écluses de *Philippine*, d'*Isabelle* et du *Capitalendam* ;

Dans le Zwyn : les écluses du *Watergang d'Eccloo*, de *l'Eede*, du *Paswater* et du *Hazegras*.

Les eaux de la partie nord de la Flandre orientale se sont écoulées, jusqu'à la révolution, par le canal de *Terneuzen* et par le *Brackman*. Celles de la partie ouest de la même province et du nord de la Flandre occidentale avaient leur débouché dans le *Zwyn*.

Ce qui a été dit des voies d'écoulement dont les Flandres étaient en possession, au moment de la révolution, prouve suffisamment qu'à l'exception du canal de *Terneuzen*, de construction toute récente, ces voies laissaient beau-

coup à désirer et qu'elles étaient menacées d'un anéantissement plus ou moins prochain par l'envasement.

Dans la Chambre des Représentants, un député, parfaitement au fait de la question, a avoué que les Flandres luttent depuis trois siècles contre les atterrissements qui se forment de tous côtés. Au Sénat, il a été dit que, jusqu'à la construction du canal de Terneuzen, on était resté dans une fausse voie, en se contentant de travaux partiels, n'ayant pour effet que des soulagements momentanés.

Le canal de *Terneuzen*, surtout lorsqu'on se reporte aux circonstances qui en ont amené la construction, est la meilleure preuve de l'insuffisance du *Brackman* comme débouché; car c'est principalement cette insuffisance qui a déterminé le gouvernement des Pays-Bas à prolonger le *canal du Sas* jusqu'à *Terneuzen* dans l'Escaut occidental.

Le projet arrêté par le même gouvernement de prolonger le canal de Bruges à l'Écluse jusqu'à *Breskens*, offre une preuve analogue à l'égard du *Zwyn*.

Nous pensons donc que l'impartialité commande de dire que les débouchés, que les Flandres ont perdus par la révolution *sur le Zwyn et le Brackman*, n'étaient ni suffisants ni durables.

Dans le canal de *Terneuzen*, au contraire, dont les Hollandais sont maîtres, depuis *Selzaete* jusqu'à son embouchure, ces provinces ont fait une perte réelle; car le canal de *Terneuzen* était un débouché complet et permanent pour toutes les terres à même par leur position d'y verser les eaux; il offrait en outre une ressource précieuse et un grand soulagement, en débarrassant les Flandres du trop plein de l'Escaut et de la Lys.

§ 2.

CHANGEMENTS APPORTÉS A L'ÉCOULEMENT PAR LA RÉVOLUTION DE 1830.

Par le fait de la révolution de 1830, la Belgique se trouve privée de la majeure partie de ses voies d'écoulement à la mer. La séparation des deux pays qui avaient constitué le royaume des Pays-Bas, eut pour conséquence immédiate de rendre aux Flandres leur ancienne limite vers la Zélande et de replacer leurs écluses, deux exceptées, dans la dépendance des Hollandais.

Les deux écluses qui nous restent, sont :

Celle d'Isabelle, sur le Brackman,

Et celle du Hazegras, sur le Zwyn.

L'écluse d'Isabelle est située sur le territoire assigné à la Hollande par les traités; nous n'en sommes en possession qu'en vertu du *status quo* résultant de la convention du 21 mai 1833.

L'écluse du *Hazegras*, placée sur une branche du *Zwyn*, qui s'envase

promptement, ne peut être que d'un faible secours. L'élévation de son buse, son peu d'ouverture et les dimensions exigues du canal qui y conduit, en avaient fait, dès avant la révolution, un ouvrage entièrement secondaire. Il dépend d'ailleurs des Hollandais de s'emparer de son débouché.

Les voies d'écoulement qui nous restent sont donc inefficaces et hors de proportion avec l'étendue du territoire à assécher.

Les écluses au pouvoir de la Hollande sont :

Celle d'*Amélie*, débouchant, au Sas de Gand, dans le canal de Gand à Terneuzen ;

Celle de *Philippine*, sur le Brackman ;

Celle du *Capitalendam*, sur le Brackman ;

Celle du *Watergang d'Eccloo* ;

Celle de l'*Eede* ;

Et celle du *Paswater* ;

Ces trois dernières débouchant dans le Zwyn, à l'Écluse.

L'*écluse d'Amélie* est manœuvrée par les Hollandais ; cette manœuvre n'est de leur part qu'une pure tolérance, nécessairement subordonnée aux considérations de défense militaire.

L'*écluse de Philippine*, qui, jusqu'à la révolution, servait de principal débouché aux eaux des terrains dépendants de la *wateringue de l'Écluse-Noire*, d'une étendue superficielle de 11,000 hectares, est hors de tout service ; elle est couverte d'une digue en amont et en aval.

L'*écluse du Capitalendam* a été fermée par les Hollandais dans le but d'inonder le poldre de *Passeguerule*, qui, par sa configuration étroite et allongée, pouvait servir de ligne de défense, pour couvrir plusieurs communes du territoire hollandais. Cette écluse était d'abord restée entre nos mains ; mais elle nous a été enlevée durant la campagne d'août 1831.

Les *écluses du watergang d'Eccloo, de l'Eede et du Paswater* ne nous sont plus d'aucune utilité, par les barrages que nous avons été forcés d'établir dans les canaux qui y aboutissent, afin de nous garantir des inondations d'eau de mer et de reporter l'écoulement vers le canal d'Ostende, par le canal de Bruges à l'Écluse.

§ 3.

OUVRAGES EXÉCUTÉS DEPUIS 1830 POUR PROCURER AUX EAUX DES FLANDRES UN ÉCOULEMENT PROVISOIRE.

Ces ouvrages peuvent être classés dans l'ordre suivant :

- 1° Ouvrages faits dans l'intérêt de la partie sud-est de la Flandre occidentale ;
- 2° Ouvrages faits pour la *wateringue* du *Capitalendam* ;
- 3° Ouvrages faits dans l'intérêt de la *wateringue* de l'Écluse-Noire.

Écoulement provisoire de la partie sud-est de la Flandre occidentale.

Les moyens mis en œuvre pour cet écoulement provisoire ont été arrêtés à la suite des délibérations d'une assemblée tenue à Bruges, le 17 novembre 1831, sur la convocation de M. le gouverneur de la province, et à laquelle assistaient des délégués des chambres de commerce et des régences de Bruges et d'Ostende, ainsi que des membres des principales associations de polders. Ils ont pour effet d'évacuer par le canal d'Ostende, mis en communication avec celui de Bruges à Dam et l'Écluse, les eaux des terres des deux rives de ce dernier canal, ainsi que celles de l'Eede et de la Lieve. Le canal d'Ostende devint ainsi, avec l'écluse du Hazegras, l'unique voie d'écoulement de cette partie des Flandres. Encore est-il à remarquer que l'écluse du Hazegras, déjà défectueuse par ses dimensions exigües et l'élévation de son radier, n'a été que d'un bien faible secours, parce que le Zwyn, privé des chasses qui s'y opéraient précédemment par les eaux du canal latéral au canal de Bruges et celles de la Lieve et de l'Eede, s'est fortement envasé.

Écoulement provisoire de la wateringue du Capitalendam.

La direction de la wateringue du Capitalendam, lorsque ses écluses furent tombées au pouvoir des Hollandais, dut chercher pour ses eaux une nouvelle issue à la mer. A cet effet, elle prit avec la wateringue d'Isabelle, qui était restée en possession de son écluse de mer, des arrangements qui lui permirent d'amener ses eaux dans le chenal des Isabelles, au moyen d'un petit canal ouvert entre Watervliet et ce chenal, et que l'on a indiqué au plan par la lettre O. Ce canal devant amener les eaux de quelques terrains assez éloignés, n'a pas complètement rempli son objet.

Écoulement provisoire de la wateringue de l'Écluse-Noire.

La wateringue de l'Écluse-Noire avait eu, jusqu'en 1830, son principal débouché à la mer par l'écluse de Philippine. Lorsque cette écluse eut été fermée par les Hollandais, un canal fut ouvert pour mettre la crique du polder *Smalle-Gelande*, dans laquelle les eaux de la wateringue se réunissent, en communication avec le chenal de l'écluse Isabelle. On construisit en outre une écluse secondaire en bois à côté de celle d'Isabelle. Ces ouvrages présentent un résultat beaucoup plus satisfaisant que celui des ouvrages provisoires du Capitalendam.

Il résulte de ce que nous venons de dire que les écluses d'Isabelle doivent suppléer seules tous les débouchés que nous avons précédemment sur le Brackman, et, comme elles sont situées sur le territoire assigné à la Hollande, l'arrangement définitif peut nous en enlever la possession.

Nous avons vu, d'autre part, que le canal d'Ostende remplace, en presque totalité, les débouchés que nous avons sur le Zwyn.

Cet état de choses, résultat de la force des circonstances, ne peut être que temporaire.

Sous le rapport de l'écoulement des eaux, les moyens actuels sont insuffisants; ils sont d'ailleurs précaires, au moins pour ce qui concerne le Brackman, par leur position sur le sol étranger.

Ils ont en outre des inconvénients qui leur sont particuliers, et qui sont assez graves pour que nous attachions un haut intérêt à les faire cesser le plutôt possible.

Le premier de ces inconvénients résulte de ce que le canal d'Ostende sert à la fois de voie navigable et de voie d'écoulement; les nécessités de cette double destination sont inconciliables en ce qu'elles exigent, d'une part, la cote d'eau la plus élevée, et, d'autre part, la cote la plus basse.

Avant la révolution le canal d'Ostende avait été mis dans le meilleur état d'entretien, les eaux n'y étaient baissées que pour l'exécution des ouvrages qui réclamaient cette mesure; la navigation s'y faisait avec sécurité et sans entraves.

Aujourd'hui l'on est obligé de baisser fréquemment ce même canal, ainsi que celui de Bruges vers Dam et l'Écluse, auquel il communique.

Ces baisses, qui sont de 12 pieds et empêchent totalement la navigation de haut bord, ont lieu régulièrement trois jours par semaine pendant les mois d'hiver, et, bien des fois, elles se prolongent au-delà de ce terme.

Depuis le 18 novembre 1830 jusqu'au 1^{er} août 1837, il y a eu 533 jours de chômage; la navigation a considérablement souffert de ces interruptions qui, subordonnées à différentes circonstances que l'on ne peut prévoir à l'avance, telles que l'état de l'atmosphère et de la mer, surprennent les bateaux au moment où leurs conducteurs ne s'y attendent pas et les exposent aux plus grands dangers.

En outre, le canal perd de sa profondeur et éprouve des dégradations notables par la fréquence des baisses.

Les travaux faits depuis 1830, en dehors de l'entretien ordinaire, pour obvier aux conséquences de l'évacuation des eaux par le canal d'Ostende, et ceux encore à faire dans le même but, s'élèvent à une somme de 356,500 fr. pour sept années, ce qui correspond à plus de 50,000 fr. par an (1).

L'écoulement par Ostende exige que le canal soit baissé par les écluses de Slykens à marée descendante; c'est assez dire que cette mesure est inconciliable avec l'amélioration du port d'Ostende, qui exige des retenues dans les bassins pour opérer les chasses indispensables au curage du chenal et à l'enlèvement de la barre qui en couvre l'entrée.

Un dernier inconvénient consiste dans la gêne qu'éprouve l'évacuation tant des poldres et des terres situés entre Blankenberghe, le canal et le port d'Ostende et la côte, que des poldres de Ste-Catherine, Camerlinks, Snaeskerke, situés au sud d'Ostende.

(1) Pour tous les détails, tant du chômage que des frais extraordinaires d'entretien, nous renvoyons aux tableaux formant les annexes 6 et 7 du Mémoire du 3 septembre 1837.

Nous ne pouvons donc nous en tenir aux moyens provisoires établis à la suite des évènements de 1830, qu'à la condition :

1^o De nous contenter indéfiniment d'un écoulement évidemment insuffisant, qu'il dépend des Hollandais de réduire encore, et dont la majeure partie doit nous être enlevée par un arrangement définitif avec la Hollande ;

2^o De rester indéfiniment exposés aux inondations que les Hollandais peuvent pratiquer sur notre territoire, dans l'état actuel des choses, et auxquelles nous devons nous attendre à la moindre complication ;

3^o De faire perdre une grande partie de ses avantages, comme voie commerciale, à une de nos plus belles lignes de navigation, celle de Gand vers Bruges, Ostende, Nieuport et Dunkerque ;

4^o De grever la province d'un entretien extraordinaire considérable ;

5^o De compromettre le résultat de tous les travaux entrepris jusqu'à présent pour l'amélioration du port d'Ostende.

§ 4.

PROJET DE CANAL. — TRACÉ. — OBJET ET ÉVALUATIONS. — INSTRUCTION. — ENQUÊTES.

C'est pour soustraire le pays aux conséquences de l'état actuel des choses, conséquences que nous venons de résumer brièvement, qu'a été conçu un projet de canal d'écoulement, partant de *Selzaete*, longeant la frontière hollandaise, passant à *Dam*, et débouchant dans la mer du Nord, entre *Blankenberghe* et *Heyst*.

Un premier tracé généralement très rapproché de la frontière, ayant son origine au chenal des Isabelles, à l'extrémité du canal provisoire de wateringue de l'Écluse-Noire, et passant à l'aval de la place du Dam, de St-Laurent et de Bouchoute, a été modifié et reporté à l'amont de ces trois points, d'après les observations du génie militaire, qui a également demandé le prolongement du canal, depuis Bouchoute jusqu'au canal de Terneuzen, à Selzaete.

Le tracé actuel se dirige, par un seul alignement, de Selzaete sur Bouchaute, en longeant Assenede ; de Bouchoute, il marche en deux alignements vers la Lieve, qu'il atteint à 2,600 mètres de la route de Maldegheem à Breskens ; il suit ensuite ce cours d'eau, en le laissant constamment à gauche, jusqu'aux abords de Dam ; le tracé décrit alors une courbe qui permet de traverser, à angle droit, le canal de Bruges à l'Écluse ; de ce point, il va déboucher par un seul alignement, dans la mer du Nord, entre Blankenberghe et Heyst, et à proximité de Heyst.

Les longueurs des différentes parties du canal sont les suivantes :

<i>De Selzaete à Bouchoute.</i>	8,400 ^m
<i>De Bouchoute à Dam</i>	31,500
<i>De Dam à la mer</i>	11,000
		50,900 ^m
Développement total.		

C'est-à-dire un peu plus de 10 lieues de 5,000 mètres.

La largeur du canal, qui, à son origine, sera de 7 mètres au plafond, ira en croissant d'une manière uniforme, jusqu'à atteindre 20 mètres, immédiatement en amont des écluses de mer.

La pente du canal sera de 2 mètres sur tout son développement.

Indépendamment des écluses de mer, d'autres ouvrages importants seront construits au point de rencontre du canal de Bruges à l'Écluse. Des ponts fixes seront, en outre, établis sur les routes et chemins principaux traversés par le canal.

Le canal, recevant la presque totalité des eaux des Flandres, qui aujourd'hui se répartissent entre plusieurs issues, se maintiendra avec facilité un chenal à la mer.

Dans les temps de sécheresse, on aura la ressource d'y amener, par le canal de Bruges à l'Écluse, une partie des eaux du canal d'Ostende, qui a toujours un trop plein.

Le canal se divise en deux sections.

1^o *Section de Dam à la mer* ;

2^o *Section de Selzaete à Dam*.

La section de Dam à la mer, servira de voie d'évacuation aux eaux d'une partie de la région ouest de la Flandre orientale et de tout le nord de la Flandre occidentale.

Elle aura particulièrement pour effet de mettre un terme aux résultats si nuisibles du système d'écoulement pratiqué depuis 1830 ; car,

1^o Elle fera cesser les dégradations extraordinaires du canal d'Ostende, ainsi que les obstacles qu'éprouve sa navigation ;

2^o Elle permettra de poursuivre sans difficulté l'amélioration du port d'Ostende, par le moyen des chasses.

Cette section nous rendra aussi moins dépendants de la Hollande sous le rapport de l'évacuation des eaux de la Lys, évacuation qui se fait aujourd'hui par le canal de Terneuzen, et que l'on pourrait opérer, quoiqu'avec un moindre succès, par le canal d'Ostende, s'il était libéré de la sujétion de servir à l'assèchement des terres basses.

La section de Dam à Selzaete sera du plus haut intérêt pour tout le nord et pour une grande partie de la région ouest de la Flandre orientale.

Tout ce territoire est aujourd'hui dans une dépendance bien plus grande de la Hollande, que celui qui évacue ses eaux par le canal d'Ostende.

Là, en effet, la condition agricole et sanitaire de la contrée ne serait pas empirée s'il était possible de tenir constamment, dans l'intérêt de l'agriculture, les eaux du canal d'Ostende au-dessous de la côte navigable.

Sur le Brackman, au contraire, une écluse, celle de Philippine, est mise hors d'usage ; une autre, celle du Capitalendam, est au pouvoir des Hollandais ; nous sommes ainsi réduits aux seules écluses d'Isabelle.

Les travaux sont évalués ainsi qu'il suit :

<i>La section de Dam à la mer.</i>	fr. 1,720,000
<i>La section de Selzacte à Dam, non compris la partie de Selzacte à Bouchoute, dont les frais, évalués fr. 720,000, devront être supportés par le département de la guerre, comme se rapportant à un objet de défense militaire</i>	2,280,000
Ensemble	<u>4,000,000</u>

Dans ce total sont compris fr. 448,400 pour travaux imprévus ; ce qui correspond à plus du huitième des travaux prévus. Il est donc peu à craindre que dans l'exécution les estimations soient dépassées.

L'avant projet du canal a été arrêté par les ingénieurs en chef des deux Flandres, MM. de Brock et Noël, le 29 juillet 1833.

L'enquête à laquelle le travail a été soumis en vertu d'un arrêté ministériel du 16 novembre 1833, a donné des résultats entièrement favorables à ce projet :

Dans la Flandre orientale, la commission d'enquête s'est occupée, en premier lieu, de trois mémoires qui lui avaient été transmis :

Par les directions des wateringues du Capitalendam, d'Isabelle et de l'Écluse-Noire ;

Par des propriétaires et fermiers des terres qui longent la frontière hollandaise dans le district d'Eecloo ;

Par le sieur C. J. Van Windekens de Blankenberghe.

La commission fait remarquer dans son procès-verbal, que les trois directions des wateringues, après différentes observations, émettent l'avis que, si le projet n'est pas également efficace pour tous, il sera au moins utile pour le plus grand nombre ; qu'il aura l'avantage de compléter le système de la mise en mouvement des eaux stagnantes, des mares et criques, avantage immense dans un pays où la stagnation des eaux est cause de l'insalubrité de l'air ;

Que les propriétaires et fermiers des terres qui longent la frontière hollandaise, au nombre de cinquante-six, regardent l'exécution du projet comme très avantageuse ;

Que le sieur Van Windekens demande que le canal projeté réunisse le canal de Gand à Terneuzen avec le port de Blankenberghe, et soit en même temps un canal de navigation et de suation, ce qui affranchirait la Belgique des entraves qu'elle pourrait rencontrer quant à la navigation de l'Escaut.

La commission reconnaît à l'unanimité l'utilité du projet.

Elle se livre à quelques observations sur le tracé et les dimensions du canal ;

Elle exprime le vœu que des fonds soient faits, le plus promptement possible, pour la section de Dam à la mer ;

Elle émet l'opinion que, dans aucun cas, les propriétaires des terrains à

l'assèchement desquels le canal contribuera, ne pourront être tenus de contribuer dans la dépense des travaux, qui n'ont d'autre but que de rendre à ces terrains une suation qu'ils avaient acquise à grands frais et qu'ils ont perdue par les événements politiques.

M. Du Bosch, directeur des wateringues d'Isabelle et du Capitalendam, membre de la commission, déclare ne donner son adhésion au projet que sous les réserves mentionnées dans le mémoire des wateringues (1).

Le comité de conservation remplaçant la députation des états, s'est réuni à l'avis émis en faveur du projet par la commission d'enquête, et a déclaré en outre partager l'opinion de cette commission, que, dans aucun cas, les propriétaires des terrains à assécher par le canal ne peuvent être tenus de contribuer à la dépense des travaux.

Dans la Flandre occidentale, la commission d'enquête ayant pris connaissance du mémoire du sieur Van Windekens de Blankenberghe, déclare qu'il n'y a pas lieu de le prendre en considération.

La commission reconnaît, d'après les explications données par les ingénieurs en chef, et confirmées par les connaissances locales de quelques-uns de ses membres, que le canal doit avoir son débouché, non à Blankenberghe, mais vers Heyst, qui est le point le plus bas de la côte.

Elle décide ensuite, à l'unanimité, que le canal en lui-même est utile, et qu'exécuté d'après les dimensions indiquées au projet, il remplira l'objet qu'on s'est proposé. Quant à la direction du canal et aux modifications qu'il pourrait convenir d'y faire, elle s'en rapporte entièrement aux lumières des ingénieurs auteurs du projet.

En terminant, elle émet le vœu que l'État fasse immédiatement les fonds pour l'exécution de la partie comprise entre Dam et la mer, et successivement pour celle des autres parties, afin que l'achèvement en ait lieu le plus promptement possible, et qu'ainsi il soit donné aux terres de ces contrées des moyens indépendants pour la suation de leurs eaux, suation qui leur a été, de tous temps, garantie par les gouvernements qui se sont succédé.

La députation des états de la Flandre occidentale a partagé, sur tous les points, l'avis de la commission.

(1) Ces réserves sont relatives au droit que les wateringues prétendent avoir de jouir des écoulements, tels qu'ils existaient avant 1830. Elles laissent dans son entier l'adhésion donnée au projet par M. Du Bosch, en tant qu'il s'agit du mérite intrinsèque du projet.

Nous croyons utile de faire cette observation, parce que, dans la Chambre des représentants, des adversaires du projet ont pensé que M. Du Bosch, homme d'expérience en pareille matière, le considérait comme mal conçu, et en ont tiré argument contre la proposition du gouvernement.

§ 5.

PRÉSENTATION DU PROJET AUX CHAMBRES, A L'OCCASION DU BUDGET DE 1835. — PROPOSITIONS DIVERSES FAITES DANS LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS. — PROJET ADOPTÉ PAR CETTE ASSEMBLÉE. — AMENDEMENT DE LA COMMISSION DU SÉNAT. — RETRAIT DU PROJET PAR LE GOUVERNEMENT.

Les débats dont le canal de Selzaete à Blankenberghe a été l'objet dans la Chambre des Représentants, remontent à la discussion du budget du ministère de l'intérieur pour 1835.

Dans le projet de budget pour cet exercice, on avait demandé, au chap. IX, art. 3, une somme de fr. 550,000 pour les premiers travaux de la section du canal, comprise entre Dam et la mer; le libellé de cet article était ainsi conçu : « Canal de Blankenberghe à Selzaete, pour l'écoulement des eaux des Flandres, fr. 550,000. »

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

La section centrale de la Chambre des représentants ne contesta pas l'utilité du projet en lui-même, mais la majorité, ne se trouvant pas suffisamment éclairée, pensa qu'il y avait lieu d'ajourner cette dépense jusqu'au temps où les plans et devis définitifs pourraient être soumis à la Chambre.

L'article dont il s'agit, mis en discussion dans la séance du 26 janvier 1835, fut renvoyé à la section centrale, avec invitation de faire un rapport définitif avant la fin de la discussion du budget de l'intérieur. Ce renvoi fut prononcé à la demande de M. le ministre de l'intérieur, qui remit immédiatement à la section tous les plans et documents en sa possession.

Le rapport de la section centrale fut présenté par M. Dellafaille dans la séance du 31 janvier (1).

Le 2 février suivant, la proposition même fut ajournée.

Elle fut remise à l'ordre du jour en 1836, à la suite d'un rapport de la commission des travaux publics en date du 18 février (2).

Dans la séance du 12 avril 1836, M. le ministre de l'intérieur présenta un projet de loi en un article portant :

« Il sera exécuté aux frais du trésor public, un canal de Dam à la mer. Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen des fonds d'un emprunt qui sera ultérieurement réglé par la loi. »

Le surlendemain M. le ministre de l'intérieur présenta, comme complément de sa proposition, un second article, ainsi conçu :

(1) N° 63 des pièces imprimées par ordre de la Chambre des Représentants, session de 1834-1835.

(2) N° 130 des pièces imprimées par ordre de la Chambre, session de 1835-1836.

« Les frais d'exploitation, de surveillance, d'entretien et de réparations de » toute nature, seront couverts au moyen de rétributions à payer par les » diverses directions des polders intéressés, sauf le recours de ces dernières » contre les propriétaires des terrains nouvellement asséchés. Un règlement » d'administration générale à arrêter par le gouvernement, après avoir » entendu les parties intéressées, déterminera l'exécution du présent article. » Il sera tenu un compte spécial des recettes et dépenses, qui sera commu- » niqué annuellement aux administrations des polders (1). »

Le projet de M. le ministre de l'intérieur a donné lieu à plusieurs amendements, présentés dans la séance du 15 avril :

Par M. Lejeune, pour faire décider que les intéressés contribueront à l'entretien, pour une part à fixer ultérieurement par la loi ;

Par M. Gendebien, pour faire décider que les intéressés contribueront à la construction, aussi bien qu'à l'entretien, dans une proportion à régler ultérieurement par la loi ;

Par M. Dumortier, pour faire décider que la dépense de construction sera supportée, par tiers, par l'État, les provinces et les propriétaires intéressés.

M. Andries présenta enfin un projet entièrement nouveau en trois articles.

Ce projet arrête en principe la construction aux frais de l'État d'un canal de Selzaete à la mer du Nord.

Il porte en outre que l'exécution commencera par la section de Dam à la mer.

Que les dépenses de cette première section, évaluées à 1,800,000 fr., seront couvertes au moyen d'une émission de bons du trésor.

Qu'après l'achèvement de tous les travaux, la législature fixera la somme à verser annuellement au trésor par les propriétaires des terres qui déchargeront leurs eaux par le canal.

Que cette somme sera répartie par centimes additionnels sur le revenu imposable de chaque propriété et perçue par les receveurs ordinaires des contributions directes (2).

Les divers amendements mis en regard des articles proposés par M. le ministre de l'intérieur, soulevaient les questions suivantes :

1° Faut-il décréter la construction du canal depuis Dam ou depuis Selzaete jusqu'à la mer ?

2° Les frais de construction doivent-ils incomber entièrement à l'État ?

3° Dans la négative, ces frais doivent-ils être répartis entre l'État et les intéressés dans une proportion à régler ultérieurement par la loi ?

(1) Nos 167 et 170 des pièces imprimées par ordre de la Chambre des Représentants, session de 1835-1836.

(2) N° 171 des pièces imprimées par ordre de la Chambre des Représentants, session de 1835-1836.

4° Ou bien, y a-t-il lieu de faire concourir, par quote part, par exemple par tiers, l'État, les provinces et les intéressés ?

5° L'entretien doit-il être en totalité ou en partie à la charge des intéressés ?

6° Faut-il décréter un emprunt de prime abord, ou commencer par une émission de 1,800,000 fr. de bons du trésor ?

Ces questions, difficiles en elles-mêmes, se compliquaient encore par leur réunion; la Chambre en renvoya l'examen à une commission spéciale.

La commission, par l'organe de M. De Puydt, fit son rapport le 18 avril (1).

Il résulte de ce rapport que la commission s'est posé les questions suivantes :

1^{re} *question*. Le canal d'écoulement des eaux des Flandres sera-t-il fait aux frais de l'État seul, ou avec le concours des propriétaires intéressés ?

2^e *question*. L'entretien sera-t-il en entier aux frais des propriétaires intéressés, ou l'État en supportera-t-il une partie ?

3^e *question*. La loi consacra-t-elle le principe d'un canal d'écoulement de Selzaete à la mer, ou simplement de la section de Dam à la mer ?

4^e *question*. La dépense de la section de Dam à la mer, étant évaluée à 1,720,000 fr., par quels moyens y sera-t-il pourvu ?

La commission fut d'avis :

Sur la 1^{re} question, que la construction du canal devait se faire entièrement aux frais de l'État.

Sur la 2^e question, que l'entretien doit être entièrement à la charge des propriétaires.

Sur la 3^e question, que l'on peut adopter le projet ministériel, qui, bien que limité à la section de Dam à la mer, ne préjuge rien contre la section de Selzaete à Dam, dont l'utilité a été suffisamment constatée par les discussions de la Chambre, et qu'il ne servirait à rien de décréter à l'avance sans moyens d'exécution.

Sur la 4^e question, que le gouvernement peut être autorisé à émettre pour fr. 550,000 fr. de bons du trésor, à l'effet de subvenir aux premières dépenses, ainsi que cela a été demandé au projet du budget pour 1835.

La commission pensa finalement qu'il y avait lieu d'arrêter un règlement général, conformément à la proposition de M. le ministre de l'intérieur, la condition de consulter les propriétaires intéressés paraissant offrir toutes les garanties désirables.

En terminant, la commission proposa à l'adoption de la Chambre une nouvelle rédaction dans les termes suivants :

(1) N° 173 des pièces imprimées par ordre de la Chambre des Représentants, session de 1835-1836.

ARTICLE PREMIER.

« Il sera exécuté, aux frais du trésor public, un canal de Dam à la mer du Nord pour l'écoulement des eaux des Flandres.

ART. 2.

» Le gouvernement est autorisé à émettre, dans le courant de 1836, des bons du trésor pour la somme de 550,000 fr., nécessaires aux premiers travaux du canal dont la dépense est évaluée à fr. 1,720,000.

ART. 3.

» Les frais d'administration et d'entretien du canal seront couverts au moyen de rétributions à payer par les propriétaires intéressés dont les terrains écouleront leurs eaux par le canal.

ART. 4.

» Un règlement d'administration générale, arrêté par le gouvernement, après avoir entendu les parties intéressées, déterminera l'exécution de l'art. 3. »

Cette rédaction se rapproche beaucoup de celle des art. 1 et 2 proposés par M. le ministre de l'intérieur.

Elle n'en diffère, sauf quelques changements de peu d'importance, qu'en ce qu'elle ne fait pas mention d'un emprunt à affecter aux travaux, et se borne à autoriser une émission de fr. 550,000 de bons du trésor.

Dans la séance du 18 avril, sur l'observation de M. le ministre de l'intérieur, la disposition du projet ministériel, relative à l'emprunt, fut ajoutée au projet de la commission et combinée avec une émission de 550,000 fr. de bons du trésor pour les premiers travaux, en attendant la négociation de l'emprunt.

Dans la séance du 20 avril, le projet de la commission, ainsi amendé, fut adopté par 48 voix sur 65 membres présents.

La Chambre des Représentants a ainsi admis en principe *l'exécution* entièrement aux frais de l'État, et *l'entretien* entièrement aux frais des propriétaires intéressés.

SÉNAT.

La commission, que le Sénat chargea d'examiner le projet voté par la Chambre des Représentants, ne vit pas de difficulté à arrêter en principe qu'un canal serait creusé de Dam à la mer; mais l'exécution entièrement à la charge de l'État lui parut inadmissible. Elle pensa que, par application d'un principe consacré par le droit qui nous régit, et notamment le tit. VII de la loi du 16 septembre 1807, lorsqu'un ouvrage quelconque produit un avantage marquant à l'État, aux provinces, aux communes et aux particuliers, les dépenses doivent être couvertes par ceux auxquels le travail est

utile et dans la proportion des avantages qu'il leur procure. Elle rédigea en conséquence un projet nouveau, par lequel la construction était répartie entre l'État, les provinces et les propriétaires intéressés, dans les proportions suivantes : une moitié à charge de l'État, un quart à charge des provinces, un quart à charge des intéressés. La commission du Sénat jugea en outre que l'entretien devait incomber, dans les mêmes proportions, à l'État, aux provinces et aux propriétaires intéressés (1).

Ce projet de la commission a beaucoup d'affinité avec l'amendement présenté à la Chambre des Représentants par M. Dumortier, amendement qui tendait également à faire concourir à la dépense, dans des proportions différentes, il est vrai, l'État, les provinces et les propriétaires intéressés.

Il avait pour conséquence, en ce qui concerne l'État, de substituer une moitié des frais de construction, et une moitié des frais d'entretien à l'intégralité des frais de construction sans charge d'entretien.

L'amendement de la commission du sénat fut adopté dans la séance du 26 avril 1836, par 22 voix contre 15; à la séance suivante, le projet de loi fut retiré par le gouvernement.

Il ressort des discussions de l'une et de l'autre Chambre, que l'on y était généralement disposé à admettre le principe de la construction du canal. La commission du Sénat, en proposant l'amendement qui a déterminé le gouvernement à retirer le projet, disait elle-même dans son rapport, après avoir déduit les motifs de son opinion : « Nous pensons donc, Messieurs, qu'il y a » lieu de décréter le principe qu'un canal sera creusé de Dam à la mer. »

Il n'y a eu de divergence que sur la question du concours des propriétaires et des provinces dans les frais de construction; c'est sur ce point que la majorité du Sénat s'est trouvée en désaccord avec la majorité de la Chambre des Représentants.

§ 6.

PROPOSITION DE M. LEJEUNE.—NOUVELLE INSTRUCTION.—MÉMOIRE DES INGÉNIEURS EN CHEF DES DEUX FLANDRES.

Depuis le 27 avril 1836 la législature était dessaisie de la question, lorsqu'un membre de la Chambre des Représentants, M. Lejeune, usant de son droit d'initiative, en a fait l'objet d'une proposition nouvelle, présentée dans la séance du 6 avril 1837 (2).

Dans les développements de sa proposition, M. Lejeune fait remarquer

(1) N° 55 des pièces imprimées par ordre du Sénat, session de 1835-1836.

(2) N° 162 des pièces imprimées par ordre de la Chambre des Représentants, session de 1836-1837.

que l'objection principale, soulevée dans la discussion relative au canal de Selzaete, consiste à dire que, s'il est juste de donner des moyens d'écoulement aux eaux d'une partie du territoire, s'il est juste de pourvoir à la conservation de nos voies de navigation intérieure, et de remplacer les débouchés tombés, par suite des événements politiques, au pouvoir de l'ennemi, il ne serait pas juste de faire profiter, sans indemnité, de ces nouveaux travaux, les propriétés privées, et de les rendre meilleures aux dépens du trésor.

Comme la loi du 16 septembre 1807 avait été invoquée dans l'une et l'autre Chambre, l'honorable auteur de la proposition a pensé que l'on pouvait trouver dans cette loi un moyen équitable de concilier les opinions divergentes.

Tout en avouant qu'aucun exemple de l'application de la loi de 1807 ne lui est connu, M. Lejeune déclare que le principe de cette loi est juste; il propose en conséquence de décider que l'art. 30 de la loi du 16 septembre 1807 sera rendu applicable au projet de canal, ou, en d'autres termes, que les propriétés privées qui, par suite de la construction du canal, auront acquis une notable augmentation de valeur, contribueront aux frais de construction, jusqu'à concurrence de la moitié des avantages qu'elles auront acquis.

En admettant en principe le concours des propriétaires intéressés aux frais de construction, M. Lejeune se place dans une position qui tient le milieu entre le projet adopté par la Chambre des Représentants et celui de la commission du Sénat; il va plus loin que la Chambre des Représentants, qui mettait la dépense d'exécution en entier à la charge de l'État, mais aussi moins loin que la commission du Sénat, en ce qu'il laisse les provinces hors de cause (pour la construction, bien entendu). Il y a encore cette différence que M. Lejeune ne fait concourir les propriétaires intéressés, ni pour un tiers, ni pour un quart, ni pour toute autre quotité déterminée du montant de la dépense, mais à concurrence de la moitié de la plus-value que leurs propriétés auront acquise par l'ouverture du canal. De là, deux conséquences :

1^o Que l'État doit faire l'avance de tous les frais de construction;

2^o Qu'il doit faire cette avance sans certitude absolue d'en récupérer une partie, attendu que les propriétaires ne concourront à la dépense qu'autant que le canal aura augmenté la valeur de leurs propriétés et que la plus-value puisse être constatée.

Le projet de M. Lejeune comprend une disposition nouvelle relativement à l'administration et à l'entretien du canal, qu'il déclare *charge provinciale*, avec cette réserve que les propriétés intéressées, dont les eaux s'écouleront par le canal, pourront être obligées de payer de ce chef aux provinces une rétribution annuelle, en d'autres termes, il met l'entretien à la charge des provinces, sauf le recours de celles-ci contre les propriétaires.

Le projet adopté par la Chambre des Représentants portait simplement que les frais d'administration et d'entretien seraient couverts au moyen de retributions à payer par les propriétaires intéressés, ce qui permettait de croire que l'État en ferait l'avance, sauf à se rembourser par les retributions dont il s'agit.

La proposition de M. Lejeune, quant à l'entretien, différente, ainsi que nous venons de le voir, du projet voté par la Chambre des Représentants, s'écarte encore beaucoup plus du projet de la commission du Sénat. d'après lequel l'entretien devait être réparti sur le même pied que les frais de construction, c'est-à-dire une moitié à la charge de l'État, un quart à la charge des provinces et un quart à la charge des propriétaires intéressés.

La proposition de M. Lejeune se résume en ceci :

Exécution à la charge de l'État, sauf recours de l'État contre les propriétaires, si le canal crée une plus-value de leurs propriétés ;

Entretien à la charge des provinces, sauf recours de celles-ci contre les propriétaires intéressés.

Il peut paraître singulier que l'amendement de la commission du Sénat et le projet de M. Lejeune, basés l'un et l'autre sur la loi du 16 septembre 1807, s'écartent sensiblement dans leurs résultats, qui sont :

D'une part, d'imposer les provinces pour un quart de la dépense, et les propriétaires intéressés pour un second quart ;

D'autre part, de laisser les provinces en dehors de toute participation à la dépense et de n'imposer les propriétaires intéressés que conditionnellement, pour autant que le canal aura donné une plus-value à leurs propriétés, et à concurrence de la moitié de cette plus-value.

Ces différences s'expliquent cependant par la comparaison des art. 28 et 30 de la loi de 1807, qui prévoient l'un et l'autre des cas de plus-value, mais en consacrant des principes différents, quant au concours dans la dépense.

L'art. 28, qui évidemment a été pris comme point de départ par la commission du Sénat, est ainsi conçu :

« Lorsque, par l'ouverture d'un canal de navigation, par le perfectionnement de la navigation d'une rivière, par l'ouverture d'une grande route, par la construction d'un pont, un ou plusieurs départements, un ou plusieurs arrondissements, seront jugés devoir recueillir une amélioration à la valeur de leur territoire, ils seront susceptibles de contribuer aux dépenses des travaux, par voie de centimes additionnels aux contributions, et ce dans les proportions qui seront déterminées par des lois spéciales.

» Ces contributions ne pourront s'élever au-delà de la moitié de la dépense ;
» le gouvernement fournira l'excédant. »

L'art. 30 de la même loi, auquel renvoie l'art. 3 du projet de M. Lejeune, porte au contraire :

« Lorsque par suite des travaux déjà énoncés dans la présente loi, lorsque par l'ouverture de nouvelles rues, par la formation de places nouvelles, par la construction de quais, ou par tous autres travaux publics généraux, départementaux ou communaux, ordonnés ou approuvés par le gouvernement, des propriétés privées auront acquis une notable augmentation de valeur, ces propriétés pourront être chargées de payer une indemnité qui

» pourra s'élever jusqu'à la valeur de la moitié des avantages qu'elles auront
 » acquis : le tout sera réglé par estimation dans les formes déjà établies par la
 » présente loi , jugé et homologué par la commission qui aura été nommée à
 » cet effet. »

Suivant l'art. 28 , un ou plusieurs départements , un ou plusieurs arrondissements peuvent être appelés à contribuer à la dépense par voie de centimes additionnels, lorsqu'ils sont jugés devoir recueillir une amélioration à la valeur de leur territoire ; c'est *a priori* que l'on décide s'il y aura amélioration et que l'on règle le *quantum* de la contribution , laquelle peut s'élever jusqu'à la moitié de la dépense.

Le système de l'art. 30 est tout autre ; il consiste à prendre pour base de la contribution , non pas une appréciation préalable et nécessairement arbitraire d'une plus-value qui n'existe pas encore , mais une double expertise destinée à constater la valeur des propriétés avant et après l'exécution des travaux.

Ces systèmes ont tous deux leurs avantages et leurs inconvénients.

Le premier se recommande par des garanties véritables du concours des intéressés ; mais il prête jusqu'à un certain point à l'arbitraire.

Le second est plus équitable , mais il présente dans la pratique des difficultés qui peuvent rendre illusoire l'obligation imposée aux propriétaires de concourir à la dépense.

Il est vrai que la proposition de M. Lejeune établit une dérogation à la loi de 1807 , en substituant aux formes établies par cette loi (*c'est-à-dire à la double expertise*) , un règlement d'administration générale à arrêter par le gouvernement , après avoir entendu les parties intéressées. Ce règlement , d'après les développements de l'honorable auteur de la proposition , aurait pour objet de constater la plus-value au moyen du cadastre.

Le cadastre étant achevé , la valeur des terrains est établie , ce qui rend inutile l'expertise préalable voulue par la loi de 1807 ; il ne peut donc plus être nécessaire que de procéder à une estimation pour constater la plus-value que les terrains auront acquise par la construction du canal. Chaque parcelle ayant son revenu net fixé par le cadastre , il semble que l'on peut admettre ce revenu pour servir à déterminer la plus-value. Oserait-on néanmoins répondre à l'avance de la certitude des résultats de cette marche nouvelle ? En présence de l'inefficacité connue de plusieurs dispositions législatives autorisant , dans des cas analogues , un recours du gouvernement contre les propriétaires , n'est-il pas permis d'éprouver quelque doute ?

La question ayant successivement changé de face , non seulement à la Chambre des Représentants et au Sénat , mais par la proposition de M. Lejeune , une nouvelle instruction devenait nécessaire ; il était d'ailleurs indispensable , avant de se livrer à une nouvelle discussion , de résumer la discussion précédente , importante bien que demeurée sans résultat positif.

C'est la double tâche que je me suis efforcé de remplir.

Dans ce rapport j'ai eu pour objet de résumer la discussion.

J'ai demandé aux ingénieurs en chef des deux Flandres un nouveau mémoire à l'appui de leur projet.

Mon rapport et ce mémoire présentent quelques points communs ; néanmoins dans l'un et l'autre travail il y a des parties distinctes et des développements particuliers.

Il était donc utile d'annexer à ce rapport le mémoire des deux ingénieurs en chef ; il sert d'ailleurs de preuve à beaucoup de faits qui, de ma part, pourraient ne paraître que des allégations.

§ 7.

DU CARACTÈRE MIXTE DU PROJET, PAR SES CAUSES ET SES RÉSULTATS. — RÉSUMÉ DES MOTIFS D'UTILITÉ GÉNÉRALE. — RÉCAPITULATION.

Le projet du canal d'écoulement des eaux des Flandres, peut être considéré comme *mixte par ses causes et par ses résultats*.

Il est mixte dans ses causes : nous avons vu en effet que la nécessité de la construction d'un canal d'écoulement, ne résulte pas exclusivement du fait de la révolution et que, dès avant 1830, les débouchés *du Zwyn et du Brackman* étaient menacés de destruction par l'ensablement ; la révolution ne fait, sous ce rapport, que rendre immédiate et pressante une nécessité qui se serait révélée par degrés dans un avenir plus ou moins prochain.

Il est mixte dans ses résultats : en ce que les intérêts privés des propriétaires, les intérêts de la province et les intérêts généraux du pays, se lient à son exécution.

Sous le rapport de l'intérêt des propriétaires, il est à observer :

1° Que le canal présentera une ligne directe d'écoulement, infiniment préférable aux voies actuelles, en ce que les eaux débouchant à un point de marée basse, bien inférieur à ceux *du Brackman et du Zwyn*, les terres les plus basses des deux provinces pourront s'assécher de la manière la plus complète.

2° Que cette ligne sera encore préférable aux voies actuelles, en ce qu'elle ne sera pas, comme ces dernières, menacée de destruction par l'ensablement.

On est donc autorisé à croire qu'en thèse générale, le canal augmentera la valeur des propriétés, en rendant l'écoulement des eaux plus complet et plus durable.

Toutefois, le canal ne constituant point, par lui-même, un système d'écoulement, n'étant qu'un accès à la mer, vers lequel les divers intéressés devront se créer des moyens d'écoulement, la plus-value, dans les localités où on en obtiendra une, variera nécessairement, selon que les dépenses que les

intéressés auront dû faire pour se mettre en communication avec le canal, seront plus ou moins élevées.

A cet égard il faut distinguer entre les deux sections.

Pour la section de Dam à la mer, une augmentation sensible de la valeur des propriétés paraît peu probable, parce que la jouissance du nouveau canal n'y sera obtenue qu'à grands frais, vu la nécessité de reporter dans un sens opposé la perte actuelle de divers canaux d'évacuation, vu encore la nécessité de construire, avec la solidité convenable, des écluses ou des enpellements qui permettront de suivre constamment les variations du point d'eau de cette section, destinée à servir de bassin de retenue pour les chasses à la mer.

Sur la section de Selzaete à Dam, au contraire, les ouvrages à changer se réduiront à peu de chose; une augmentation plus marquée de la valeur des propriétés y sera donc probablement obtenue.

Sous le rapport des intérêts généraux du pays, nous avons d'abord à nous rendre compte de la position politique de la Belgique, quant à l'écoulement des eaux des Flandres.

Cette position est double, selon qu'on la rattache au *status quo* consacré par la convention du 21 mai 1833, ou au traité du 15 novembre 1831.

Le *status quo* résultant de la convention du 21 mai, réduit nos moyens d'écoulement aux écluses d'Isabelle sur le Brackman, à celle du Hazegras sur le Zwyn et au canal d'Ostende, approprié à la double destination de voie navigable et de voie d'écoulement, et satisfaisant, d'une manière incomplète, à l'une et à l'autre; il nous laisse d'ailleurs exposés aux inondations que les Hollandais ont la faculté de pratiquer sur notre territoire.

Quelle serait au contraire notre position dans l'hypothèse de l'exécution du traité du 15 novembre?

Ce traité consacre en ces termes, dans son art. 8, les droits de la Belgique vis-à-vis de la Hollande, en ce qui concerne l'écoulement des eaux des Flandres : « L'écoulement des eaux des Flandres sera réglé entre la Hollande et la » Belgique, d'après les stipulations arrêtées à cet égard dans l'art. 6 du traité » définitif, conclu entre S. M. l'empereur d'Allemagne et les États généraux, » le 8 novembre 1785; et, conformément au dit article, des commissaires » nommés de part et d'autre, s'entendront sur l'application des dispositions » qu'il contient. »

La Belgique se trouve ainsi replacée sous l'empire de l'art. 6 du traité de Fontainebleau du 8 novembre 1785, article ainsi conçu : « Leurs hautes puissances » feront régler de la manière la plus convenable, à la satisfaction de l'empereur, l'écoulement des eaux des Pays-Bas de S. M., en Flandre et du côté de » la Meuse, afin de prévenir, autant que possible, les inondations. LL. HH. PP. » consentent même, qu'à cette fin il soit fait usage, sur un pied raisonnable, » du terrain nécessaire sous leur domination. Les écluses qui seront construites » à cet effet sur le territoire des États généraux, resteront sous leur souveraineté, et il n'en sera construit dans aucun endroit de leur territoire, qui pourrait nuire à la défense de leurs frontières. Il sera nommé respectivement,

» dans le terme d'un mois après l'échange des ratifications , des commissaires
 » qui seront chargés de déterminer les emplacements les plus convenables pour
 » les dites écluses ; ils couviendront ensemble de celles qui devront être sou-
 » mises à une régie commune. »

En présence de ces stipulations, on peut se demander si, sous le rapport de l'écoulement des eaux des Flandres, la Belgique doit compter exclusivement sur l'appui des traités, sans se ménager des moyens matériels en son pouvoir ; si, à moins d'une nécessité absolue, il peut nous convenir d'emprunter pour l'écoulement de nos eaux, le territoire étranger, dont nous voulons pouvoir nous passer pour la voie commerciale d'Anvers au Rhin ; si, appréciant à sa juste valeur l'avantage de conserver nos voies commerciales parfaitement indépendantes, nous ne devons pas aussi attacher le plus haut intérêt à ne pas mettre nos moyens d'écoulement sous la souveraineté et à la merci de la Hollande ?

L'écoulement que nous chercherions à obtenir par la Zélande ne serait-il pas d'ailleurs toujours précaire et sujet à une foule de contestations, par l'obligation où nous serions de ne faire usage du territoire de la Hollande que *sur un pied raisonnable*, et de manière à ne pas nuire à la défense de ses frontières ?

Pouvons-nous, en outre, compter sur une exécution franche et complète du traité de la part de la Hollande, lorsqu'elle ne peut s'y prêter sans se nuire jusqu'à un certain point à elle-même (1) ?

La Belgique ne pouvant se contenter indéfiniment des moyens d'écoulement que lui donne le *status quo* du 21 mai, ni compter sur un écoulement efficace et indépendant après un arrangement définitif avec la Hollande, il faut donc s'attacher à rechercher jusqu'à quel point les considérations d'intérêt général doivent exercer une influence prépondérante dans la question de l'ouverture immédiate d'une nouvelle issue à la mer.

Les observations suivantes peuvent encore ne pas paraître sans importance.

Les Flandres, par la révolution de 1830, ont vu renaître une servitude qui a pesé sur leurs terres basses pendant deux siècles ; l'expérience n'atteste que trop combien une servitude de ce genre est dure, non seulement pour les localités qu'elle atteint immédiatement, mais pour le pays en général. Car, qu'on y fasse bien attention, le pays ne peut consentir à ce que certaines portions du territoire soient victimes de désastres tels que les inondations, surtout lorsqu'ils tiennent à une cause politique. Sous ce rapport, il y a solidarité entre toutes les provinces. Les désastres advenant, les Chambres seront amenées par une force irrésistible à y mettre un terme, fût-ce au prix des plus grands sacrifices. Ce n'est là ni une théorie, ni une supposition. Un fait récent, et dont le souvenir restera long-temps dans nos esprits, prouve que telle est la marche inévitable des choses. Les Hollandais, au moyen des forts qu'ils occupent sur les rives de l'Escaut, avaient le pouvoir de s'opposer au réendiguement du poldre de Lillo, d'y maintenir indéfiniment les eaux, de perpétuer la possibilité ou le danger d'inondation pour les poldres environnants. Pour sortir de

(1) Voyez, à cet égard, le rapport de M. l'inspecteur Vifquain, annexe n° 8 du mémoire.

cette situation , nous avons négocié avec la Hollande , nous lui avons fait des concessions qui auraient arrêté quelques-uns d'entre nous , et qui nous ont tous douloureusement affectés : nous avons consenti à la démolition d'un fort ; nous avons permis à la garnison de Lillo de communiquer par notre territoire avec le Brabant septentrional ; nous avons affecté aux travaux de réendiguement une somme de deux millions (la moitié de ce que doit coûter le canal de Selzaete). Ce qui est arrivé dans les environs de Lillo peut se reproduire dans les Flandres. Si les Hollandais usaient du pouvoir qu'ils ont d'y pratiquer des inondations , nous pourrions nous voir contraints à leur faire des concessions bien regrettables et à dépenser beaucoup d'argent pour n'obtenir qu'un soulagement précaire et momentané. Il ne peut donc être indifférent aux localités, même les plus éloignées des Flandres, que les terres basses de ces deux provinces sortent de la sujétion de la Hollande par un écoulement direct à la mer.

La frontière des Flandres , l'un des points sur lesquels le pays est le plus vulnérable , doit , dans l'intérêt de la généralité autant que dans le sien propre, être à l'abri de sinistres éventualités. Il est de notre devoir, en un mot , puisque nous en avons les moyens , d'améliorer la position que la politique nous a faite. De ce point de vue , la question s'agrandit. Ce canal sera , de même que le chemin de fer d'Anvers au Rhin , destiné à consolider notre nationalité ; il contribuera , aussi bien que le chemin de fer , à nous créer une existence durable , en dehors de toute communauté avec la Hollande. En donnant aux Flandres un écoulement dont la nécessité est sentie depuis deux siècles , et que les efforts de Joseph II n'ont pu réaliser, il rendra indissolubles les liens qui unissent ces provinces au reste du pays.

On peut ajouter que le canal de Selzaete est encore un objet d'utilité générale à d'autres titres :

1° Il permettra , comme moyen de représailles , de priver d'eau douce toute la Zélande , depuis le Sas de Gand jusqu'à l'Écluse ; il suffira , pour que ce résultat soit atteint , de conduire à la mer , par le nouveau canal , ainsi que nous en aurons toujours la faculté , les eaux de l'Eede , de la Lieve et du canal de Bruges à l'Écluse.

2° Le canal servira comme ligne de douanes et comme ligne de défense ; il ne peut , il est vrai , arrêter la marche d'un corps d'armée ; toutefois le génie militaire doit avoir apprécié très haut l'utilité qu'il présente , pour avoir demandé le prolongement de la ligne sur une longueur de 8,400 mètres , ce qui imposera au département de la guerre une dépense de 720,000 francs ; cette utilité résulte notamment de ce que les chemins de communication , dans cette partie des Flandres , étant généralement plus bas que les terres cultivées , il importe qu'il ne dépende pas des Hollandais de les rendre impraticables pour le transport de nos troupes , en les submergeant.

3° En permettant une manœuvre régulière des écluses de chasse , il sera le meilleur auxiliaire pour maintenir à sa profondeur , et améliorer ultérieurement le seul port important que nous possédions sur la mer du Nord , le port d'Ostende , pour lequel nous avons dépensé , depuis 1830 , en entretien et en travaux extraordinaires , près d'un million (991,081 32).

4° Par le canal de Selzaete , le canal de Bruges à Ostende sera rendu à sa destination ; la navigation pourra de nouveau s'y faire avec promptitude et sûreté ; les avantages des autres canaux compris dans la belle ligne qui s'étend depuis l'Escaut à Gand jusqu'à la frontière de France vers Dunkerque, ne seront plus partiellement détruits par une lacune résultant des baisses du canal d'Ostende ; cette ligne sera praticable en tous temps sur tout son développement. La province ne sera plus entraînée dans un entretien additionnel ruineux, dont le coût annuel (fr. 50,000) équivaut aux intérêts d'un million : un quart de la dépense de la construction du canal de Selzaete serait ainsi récupéré par l'entretien plus économique du canal d'Ostende.

5° En mettant en mouvement les eaux stagnantes des mares et criques, le canal de Selzaete rendra la frontière des Flandres moins insalubre, et rendra moins difficile et moins meurtrier le service des garnisons et celui de la douane.

RÉCAPITULATION.

De nouveaux moyens d'écoulement sont nécessaires dans les Flandres.

Cette nécessité est due en partie aux évènements de 1830.

Le canal destiné à procurer ces nouveaux moyens d'écoulement offre de nombreux rapports d'utilité générale.

Le projet étant ainsi d'un caractère mixte dans ses causes, en partie politiques, et dans ses conséquences, en partie d'intérêt général, comment faire la part de chaque cause et de chaque intérêt ?

La Chambre des Représentants, par son vote du 20 avril 1836, a cru faire cette part en mettant *exclusivement* à la charge de l'État la *construction* ; à la charge des *propriétaires*, l'*entretien*.

Le Sénat a regardé la part de l'État comme trop forte, et a pensé qu'il était même juste de faire concourir *les provinces* aux dépenses ; par son vote du 26 avril 1836, il a mis à la charge de l'État la moitié de la *construction*, à la charge de la province le troisième quart et à la charge des propriétaires le dernier quart ; d'après la proposition de la commission, les frais d'*entretien* devaient être répartis dans la même proportion.

La proposition qui vous est soumise par un membre de cette Chambre, fait de la *construction*, une charge de l'État, de l'*entretien*, une charge de la *province*, en accordant et à l'État et à la province un recours éventuel contre les *propriétaires* (1).

D'autres combinaisons pourraient encore être essayées dans ce concours de causes et d'intérêts d'ordres divers.

(1) Voir à l'appendice, le texte des trois propositions.

Mais, en admettant avec le Sénat et avec l'auteur de la proposition qui vous est présentée, la nécessité de la participation des propriétaires, il est une question qui domine toutes les combinaisons, et qui, résolue, simplifierait la discussion, à savoir :

La participation des propriétaires consistera-t-elle dans le *recours éventuel* contre eux *après* l'exécution du canal ?

Ou bien : cette participation consistera-t-elle dans le paiement d'une *quote part ou d'une somme* fixée *avant* l'exécution ?

, Le taux même de cette quote part n'est qu'une question secondaire.

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

PIÈCES JUSTIFICATIVES.

Mémoire des ingénieurs en chef des deux Flandres, du 3 septembre 1837.

§ 1^{er}. — HISTORIQUE DU PROJET.

1^{re} ÉPOQUE. Depuis des siècles, la nécessité d'ouvrir vers la mer du Nord des voies par lesquelles l'écoulement des eaux des Flandres pourrait se faire d'une manière directe et sans entraves. Avant la réunion à la France. s'est fait sentir à diverses époques, soit que la nature elle-même ait supprimé en partie et parfois, en totalité, par l'envasement, les diverses criques et bras de mer, qui s'étendaient dans la Zélande et les deux Flandres, soit que la rive gauche de l'Escaut comprenant la Zélande et ces deux dernières provinces, ait passé tantôt sous une seule, tantôt sous plusieurs dominations.

C'est ainsi que l'histoire nous apprend que, dès le 10^e siècle, les Gantois furent obligés de songer à établir un écoulement vers la mer, par suite de l'envasement successif des criques, qui se prolongeaient jusque près de leur ville. Plus tard le canal appelé la Lieve, cessa également de remplir son but. L'anse ou le Zwyn, qui s'enfonçait jusqu'à Dam et y formait un vaste port, ayant également subi un envasement presque total.

Nous voyons aussi que sous Charles-Quint, on creusa le canal dit du Sas de Gand, pour conduire une partie des eaux du pays, directement à la mer, mais qu'à cette époque, déjà, devant traverser un pays étranger, cette voie n'était que bien précaire. Il en fut de même plus tard pour toutes les écluses qui furent établies sur le Brackman et le Zwyn; la Zélande possédée par les Hollandais, renfermait tous les moyens, non seulement d'évacuer les eaux des Flandres, mais encore, suivant le caprice de ses maîtres, ceux de nuire à ses voisins, en tendant, chez ceux-ci, des inondations d'eau de mer.

Ces écluses furent, toujours, entre leurs mains, des armes, dont ils appuyèrent leurs menaces dans toutes les circonstances politiques, et, au besoin, s'en servant comme d'un puissant auxiliaire à la défense de leur pays.

C'est dans cette situation que l'histoire nous montre les Flandres vis-à-vis de la Hollande, encore sous le règne de Joseph II.

Ce monarque sentit tout l'odieux de la terrible servitude que possédaient les Hollandais sur une partie de ses sujets, et l'appui constant qu'ils y trouvaient, dans toutes leurs exigences envers son gouvernement.

C'était pour s'affranchir à jamais d'une position à la fois aussi humiliante, et aussi préjudiciable aux intérêts des Flandres, qu'en 1782, il conçut l'idée de créer des moyens d'écoulement, entièrement indépendants du sol étranger.

Afin de réaliser ce grand projet, ce souverain crut devoir, sans l'intervention des États de Flandres, charger de l'étude des lieux, et de l'exécution des travaux, des ingénieurs nationaux. A cet effet, il envoya dans le pays le colonel du génie De Briou, accompagné de plusieurs autres officiers, avec la mission de rechercher les voies les plus propres à conduire directement à la mer les eaux des Flandres.

Mais malheureusement, dès le début des opérations, une triste rivalité vint paralyser les bonnes intentions du monarque. L'envoi d'ingénieurs étrangers fut pour les États un motif

de plainte d'empiétement de la cour sur leurs prérogatives. Leurs ingénieurs provinciaux, ou directeurs, y virent, à leur tour, un manque de foi dans leurs connaissances.

De cette division naquit inévitablement un refus aux ingénieurs auliques, de tous renseignements locaux, et même, on le dit à regret, on ne se contenta pas de rester passif; tous les moyens furent employés pour entraver les opérations et même plus tard pour détruire des ouvrages exécutés.

Cependant, malgré les obstacles qui surgissaient tout autour du colonel De Bron, il mit son projet à exécution.

Il consistait :

1° Dans le creusement d'un canal longeant la frontière hollandaise, et connu aujourd'hui sous le nom de *canal De Bron*, et dans l'établissement de l'écluse du Hazegras, dans le Zwyn, sur le territoire belge; point qu'il couvrit d'un fortin. (Voyez la carte, jointe au présent mémoire, annexe n° I.)

Ce canal devait recevoir une partie des eaux dont l'écoulement avait lieu par le territoire hollandais.

2° Dans le creusement des canaux latéraux à celui d'Ostende et dans la construction des écluses de *Plasschendale*, *Zandvoorde* et *Vingerlinck*, qui toutes trois ont été exécutées.

Ces ouvrages étaient destinés, avec les criques des Schorrelanden et le port d'Ostende, à opérer l'évacuation des eaux des terres, des canaux d'écoulement des deux Flandres, de la Lys et de l'Escaut.

Ce vaste projet fut mis à exécution presque sur tous les points à la fois, et dès lors seulement, le public put en juger. La critique fut accablante. Partout on signala le manque de moyens suffisants à l'évacuation. Aussi le Franc de Bruges et les États souverains adressèrent-ils des plaintes si justes et si fondées, que la suspension des travaux eut lieu, et que les ingénieurs auliques furent rappelés des Flandres.

Telle fut l'issue malheureuse de la grande pensée de Joseph II.

Il n'en reste, aujourd'hui, pour l'écoulement des eaux des terres basses, longeant le territoire hollandais, que la seule écluse du Hazegras et son canal. Encore l'élévation du busc de cette écluse, son peu d'ouverture et les dimensions exigües du canal, ont toujours forcé d'avoir recours aux écluses de la Hollande, ou au canal d'Ostende, pour l'évacuation seule d'une partie des eaux du nord de la Flandre occidentale. D'ailleurs l'emplacement de cette écluse était trop mal choisi, pour que son effet ne dût bientôt être neutralisé. Placée au Zwyn, sur une de ses branches, dont l'envasement marche avec rapidité, il était facile à prévoir que bientôt elle serait sans utilité, et que les Hollandais conserveraient toujours la possibilité de se rendre maîtres de son débouché.

Ce fut peu de temps après l'état de choses que l'on vient de voir, dans lequel Joseph II avait laissé les Flandres, que les grands événements politiques, qui bouleversèrent la France et presque tous les états voisins, amenèrent la domination de cette puissance sur la Belgique, et sur toutes les possessions hollandaises situées sur la rive gauche de l'Escaut.

2^e ÉPOQUE. — Dès lors, tous les inconvénients résultant pour les Flandres de la possession des écluses de la Zélande par des mains étrangères, vinrent à cesser. L'écoulement se fit sans entraves, et devait même être amélioré; car ce fut à cette époque que Napoléon voulant, par l'intérieur du pays, communiquer des bouches de l'Escaut avec les ports de la Manche, fit commencer le creusement du canal de Broskens, qui, tout en étant un canal navigable, devait cependant aussi faciliter l'écoulement des eaux des terres.

Pendant la réunion à la France et le royaume des Pays-Bas.

Les événements politiques de 1814 vinrent arrêter ces travaux, au moment qu'ils étaient en pleine activité.

A la domination française succéda le royaume des Pays-Bas, qui, comprenant également sous un sceptre la Zélande et les Flandres, maintint à ces provinces la même position qu'elles venaient d'avoir pendant 20 ans.

Cependant, ce dernier gouvernement reconnaissant aussi l'insuffisance des moyens d'écou-

lement par la Zélande , et qu'un jour les envasements successifs les feraient disparaître en grande partie , s'occupa bientôt de chercher un remède au mal. En conséquence , le canal du Sas de Gand fut recreusé et poussé jusqu'à Terneusen , dans l'Escaut.

Il devait évacuer les eaux des terres basses d'une partie du nord de la Flandre orientale , et celles de la Lys.

Le débouché qu'offrait le Zwyn , attira également les regards du gouvernement. Sa perte prochaine , résultat de l'envasement , fit sentir la nécessité de songer à le remplacer. Auss fut-il démontré sans peine que l'achèvement du canal de Breskens était inévitable. Une disposition royale (voyez annexe n° 2) intervint à cet égard , et dès cet instant l'époque de la reprise des travaux fut fixée.

Mais il était réservé à de nouveaux évènements politiques d'arrêter une seconde fois l'exécution d'un projet si essentiellement nécessaire aux Flandres.

3^e ÉPOQUE. De puis 1830 jusqu'à ce jour. La révolution de 1830 , en séparant la Belgique de la Hollande , vint replacer les Flandres vis-à-vis de la Zélande , dans la position malheureuse qu'elles avaient sous Joseph II , et dont ce souverain chercha vainement à les faire sortir , malgré les plus grands sacrifices.

§ 2. — MODE D'ÉCOULEMENT AVANT 1830.

a. Sous le gouvernement autrichien. Aujourd'hui , ramenés aux voies d'écoulement qui existaient sous le gouvernement autrichien , nous croyons nécessaire de les énumérer et d'en faire connaître la position.

L'écoulement de la partie du nord de la Flandre orientale , s'opérait par le Sas de Gand et par le Brackman , au moyen des écluses d'Amélie , d'une part , et de Philippine et de Capitallendam , de l'autre. Toutes étaient situées sur le territoire hollandais et manœuvrées par eux.

La partie ouest de cette province , et le nord de la Flandre occidentale évacuaient leurs eaux par le Zwyn , au moyen des écluses du watergang d'Éclloo , de l'Ecde , du Paswater et du Hazegras. Cette dernière seule placée sur le territoire de la Belgique.

Les eaux de la Lys s'écoulaient par le canal de Gand à Bruges et Ostende , et par celui du Sas de Gand (voyez la carte générale , annexe n° 1.)

b. Pendant la réunion à la France. Sous l'empire français les mêmes voies d'assèchement furent mises en usage , mais sans aucune ontrave , ainsi que nous l'avons déjà dit.

On y ajouta l'écluse Isabelle , située sur le Brackman , à la hauteur de Bouchaute.

c. Sous le royaume des Pays-Bas. Sous le royaume des Pays-Bas , les mêmes moyens d'évacuation continuèrent à être employés , et le recreusement du canal du Sas de Gand , qui fut poussé jusqu'à Terneusen , vint apporter une grande amélioration dans la situation de l'écoulement des terres du nord de la Flandre orientale , et , en recevant les eaux de la Lys , fit disparaître une des grandes servitudes du canal de Gand à Bruges et Ostende.

L'achèvement de la partie du canal de Breskens , comprise entre Bruges , Dam et la ville de l'Écluse , ainsi que l'ouverture d'un canal latéral , améliora également les moyens d'assèchement de la partie du nord de la Flandre occidentale , en ce que ces ouvrages , en conduisant une grande quantité d'eau à la ville de l'Écluse , fournissaient les moyens de chasse nécessaires au curage du chenal du Zwyn , et retardaient ainsi l'envasement de ce débouché.

§ 3. — CHANGEMENTS SURVENUS DEPUIS 1830 DANS LE SYSTÈME D'ÉCOULEMENT DES EAUX.

Dès les premiers jours de la révolution , la Belgique perdit à-peu-près tous les moyens d'écoulement que nous venons d'indiquer. En effet , les commandants des places de l'Écluse , d'Aardenbourg , de Philippine et du Sas de Gand , soit pour leur défense , soit pour porter la désolation dans les Flandres , tendirent des inondations d'eau de mer par ces mêmes écluses qui , naguère , n'étaient manœuvrées que pour faire fleurir l'agriculture.

Le poldre de Passegueule , par sa configuration étroite et allongée , pouvant former une ligne de défense pour mettre à couvert plusieurs communes du territoire hollandais , fut inondé

par la fermeture de l'écluse du Capitalendam, qui, d'abord restée dans nos mains, nous fut enlevée en 1831, de sorte qu'aujourd'hui nous ne possédons plus, sur notre territoire, que la seule écluse du Hazegras, défectueuse sous plusieurs points, comme déjà nous l'avons dit, et celle des Isabelles, placée sur le sol hollandais, mais restée en notre possession.

Privées donc, comme on vient de le voir, à peu près de tous moyens d'écoulement; entourées d'inondations d'eau de mer, élevées en général de un à deux mètres au-dessus de leur sol, tandis que, par la situation de la Zélande, la majeure partie de ce pays en était préservée, les Flandres se trouvèrent dans la position la plus fâcheuse.

Afin même d'empêcher par les divers canaux l'introduction de l'eau de mer jusqu'au sein de ces provinces, il fallut se hâter de les barrer le plus près possible de la frontière, et de détruire ainsi jusqu'à la possibilité même d'évacuer dorénavant par leur secours.

Cette triste situation des choses ne pouvait cependant durer. Partout, le cri de détresse se fit bientôt entendre. Des habitations, les plus beaux polders, les plus fertiles campagnons, les plus riches pâturages se couvrirent d'eau. Il fallut aviser, sans perdre de temps, aux moyens propres à soulager le pays, en cherchant de nouvelles voies d'assèchement.

Ce fut, à cet effet, que le gouverneur de la Flandre occidentale convoqua à Bruges les plus grands propriétaires inondés, les chambres de commerce, ainsi que les diverses administrations de wateringues. Cette assemblée prit la résolution consignée dans l'annexe n° 3.

Il s'ensuivit, qu'immédiatement, on procéda à l'établissement des ouvrages indiqués par des retombes, dans la carte générale (annexe n° 1.)

Ils consistèrent dans :

- A. Le comblement de l'Écluse-Noire, qui menaçait à chaque instant de céder à la pression de l'eau de mer de l'inondation tendue par les Hollandais, autour de la place de l'Écluse.
- B. Éclusette pour empêcher l'introduction de l'eau de mer, par le canal latéral au canal de Bruges.
- C. Éclusette servant à remplacer l'écluse bleue, lorsque contre celle-ci se trouvait l'inondation d'eau de mer.
- D. Barrage pour empêcher l'introduction de l'eau de mer par le canal de Bruges.
- E. Éclusette pour évacuer vers l'écluse du Hazegras.
- F. Coupure pour l'introduction dans le canal de Bruges des eaux de Lapschuere.
- G. Barrage pour empêcher les eaux de Dam de se rendre vers la coupure F et le Hazegras.
- H. Barrage, aqueduc et empellements pour, à volonté, faire passer les eaux de Lapschuere vers Ostende, et rendre l'écoulement vers l'écluse du Hazegras, indépendant du point d'eau des canaux de Bruges et Ostende.
- J. Éclusette pour l'introduction des eaux de Ramboutswerve et Oostkerke dans le canal de Bruges à Ostende.
- K. Coupure pour l'introduction de la Lieve dans le canal de Bruges, son écoulement qui se faisait par le canal *het geleed* ou canal latéral à celui ci-dessus, ayant été supprimé par le barrage G et l'éclusette B.
- L. Éclusette pour l'introduction dans le canal de Bruges, des eaux du sud de Dam et de Sainte-Croix.

Par ces constructions, le canal de Bruges à Dam et à la ville de l'Écluse, fut destiné à recevoir les eaux des terres de ses deux rives et celles de la Lieve et de l'Eede, mis en communication avec le canal d'Ostende. Ce fut, désormais, par cette seule voie que l'écoulement devait se pratiquer. Il est vrai que l'écluse du Hazegras restait à la Belgique, mais son secours ne pouvait être compté que pour peu de chose, car le Zwyn, privé des eaux que fournissaient le canal latéral au canal de Bruges, la Lieve et l'Eede, comme moyen de chasse, s'est fortement envasé, et la chose continue d'une manière rapide.

Le canal d'Ostende est donc, aujourd'hui, devenu le seul moyen d'écoulement de la

partie ouest de la Flandre orientale. Mais voyons dans quelle position cet état de choses a mis ce canal.

Le canal d'Ostende, qui établit une ligne de navigation, d'une part, de la mer vers l'intérieur du pays, et de l'autre vers Nieupoort, Furnes et Dunkerque, en alimentant les canaux qui unissent ces villes, avait, avant 1830, été porté dans le meilleur état d'entretien. Ses digues avaient reçu des revêtements en briques, ou en fascinages, partout où les circonstances l'exigeaient; son plafond depuis Bruges jusqu'au village de Nieuwege, longueur de $1 \frac{1}{4}$ lieue, avait été porté à une profondeur de $4^m,25^c$ sous le repère de la cote ordinaire de navigation, et l'on ne baissait les eaux que lorsqu'il était nécessaire d'exécuter des ouvrages.

La navigation s'y faisait avec sécurité, et nulle entrave ne venait arrêter les navires au milieu de leur voyage. Ils arrivaient à leur destination sans frais extraordinaires et sans crainte de voir subir à leur cargaison des avaries.

Aujourd'hui la chose est bien changée, ainsi que l'atteste l'annexe n° 3. Il est nécessaire, pendant les mois d'hiver, de baisser le canal d'Ostende, et par contre celui de Bruges vers Dam et l'Écluse, trois jours par semaine.

Outre ces jours fixés, bien des fois ces baisses ont dû être prolongées.

Ceci est prouvé par le tableau des jours de chômage, annexe n° 4.

La navigation doit nécessairement en souffrir, car ces baisses venant toujours d'une manière inattendue et dépendant du degré de retenue qu'on peut opérer dans Bruges, des eaux du canal de Gand, de l'état de l'atmosphère et de celui de la mer, puisqu'elles ne peuvent s'opérer qu'à l'aide de la marée et des écluses de Slykens, il en résulte que des navires sont, à chaque instant, arrêtés subitement dans leur voyage et sont obligés d'attendre 10 et 15 jours pour pouvoir continuer leur route. D'autres venant à s'atterrer, courent le risque d'être rompus. Enfin, chaque année, à diverses époques, il n'est pas rare de voir stationner à l'entrée du canal de Nieupoort, pendant des semaines entières, des rames de 50, 60 et jusqu'à 100 bateaux de charbon qui sont en destination du Hainaut pour Dunkerque; et cela, parce que le point d'eau du canal d'Ostende, devant se tenir bas, la cote d'eau de navigation des canaux vers Dunkerque ne peut être atteinte. L'annexe n° 5 prouve à quel point le commerce peut être gêné.

Mais, si ces baisses fréquentes portent un préjudice immense à la navigation, ce n'est point le seul mal qu'elles engendrent. Le courant qu'on établit dans le fond du canal, change de place le plafond, y cause des atterrissements et, rongant le pied des digues, y cause une suite d'éboulements tels, que déjà, depuis Bruges jusqu'à Nieuwege, la profondeur, sous la cote ordinaire de navigation qui, en 1830, était de $4^m,25^c$, n'est aujourd'hui plus que de $3^m,90^c$ à 4 mètres. D'un autre côté, les baisses devant s'opérer aussi bas que possible, elles sont portées sous le pied des revêtements en briques, et en fascinages, dont la profondeur d'établissement avait été primitivement trouvée suffisante. Aujourd'hui, étant déchaussés, ces ouvrages doivent successivement être démolis et reconstruits sur une plus grande hauteur.

Il en est de même des plates-formes qui, dans plusieurs endroits, ont été coulées pour empêcher les affouillements; on doit actuellement leur donner de plus grandes dimensions et en augmenter le nombre.

Les revêtements en briques, qui se construisent maintenant, doivent, pour les mêmes causes, avoir beaucoup plus de hauteur et les parties à revêtir, vu les grands éboulements qui ont lieu, se multiplient chaque jour d'une manière remarquable. La chose est même telle, que si cet état doit continuer, il deviendra indispensable d'exécuter ce genre de travail sur la longueur totale entre Bruges et Nieuwege, rives qui, avant 1830, n'exigeaient presque pas d'entretien, par la bonté du sol et parce qu'elles étaient garnies de roseaux.

Actuellement le pied des souches se trouvant rongé et dégarni par le courant, en obéissant à leur pesanteur, elles se détachent, entraînent avec elles de grandes parties de talus, et forment dans le fond du canal, des obstacles à la navigation.

Les annexes n° 6 et 7, comprenant la comparaison des travaux et des sommes qu'ils ont

coûté pendant les sept dernières années avant 1830, et celles qu'il a fallu dépenser depuis cette époque jusqu'à ce jour, démontrent clairement le préjudice que supporte ce canal, et par contre la Flandre occidentale, puisqu'elle est obligée de pourvoir à son entretien.

Nous venons de signaler les maux résultant pour la navigation, le canal lui-même, et la manière dont sont compromis les intérêts provinciaux; cependant il nous reste encore à parler d'un fait bien essentiel, qui encore résulte de l'évacuation par le canal d'Ostende. En effet, cet écoulement se pratique en baissant le canal par les écluses de Slykens, à marée descendante. Cette manœuvre cause inévitablement un gonflement dans le chenal du port d'Ostende, qui a pour résultat fâcheux, tant d'empêcher les chasses dans le port, en ne permettant pas les retenues nécessaires dans les bassins, moyens indispensables à employer à son curage et à l'enlèvement de la barre qui couvre son entrée, que de gêner l'évacuation des polders et des terres situées entre Blankenborghe, le canal d'Ostende, le port de cette ville et la côte, ainsi que des ports de Sainte-Catherine, Camerlinks, Snaeskerke, etc., situés au sud d'Ostende. Tous obtiennent leur assèchement par la Nord'hede et le Gauweloose, dont le déversement se fait dans le chenal.

Ces propriétés en éprouvent un grand préjudice, et leurs maîtres ne s'abstiennent d'élever de justes plaintes que parce qu'ils ont l'espoir que cet état de choses viendra à finir incessamment, par l'ouverture d'une nouvelle voie d'écoulement, débouchant directement dans la mer.

Dans la Flandre orientale, on fut obligé d'avoir recours à des moyens analogues à ceux employés dans la province voisine. La grande élévation à laquelle ses eaux furent portées, afin de tendre les inondations défensives dont on a parlé plus haut, ne permit plus aux polders riverains d'effectuer leur assèchement, étant tout à coup privés de leurs voies naturelles d'écoulement. Comme l'écluse d'Isabelle seule était libre et restait en notre possession, il n'y avait d'autre moyen, pour remédier au mal qui accablait les polders, que de tâcher de mettre leurs eaux en communication avec cet ouvrage, dont la capacité fut agrandie proportionnellement au volume des eaux nouvelles, auxquelles il allait devoir donner passage.

C'est dans ce but qu'on a creusé, aux frais du gouvernement, un petit canal depuis Assenede jusqu'à Bouchaute, qu'on a construit une nouvelle écluse à côté de celle des Isabelles, et que la wateringue du Capitalendam a également fait ouvrir un conduit pour amener aux écluses des Isabelles les eaux qui se déchargeaient autrefois en partie par la ville de l'Écluse et en partie par le Capitalendam. (Voyez les retombes *M, N, O.*)

Le petit canal d'Assenede à Bouchaute a parfaitement rempli son but, et l'assèchement, de ce côté, a pu s'opérer.

Mais il n'en a pas été de même du conduit de la wateringue du Capitalendam, qui, devant amener les eaux de quelques terrains assez éloignés, n'a pas complètement satisfait aux besoins de ces localités. D'un autre côté, la force des choses ayant obligé d'emprunter le sol étranger, pour y placer la nouvelle écluse et une partie du premier des canaux, dont il vient d'être parlé, les nouvelles voies ne nous soustraient pas au mal signalé plus haut.

C'est pour nous mettre à l'abri de ces calamités, c'est pour rendre aux Flandres et à la navigation la position que les événements politiques viennent de leur faire perdre, c'est pour affranchir du caprice de voisins ennemis une partie du sol et des habitants de la Belgique, c'est enfin pour nous créer une frontière facile à défendre et une arme puissante propre à opposer aux vexations ultérieures des Hollandais, en nous rendant maîtres de toutes les eaux douces de la Zélande, que l'ouverture d'un canal d'écoulement, partant des environs de Selzaete, longeant la frontière hollandaise, passant à Dam et débouchant dans la mer du Nord entre Blankenberghe et Heyst, est devenue une nécessité et une question vitale pour le pays.

§ 4. — RÉSULTATS DU PROJET CONSIDÉRÉ DANS SES DEUX PARTIES (DE DAM A LA MER ET DE DAM A SELZAETE),
SOUS LE RAPPORT GÉNÉRAL DE L'ÉCOULEMENT DES EAUX ET DE LA NAVIGATION.

Le projet dont il est question peut, à proprement parler, se diviser en deux sections: la première, de la mer à Dam, et la deuxième, de cette ville à Selzaete. La construction peut

également suivre cette division, car l'importance de chacune d'elles, tant sous le rapport de l'évacuation, que sous celui des résultats qui doivent en naître pour la navigation, est à des degrés différents. En effet, l'exécution de la partie de la mer à Dam et de ses écluses, tant à la mer qu'au canal de Bruges à l'Écluse, aura pour résultat de permettre l'évacuation directe à la mer d'une portion de la partie ouest de la Flandre orientale, et de tout le nord de la Flandre occidentale. Les écluses dans le canal à Dam étant destinées à l'isoler de celui d'écoulement, le canal d'Ostende reprendra la position qu'il avait en 1830, et par suite ceux de Nieuport, Furnes et Dunkerque. La navigation verra disparaître toutes ses entraves, l'amélioration du port d'Ostende par les chasses ne sera plus arrêtée, et les wateringues, qui évacuent dans son chenal, obtiendront de nouveau leur libre écoulement.

Nous ajouterons encore que, l'évacuation de la Lys se faisant actuellement par le Sas de Gand, et, par conséquent, dépendant entièrement du commandant de cette place, si des difficultés venaient à s'élever de ce côté-là, le canal d'Ostende, libéré des eaux des terres, pourrait, sans de grands inconvénients, recevoir en partie la Lys, ainsi que la chose avait lieu avant le recreusement, sous le gouvernement des Pays-Bas, du canal du Sas de Gand, poussé jusqu'à Terneuzen.

L'écluse du Hazegras venant ainsi à perdre toute utilité, l'envasement du Zwyn ne sera plus pour la Belgique un objet qui devra attirer son attention.

La Hollande seule devra le redouter; car la ville de l'Écluse, privée d'eau pour opérer des chasses, verra chaque jour son port se détruire, et l'époque ne sera pas éloignée où toute navigation dans le Zwyn sera devenue impossible.

La seconde section, de Dam à Selzaete, quoique ne devant pas immédiatement procurer d'aussi grands avantages que ceux que nous venons d'indiquer, sera cependant du plus haut intérêt pour tout le nord de la Flandre orientale et une grande portion de la partie ouest de cette province.

L'écoulement s'y fera sans aucun obstacle, tout ce pays s'affranchissant de la servitude d'être à la merci des Hollandais.

Mais, si des avantages différents doivent résulter de la construction séparée de chaque section, il en est aussi de bien importants qui naîtront de l'exécution entière du projet. C'est ainsi que l'ouverture de ce canal, depuis Selzaete jusqu'à la mer, présentera une ligne directe d'écoulement infiniment supérieure aux voies actuelles, en ce que les eaux déboucheront à un point de marée basse, bien inférieur à ceux du Brackman et du Zwyn.

Les terres les plus basses des deux provinces pourront ainsi s'assécher de la manière la plus complète. (Voir l'annexe n° 8.) Outre cela, le canal étant uniquement destiné à l'assèchement du pays, chaque jour il pourra remplir sa destination.

D'après ces considérations, nous ne balancerons pas à émettre l'opinion que, si la première section est du plus haut intérêt général, l'ensemble de l'exécution ne saurait être également envisagé d'une autre manière.

§ 5. — RÉSULTATS DU PROJET PAR RAPPORT AUX RIVERAINS.

La réalisation du projet qui nous occupe, ne comportera cependant pas l'ouverture seule du canal et l'exécution des ouvrages d'art qui le constitueront; d'autres travaux importants devront être construits par les riverains.

Dans la première section, la pente actuelle de divers canaux d'évacuation devra être reportée dans un sens opposé. A chacun de leurs points de communication avec le canal principal, il sera nécessaire de construire des écluses, ou des empellements, qui permettront de suivre constamment la variation du point d'eau de cette section. Ces ouvrages devant être construits solidement, puisqu'au cas d'une destruction fortuite de l'écluse à la mer, ils devraient être à même de soutenir toute la hauteur de la marée; ils exigeront de grands sacrifices de la part des riverains.

On peut donc avancer que la position nouvelle de leurs propriétés devant s'acquiescer à grands

frais, leur valeur ne pourra être envisagée comme sensiblement augmentée, comparativement à ce qu'elle était en 1830.

Il n'en est pas de même des propriétés qui obtiendront leur assèchement par la 2^e section.

Les écluses à Dam devant isoler cette partie de canal des mouvements d'eau qui s'opéreront dans la section vers la mer et dans le canal de Bruges et Ostende, il suffira de changer la pente des canaux actuels d'évacuation, pour les mettre en libre communication avec le grand écoulement et de construire des éclusettes aux points où ils déboucheront.

Les ouvrages à changer par les riverains de cette partie, se réduiront donc à peu de chose, et il est vrai de dire que la valeur des biens sera augmentée.

Mais, si les particuliers obtiennent des avantages de la construction du canal, qui nous occupe, l'État aussi viendra les partager. Les propriétés acquérant plus de valeur, le produit de la contribution foncière augmentera et des localités qui, aujourd'hui, ne peuvent être imposées, rendues bientôt à l'agriculture, viendront verser au trésor une partie de leur produit.

§ 6. — RÉSULTATS DU PROJET SOUS LE RAPPORT MILITAIRE.

D'autres avantages pour l'État doivent encore naître de l'exécution du projet; car l'ouverture d'un vaste canal depuis Selzaete jusqu'à la mer, établira une ligne de défense contre la frontière hollandaise.

Cet ouvrage passant à Dam, point fortifié, sera facile à maintenir par des postes, dont l'entretien ne pourra être que peu frayeux. C'est déjà pour des considérations militaires, que, d'après les ordres de S. M. et la demande de M. le général du génie Goblet, lors de l'inspection au mois d'août 1834, de la frontière zélandaise, le tracé qui avait été fait en aval de la place de Dam, de St-Laurent et de Bouchaute a été reporté à l'amont de ces trois points, et prolongé jusqu'au canal du Sas de Gand, à Selzaete (le tracé primitif est indiqué en bleu et le nouveau en rouge).

Nous ajouterons encore que cette ligne offre aussi, comme moyen de représailles, la facilité de priver d'eau douce toute la partie de la Zélande depuis le Sas de Gand jusqu'à l'Écluse. Ce pays ne recevant d'eau potable que par l'Eede, la Lieve et le canal de Bruges, il nous sera facultatif de le priver de ces cours d'eau, pouvant à volonté les faire écouler par notre sol.

§ 7. — RÉSULTATS DU PROJET SOUS LE RAPPORT DES DOUANES.

Nous venons de voir que le nouveau canal établira, sous le rapport de la défense de la frontière, une ligne facile à garder, mais elle ne sera pas d'une moindre utilité pour la douane. Aujourd'hui la frontière contre la Zélande, se trouvant ouverte sur tous les points, la fraude peut s'y commettre impunément, malgré la surveillance la plus active.

La ligne d'eau, que le projet doit établir, permettra d'assurer le service sans peine, et les quelques passages établis sur des ponts, seront des points faciles à surveiller.

Le chenal formé et tenu ouvert par les chasses à la mer, viendra aussi présenter sa part d'avantages. Le point de Heyst, trop éloigné d'Ostende pour être gardé par la patache de la douane du port de cette ville, laisse toute liberté à la fraude. La côte entre Blankenberghe et Heyst, n'offrant aucun endroit favorable à l'échouage, ces points ont dû être en quelque sorte abandonnés. L'existence du nouveau chenal permettra l'établissement d'un bâtiment garde-côte.

Enfin, devant présenter une profondeur d'eau de 4 à 5 mètres, ce petit port pourra, dans les gros temps, servir parfois de refuge aux navires battus par la tempête; à ceux surtout qui, jetés vers ce point de la côte, sont infailliblement destinés à se perdre sur le grand banc du Paardemarekt à l'embouchure du Zwyn.

§ 8. — DEVIS, MONTANT DES DÉPENSES POUR LES DEUX PARTIES DU PROJET.

Après avoir développé l'importance du projet qui nous occupe, après avoir tâché de signaler la majeure partie des avantages qui doivent en naître pour la navigation intérieure et pour

celle maritime, pour les deux Flandres en particulier, et pour la Belgique en général, il nous reste à présenter la description et le montant des travaux, qu'il sera nécessaire de construire, et dont l'ensemble formera un monument, destiné à éterniser le règne du monarque, qui en aura ordonné l'exécution.

DESCRIPTION DU PROJET.

Les eaux de Selzaete, d'Ertvelde et d'Assenede, ainsi que de tous les poldres faisant partie de la wateringue de l'Écluse-Noire, après s'être réunies dans la crique du poldre Smale-Gelante, se jetant dans le canal, ouvert entre le Hollenken et l'écluse du poldre grand-Isabelle, postérieurement aux événements politiques de 1830, le canal d'écoulement à ouvrir prendra son origine près de Selzaete. De ce point, il se dirigera, en ligne droite, jusqu'à Bouchaute, en longeant Assenede et en traversant les poldres de St-Andries et de St-Nicasius.

De Bouchaute, qu'il laissera à droite, il traversera les poldres de St-Jooris et de Christophels, longera la digue nord de ceux de Helle et de Fascier. Delà il ira joindre la Lieve, à environ 2,600 mètres en deçà de la route de Maldeghem à Breskens, après avoir traversé les poldres Cocquyt, Oost et Bentille. Il suivra cette rivière, en la laissant constamment à gauche, jusqu'aux environs de Dam. En amont de cette ville, il traversera, à angle droit, le canal de Bruges, et ira déboucher, par un seul alignement droit, dans la mer du Nord entre Blankenberghe et Heyst, et près de ce dernier point.

Ce tracé est combiné de manière à ce que le canal reçoive successivement les eaux des communes situées le long de la Zélande, depuis le canal du Sas de Gand jusqu'à la mer du Nord.

Le radier de l'écluse d'Isabelle est 1^m,78^c au-dessus de la basse mer des vives eaux à Ostende, et l'expérience a prouvé qu'à la hauteur d'eau de 0^m,72^c sur ce radier, toutes les terres d'Assenede, Bouchaute, ainsi que celles des poldres dépendant des wateringues de l'Écluse et d'Isabelle, se trouvaient parfaitement asséchées; l'on sait d'ailleurs que les écluses, donnant sur le Brackman, ont toutes leurs radiers plus élevés que celui des Isabelles. On a donc pensé qu'il suffisait de porter le plafond du canal, à sa naissance, à 1^m,00^c en dessus de la dite basse mer.

Quant au radier des écluses à construire à la mer du Nord, on l'établit à 1^m,00^c en dessous de la basse mer.

La pente générale du canal sera ainsi de 2^m,00^c sur toute la longueur.

La largeur totale des débouchés qu'offrent les écluses existantes sur le Brackman et le Zwyn, est de 40^m00^c; mais, comme les radiers de la plupart d'entre elles sont de 1^m,50^c et même 2^m,00^c au dessus de la basse mer, ces données ne peuvent servir à calculer la section à donner aux nouvelles écluses à établir à la mer du Nord.

On a sous les yeux l'expérience d'une écluse qui existe à Ostende, et qui procure un écoulement satisfaisant.

Le radier de cette écluse est à 0^m,58^c au-dessus de la basse mer, sa largeur est de 4^m,50^c et elle suffit à l'évacuation des eaux d'une surface de 15,000 hectares.

En adoptant ces dimensions pour bases, on trouve qu'il faudra un débouché de 20^m,00^c d'ouverture, et par conséquent 20^m,00^c de plafond au canal, immédiatement en amont.

Quant à la largeur à lui donner à la naissance du canal, elle est déterminée par la somme des ouvertures des écluses du chenal des Isabelles, qui est de 7^m,00^c.

Le plafond ira en s'élargissant d'une manière uniforme jusqu'à l'écluse de mer, et la pente au fond sera réglée par la pente générale.

Les talus auront une inclinaison de deux pour un.

Des ponts fixes seront établis sur les routes et chemins principaux traversés par le canal.

L'expérience a prouvé que, pour conserver les largeur et profondeur au débouché d'une

écluse dans l'estran de la mer du Nord, il est nécessaire d'avoir un écoulement continu et ou des moyens de faire des chasses.

Le canal d'Ostende, qui a toujours un trop plein, permettra d'en employer une partie dans les époques de sécheresse, en réunissant ce canal à celui projeté au moyen de la partie du canal de Bruges à l'Écluse, comprise entre la première de ces villes et Dam.

A la traversée, près de cette ville, du canal de Bruges par celui d'écoulement, il sera établi quatre têtes d'écluse, dont deux placées dans le canal de Bruges à l'Écluse, et deux dans le canal d'écoulement.

La tête vers Bruges sera destinée à soutenir les eaux de cette ville et celles du canal d'Ostende.

Celle vers l'Écluse soutiendra les eaux de la partie de canal, de Dam à la ville de l'Écluse.

Celle dans la partie de Dam à Selzacte soutiendra les eaux de cette partie, et devra en même temps les isoler, au besoin, de celles du canal de Bruges à l'Écluse.

Enfin la quatrième, dans la partie de Dam à la mer, isolera les eaux de cette partie de celles du canal de Bruges à l'Écluse, et, en cas de rupture ou de destruction de l'écluse à la mer, deviendra écluse de garde.

Les têtes placées dans le canal de Bruges à l'Écluse permettront aussi la navigation sur ce canal.

Les digues de la partie du nouveau canal, comprise entre celui de Bruges à l'Écluse et la mer du Nord, seront élevées de chaque côté, à la hauteur des digues de ce canal, qui sont, à 1^m,50^c au-dessus des marées des vives eaux.

Quant à la marche à suivre pour l'exécution des travaux, il faut commencer par creuser la partie comprise entre le canal de Bruges et l'écluse de mer, jusqu'à 0^m,10^c au-dessus du radier de l'écluse du Hazegras, ou 1^m,50^c au-dessus de la basse mer. Ces travaux, pouvant se faire sans épuisement, seront promptement terminés.

L'ouverture de cette première partie du canal donnera les moyens de conduire, par eau et à l'intérieur jusqu'au pied des dunes, les matériaux nécessaires à la construction de l'écluse à la mer. Cet ouvrage pourra ainsi être exécuté sans frais extraordinaires. L'écluse étant achevée, le chenal dans l'estran sera creusé à profondeur, au moyen de chasses faites avec les eaux de cette partie du canal mise en communication avec le canal d'Ostende.

Dès que le canal sera à profondeur, tous les travaux de creusement du canal pourront être exécutés presque sans frais d'épuisement.

Ainsi les premières opérations à faire consisteraient dans l'achat de tous les terrains à incorporer dans le nouveau canal, depuis la mer jusqu'à sa jonction avec celui de Bruges à l'Écluse, et immédiatement après on pourrait commencer le creusement de cette partie, jusqu'à la profondeur de 1^m,50^c en-dessus de la basse mer.

Estimation approximative des travaux.

Construction totale.	Pour indemnités de terrains	fr. 738,000 00
	Indemnités pour arbres et maisons	60,000 00
		<u>798,000 00</u>

Terrassements.

Des environs de Selzacte à la Lieve	fr. 537,600 00
En suivant la Lieve	560,000 00
De Dam à la mer	616,000 00
	<u>1,713,600 00</u>

Ouvrages d'art.

14 ponts fixes, avec culées en maçonnerie, tablier et palées en bois, sur les chemins communaux, à 10,000 fr. chacun, ensemble	140,000 00
2 grands ponts fixes sur les routes de Bruges à l'Écluse et de Maldeghem à Bredkens, ensemble	50,000 00

Écluse à la mer.

A cinq passages voûtés de 4 ^m ,00 ^c d'ouverture chacun, deux paires de portes de flot et une d'obbe, le busc étant à 1 ^m ,00 ^c en dessous de la basse mer	300,000 00
Déblais et perrés de raccordement entre l'écluse et l'extérieur des Dunes.	50,000 00
Déblais dans l'estran	10,000 00
Construction des deux jetées du port jusqu'à la basse mer . . .	100,000 00
Somme à valoir.	<u>40,000 00</u>
	350,000 00
Construction des quatre têtes d'écluses à Dam.	350,000 00
Total. fr.	<u><u>1,040,000 00</u></u>

Récapitulation des dépenses.

Achat de terrains. fr.	798,000 00
Terrassements	1,713,600 00
Ouvrages d'art.	1,040,000 00
Somme à valoir pour travaux imprévus	<u>448,400 00</u>
Total de la dépense. fr.	<u><u>4,000,000 00</u></u>

Dans cette dépense ne figure pas celle à laquelle donnera lieu le prolongement du canal depuis Bouchaute jusqu'à Selzaete. Travail qui, comme on l'a vu plus haut, a été demandé par le génie militaire dans l'intérêt de la défense du pays.

Pour indemnités de terrains. fr.	208,000 00
Idem pour arbres, maisons, etc.	12,000 00
Terrassements	210,000 00

Ouvrages d'art.

2 écluses de retenue, dont une dans le canal du Sas de Gand. fr.	200,000 00
5 ponts fixes	40,000 00
Pour travaux imprévus.	50,000 00
Total. fr.	<u><u>720,000 00</u></u>

Premiers travaux de la 1^{re} section comprise entre Dam et la mer.

État approximatif des dépenses pour creusement de la partie comprise entre le canal de Bruges à l'Écluse et la mer, jusqu'à 1^m,50^c au-dessus de la basse mer de vives eaux à Ostende.

Achat de terrains.

90 hectares à 3,200 fr. fr.	288,000 00
Indemnités pour arbres et maisons	10,000 00

Terrassements.

600,000 ^m ,00 ^c cubes à fr. 0-46 c.	276,000 00
Total. fr.	574,000 00
Somme à valoir pour travaux imprévus.	26,000 00
Total de la dépense. fr.	<u><u>600,000 00</u></u>

Construction totale de la 1^{re} section comprise entre Dam et la mer.

Estimation approximative des travaux de la section de Dam à la mer du Nord.

Sommes portées ci-dessus pour le creusement jusqu'à 1 ^m ,50 ^c au-dessus de la basse mer de vives eaux à Ostende et pour indemnités des terrains . . .	fr. 800,000 00
Construction de l'écluse à la mer avec son port ou chenal	500,000 00
Achèvement du creusement du canal.	315,000 00
Portion des ouvrages d'art à Dam, ainsi que l'établissement des ponts, etc.	105,000 00
Somme à valoir pour travaux imprévus.	200,000 00
	<hr/>
Dépense totale de la première section	fr. 1,720,000 00

Bruges, le 3 septembre 1837.

Les ingénieurs en chef des deux Flandres.

J. DE BROCK. NOEL.

Annexes du mémoire.

(*La carte forme l'Annexe n° 1.*)

ANNEXE N° 2 (1).

Brugge, den 12 augustus 1830.

By missive van den 6 dezer, n° 33, geeft de heer administrateur voor den waterstaat ons kennis dat het proces verbael der tusschen de gecommiteerden uit gedeputeerde staten van Oost en West Vlaanderen, Zeeland, benevens de hoofd-ingenieurs van den waterstaat in die provincien gehoudenene conferentien, betrekkelijk het voorgedragen ontwerp tot verandering en uitbreiding van het kanaal van Brugge naar Sluis, ter kennisse van Zyne Majesteit zynde gebragt, Hoogst dezelve heeft goedgevonden in het plaats gehad hebbende onderzoek nopens het voorschreven ontwerp voorloopig te berusten, in afwachting der door de hoofd-ingenieurs in de drie provincien te doene waarnemingen omtrent het *Zwyn*, waar van Z. M. verlangt dat den uitslag te zyner tyd aan Hoogst dezelve worde medegedeeld.

Wy hebben derhalve de eer Uw. Ed. Gest. te belasten met de bedoelde waarnemingen en ons, wanneer de zelve hebben plaats gehad, met den uitslag er van bekend te maken, ten einde aan het verlangen van Z. M. te kunnen voldoen.

Gedeputeerde staten van West Vlaanderen,

Ter ordonnantie :

De greffier,
ROELS.

De president,

Graaf F. DE BAILLET.

ANNEXE N° 3.

L'an mil huit cent trente-un, le dix-sept du mois de novembre, à dix heures du matin, se sont réunis, à l'hôtel du gouvernement à Bruges, en vertu de la lettre de convocation de M. le gouverneur de la province, du 15 de ce mois, 5^e division, n° 11^r,

Messieurs J. Dujardin, membre de la chambre de commerce de Bruges ;

De Bal, membre de la chambre de commerce d'Ostende ;

Le baron A. Devriere, échevin de la ville de Bruges, délégué de la régence municipale ;

Maclagan, échevin de la ville d'Ostende, délégué par la régence de cette ville ;

J. Roels, délégué de la direction de la wateringue de l'écluse du Hazegras ;

(1) TRADUCTION.

Bruges, le 12 août 1830.

Par lettre du 6 de ce mois, M. l'Administrateur du waterstaat nous fait connaître que le procès-verbal des conférences tenues par les commissaires des députations des États des deux Flandres et de la Zélande, ainsi que par les ingénieurs en chef du waterstaat dans ces provinces, relativement au projet présenté dans le but de changer et de prolonger le canal de Bruges à l'Écluse, ayant été porté à la connaissance du Roi, S. M. a trouvé bon de s'en tenir provisoirement aux recherches qui ont eu lieu à l'égard du projet susmentionné, en attendant les observations qui doivent être faites sur le *Zwyn*, par les ingénieurs en chef des trois provinces, observations dont S. M. désire que le résultat lui soit ultérieurement communiqué.

Nous avons, en conséquence, l'honneur de vous charger des observations dont il s'agit, en vous priant de nous en faire connaître le résultat, lorsqu'elles auront eu lieu, afin de pouvoir satisfaire au désir de S. M.

Moerkerke De Deurwaerder, délégué de la direction des wateringues réunies d'Eyensluis et Grootreygaersvliet ;

Le vicomte de Nieulant, délégué de la wateringue de S'Hoerbazelishouck ;

Moerkerke Van Outryve et Ph. Verhulst, pour les six wateringues réunies à l'est du canal de l'Écluse ;

A. Devriero, commissaire du district de Bruges ;

De Brock, ingénieur en chef des ponts et chaussées ;

P. Massez, membre de la députation des états provinciaux, délégué de M. le gouverneur pour présider l'assemblée ;

M. Massez, président, déclare l'assemblée constituée, et invite M. l'ingénieur en chef à vouloir communiquer sa proposition, relative aux travaux d'urgence à exécuter pour procurer momentanément aux terres des communes de Lapschucere, Moerkerke, Dam, Ste-Croix et autres plus élevées, des moyens d'évacuation de leurs eaux, en remplacement de ceux ordinaires, dont elles sont momentanément privées par l'inondation pratiquée par les Hollandais à l'entour de la place de l'Écluse par les écluses du Paswater.

M. l'ingénieur en chef donne communication de son projet, lequel consiste à opérer l'évacuation susdite, en partie par le canal d'Ostende, et en partie par l'écluse du Hazogras, au moyen des travaux suivants :

1° L'enlèvement du barrage entre le canal de l'Écluse et celui d'Ostende, près de la porte de Dam à Bruges ;

2° L'approfondissement du canal jusqu'au pont dormant hors la porte de Dam ;

3° La coupure de la digue nord du canal de l'Écluse, près de la ferme occupée par Tylleman à Houcke ;

4° Parcille coupure dans la digue sud, au même endroit ;

5° Établir un barrage dans le canal de l'Écluse, en aval de la Lieve, près de Dam ;

6° Établir une digue de barrage en aval des coupures indiquées sous les nos 3 et 4.

7° L'établissement de syphons en bois, pour arrêter temporairement les eaux qui doivent se déverser dans le canal de Dam ;

8° Établissement d'aqueducs dans les coupures à pratiquer dans la digue sud du canal, près de la ferme de Tylleman et entre les villes de Bruges et de Dam.

La dépense pour l'exécution de ces ouvrages est évaluée à la somme de trois mille trois cent trente florins.

Au moyen de ces ouvrages, l'évacuation demandée pourra avoir lieu. — Les inconvénients qui en résulteraient sont : 1° que la navigation de haut-bord sera interrompue dans le canal d'Ostende, pendant trois jours de la semaine ; 2° que, ces jours, la barque de Bruges à Ostende ne pourra arriver dans la dernière ville, mais devra se rendre à Slykens, et 3° que, lesdits jours, le bassin de commerce d'Ostende devra être alimenté d'eau de la mer.

L'assemblée ayant entendu ces propositions et étant convaincue qu'il y a urgence de procurer des moyens d'évacuation extraordinaires aux terres qui sont privées de leurs moyens ordinaires par le chenal de la ville de l'Écluse, M. le baron Devriero, échevin de la ville de Bruges, émet l'opinion que les ouvrages ci-dessus projetés pour procurer une évacuation momentanée, et jusqu'au rétablissement de celle accoutumée, soient exécutés de suite, et que M. le gouverneur de la province soit invité à faire ou à provoquer des démarches auprès de l'autorité militaire hollandaise de la ville de l'Écluse, afin d'obtenir, s'il est possible, que l'évacuation par le *Zwyn* soit rétablie.

Cette proposition est mise en délibération.

MM. De Bal et Maclagan d'Ostende déclarent qu'ils n'ont mission que d'assister à l'assemblée sans prendre part à la délibération et s'abstiennent d'émettre leur opinion.

M. J. Dujardin, membre de la chambre de commerce de Bruges, déclare qu'il ne s'oppose pas à la mesure, vu son urgence, mais observe qu'elle ne peut être que provisoire et momentanée, sans donner de précédent pour l'invoquer en temps ordinaire.

Cette observation est trouvée juste par tous les autres membres de l'assemblée, qui acquiescent sans réserve à la proposition.

Sur la question du paiement de la dépense, un membre fait la proposition que les six wateringues réunies à l'est, comme directement et seules intéressées dans l'exécution des travaux projetés, en fassent l'avance sous la réserve de remboursement complet ou partiel par qui de droit.

Cette proposition est adoptée par les délégués de la généralité des dites six wateringues qui s'engagent à procurer les fonds jusqu'à concurrence de fl. 3,330, et qui autorisent M. Félix Dujardin à payer les dépenses sur états vérifiés par M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de la province.

Ainsi fait et arrêté en séance les jours, mois et an que dessus.

(signés) MASSEZ, B^{on} A. DEVRIERE, D'HANENS DE MOERKERKE, J. DUJARDIN, DE BAL, D'HANENS DE MOERKERKE VANOUTRYVE, AD. DEVRIERE, V^{ic} ED. DE NIEULANT, P. B. VERHULST, J. ROELS, J. MACLAGAN et J. DE BROCK.

ANNEXE N^o 4.

TABLEAU des jours pendant lesquels le canal d'Ostende a été baissé, pour l'écoulement des eaux des Flandres, et pour l'exécution des ouvrages extraordinaires de réparations aux digues, nécessitées par ce fait. Cette évacuation et le chômage de la navigation, pendant sa durée, ayant dû avoir lieu par suite des événements politiques de 1830.

ANNÉE 1830.

Mois de novembre.	18, 19, 20, 21	} 9 jours.
» décembre.	2, 3, 4, 5, 6	

ANNÉE 1831.

» février.	12, 13.	} 121 id.
» mars.	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31	
» avril.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 29, 30.	
» mai.	1, 2, 19, 20, 30, 31	
» juin.	1, 2.	
» juillet.	28, 29, 30, 31	
» août.	1, 2, 9, 10, 11, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31	
» septembre.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.	
» octobre.	21, 22, 23, 24, 25.	
» novembre.	13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30	
» décembre.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31.	

A reporter 130 jours.

Report 130 jours.

ANNÉE 1832.

Mois de janvier.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29, 30.	} 123 id.
» février.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 26, 27, 28, 29.	
» mars.	11, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 21, 23, 26, 27, 28	
» avril.	1, 2, 3, 4, 18, 19	
» mai.	19, 20.	
» juin.	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24.	
» août.	6, 7	
» septembre.	12, 13, 14, 15, 16, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30	
» octobre.	1, 2, 3, 4, 5, 6	
» novembre.	20, 21, 22, 23, 24	
» décembre.	6, 7, 8, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31.	

ANNÉE 1833.

» janvier.	1, 2	} 81 id.
» février.	11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28	
» mars.	1, 2, 3, 4, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20	
» avril.	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27	
» octobre.	22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30	
» novembre.	24, 25, 26, 27, 28	
» décembre.	1, 2, 3, 8, 9, 10, 15, 16, 17, 22, 23, 24, 25, 29, 30, 31.	

ANNÉE 1834.

» janvier.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31	} 48 id.
» février.	1, 2, 3, 4	
» mars.	23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31.	
» avril.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 15, 16	
» novembre.	20, 21, 22, 23, 24, 25	

ANNÉE 1835.

» janvier.	29, 30, 31.	} 23 id.
» février.	1, 2	
» mars.	29, 30, 31.	
» avril.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.	
» décembre.	18, 19, 31	

A reporter. 405 jours.

ANNÉE 1836.

Mots de janvier.	1	} 65 id.
» mars.	13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24	
» avril.	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20	
» mai.	30, 31	
» juin.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13	
» juillet.	1, 2, 3	
» novembre.	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12	
» décembre.	6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18	

ANNÉE 1837.

» janvier.	18, 19, 20, 21, 22, 23, 24	} 63 id.
» février.	6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 25, 26, 27, 28	
» mars.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12	
» juin.	11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30	
» juillet.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10	

Récapitulation des jours de chômage, depuis le 1^{er} novembre 1830, jusqu'au 1^{er} août 1837, 533 jours.

C'est-à-dire un quart du temps total.

Nota. Il est à observer que les baisses qui figurent au présent tableau, sont toutes sous un point plus bas de 0^m,83^c, que le repère du canal, fixé pour la navigation, de sorte que la navigation de haut bord a eu à souffrir encore de toutes les baisses qui ont eu lieu entre ce point, de 0^m,83^c sous le repère, et ce repère; car, il est évident que, lorsqu'on remettait l'eau dans le canal, il fallait un jour et quelquefois davantage, avant qu'on eût fourni la lame de 0^m,83^c.

Dressé par l'ingénieur en chef au corps des ponts et chaussées soussigné.

Bruges, le 3 septembre 1837.

J. DE BROCK.

ANNEXE N^o 5.

Attendu que, depuis l'existence du canal d'Ostende à Bruges, les édits sur la navigation de ce canal stipulent formellement que, toutes les fois qu'il se trouvera un bâtiment de mer dans le canal, les employés au service des eaux du susdit canal, veilleront à ce qu'il soit donné suffisamment des eaux et maintenu régulièrement à la hauteur nécessaire pour la montée du bâtiment de mer vers Bruges, n'éprouve aucun regard au dommage. Le tout sous leur responsabilité personnelle.

Attendu que le navire la *Natalie*, capitaine Meulenbrouck, est passé le six de ce mois, de Slykens vers Bruges, se trouve échoué entre Nieuwege et Bruges, faute d'eau.

Attendu que le tirant-d'eau de ce bâtiment nécessite seulement le repère d'eau ordinaire de dix-sept et demi pieds d'eau, à l'échelle de Slykens.

Attendu que depuis l'existence du canal, le repère de dix-sept et demi pieds d'eau pour la montée des navires de mer en la saison d'hiver, a toujours existé jusques et y compris l'hiver de 1831 à 1832, ce dont on fera preuve au besoin.

Attendu qu'il est visible que le refus actuel de donner de l'eau, n'est autre qu'un acte arbitraire afin de détruire totalement le commerce de Bruges.

Pour tous ces motifs :

L'an mil huit cent trente-trois, le onze février, à la requête de Antoine Sinave, armateur du susdit navire, domicilié à Bruges, ayant fait la déclaration de patente pour la présente année, sous le n° 119, délivrée le sept janvier 1800 trente-trois, je soussigné Louis-Jean Crotelle, huissier au tribunal de première instance de l'arrondissement de Bruges, séant à Bruges, demeurant en ladite ville, Cour de Gand, n° 68, ayant fait déclaration de patente pour l'année 1833; ai sommé et interpellé le sieur J.-A. Desermoise, ingénieur du waterstaet en l'absence de l'ingénieur en chef, de prendre des mesures pour fournir à l'instant les eaux nécessaires dans le canal de Bruges à Ostende, jusqu'au repère ci-dessus indiqué de dix-sept et demi pieds à l'échelle de Slykens, et de maintenir les eaux le temps nécessaire pour faire monter le navire la Natalie jusqu'à Bruges, protestant dès à présent pour tous dommages et intérêts soufferts et à souffrir; le requérant se réservant tous ses droits pour les faire valoir, là où de besoin et pour que ledit Desermoise n'en ignore, je lui ai, etc.

ANNEXE N° 6.

TABLÉAU des ouvrages en sus de l'entretien ordinaire, qu'il a fallu exécuter au canal de Bruges à Ostende, depuis 1830 jusqu'à ce jour, sept années, par suite de l'évacuation des eaux des Flandres par cette voie.

Dévasement effectué.

En 1831, 1832, 1833, 1836 et 1837, pour une somme de. fr. 17,200 00

Dévasement à faire pour remettre le canal dans son état avant 1830.

Il sera nécessaire de dévaser le canal depuis Bruges jusqu'à Nieuwege,
 surface 60,500^m00 }
 hauteur réduite 0^m30 } 18,150^m00 cubes, qui, à raison de 2 fr. l'un, ci. 36,300 00

Parties de revêtements en briques, qu'il a fallu démolir et auxquelles on a donné une plus grande hauteur.

Ces parties consistent en une surface de 800 mètres, qui a été portée à celle de 1,600 mètres, qui à raison de 5 francs l'un, ci 8,000 00

Parties de revêtements et plates-formes en fascinaages.

En diverses parties, il a été fait un cube de fascinaage de 2,400 mètres, qui à raison de 6 francs le mètre cube, ci 14,400 00

A reporter. fr. 75,900 00

Report. fr. 75,900 00

Parties de revêtements en briques, faites par suite d'éboulements causés par l'évacuation.

La surface de ces parties est de 10,920 mètres, à 5 fr. l'un, ci. 54,600 00

Parties de revêtements en briques qu'il est urgent d'élargir.

La surface est de 5,200 mètres, à 5 fr. l'un, ci. 26.000 00

*Parties qu'il sera indispensable de revêtir, si l'évacuation continue, et auxquelles chaque année on consacre des sommes.*La surface de ces parties est de 40,000 mètres, qui à 5 fr. l'un, ci. 200,000 00

356,500 00

Dressé par l'ingénieur en chef au corps des ponts et chaussées soussigné.

Bruges, le 3 septembre 1837.

J. DE BROCK.

ANNEXE N^o 7.*ETAT des dépenses faites pour l'entretien du canal d'Ostende, pendant les sept années, qui ont précédé la révolution et pendant les sept années qui l'ont suivie.*

Il a été dépensé dans les années 1824, 1825, 1826, 1827, 1828, 1829 et 1830, pour revêtement, une somme de 180,000 fr., non compris celle de 73,000 fr., qui a été consacrée au dévasement de la partie de canal entre Nieuwege et Ostende, travail hors de l'entretien.

Au moyen de la somme ci-dessus de 180,000 fr., il a été fait une surface de 18,700 mètres carrés de revêtement en briques, fascinages et le menu entretien du canal, ci. 180,000 00

Pendant les années 1831, 1832, 1833, 1834, 1835, 1836 et 1837, il a été dépensé une somme de 238,200 fr., entièrement pour le simple entretien, le revêtement des digues en briques et en fascinage et pour ôter une partie de l'envasement occasionné par l'évacuation, ci. 238,200 00

Différence en plus pour les sept années qui ont suivi la révolution 58,200 00

Par conséquent, la province de la Flandre occidentale a dû dépenser, depuis la révolution, pour l'entretien et le maintien du canal d'Ostende, une somme annuelle de 8,315 fr. 24 c., en plus sur celle que les besoins de ce canal exigeaient avant que, par suite des événements politiques, l'évacuation des eaux des terres ne se fit par cette voie.

Dressé par l'ingénieur en chef au corps des ponts et chaussées.

Bruges, le 3 septembre 1837.

J. DE BROCK.

ANNEXE N^o 8.

CANAL DE SELZAETE A BLANKENBERGHE.

RAPPORT DE M. VIFQUAIN, INSPECTEUR DES PONTS ET CHAUSSEES.

Développements des motifs de la demande de fonds au budget pour la construction du canal d'écoulement des Flandres, d'Assenede à la mer.

Depuis la révolution, les Hollandais occupant tous les débouchés des canaux d'écoulement des eaux qui se réunissent dans la vallée comprise entre les pays hauts, où se trouve creusé le canal de Bruges, et ceux endigués de la Flandre zélandaise, obligent à faire reporter cet écoulement vers ledit canal de navigation de Gand à Ostende.

Les communes de Bouchaute, Watervliet, Waterland, Middelbourg, Moerkerke, Lapschuere et Westcapelle, occupent la partie la plus belle de cette contrée, dont l'étendue est d'environ 80,000 hectares.

L'obligation d'écouler une aussi grande masse d'eau, dans les temps pluvieux, exige l'abaissement de l'étiage du canal de Bruges à Ostende de près de 12 pieds, tandis que la marche des eaux de l'Escaut et de la Lys vers Bruges, Ostende, Nieuport, et Furnes, nécessaire pour la navigation sur les canaux, exige la plus haute cote.

Il résulte évidemment de ces nécessités en contradiction, que l'écoulement se fait mal, et que la navigation est entravée; ces inconvénients deviennent d'une gravité majeure vis-à-vis les hauts intérêts de l'agriculture et du commerce.

Les traités, pourra-t-on dire, assurent l'écoulement des eaux à travers la Flandre zélandaise.

On restera convaincu de l'inefficacité des obligations des traités, lorsqu'on saura que la Flandre zélandaise ne peut favoriser l'écoulement, sans se nuire à elle-même; toujours le pays au pied de l'écoulement souffre des assèchements supérieurs.

L'expérience des temps anciens, les projets et les discussions toujours renouvelées, auxquels l'écoulement à travers ce pays a donné lieu, ne laissent aucun doute à ce sujet.

Les circonstances actuelles et la nature des choses se réunissent pour obliger à la mise en pratique d'un autre mode d'écoulement du pays en question.

Il y a donc nécessité, ou bien d'employer les canaux de navigation à l'écoulement, ou bien d'ouvrir un canal tout spécial pour cet objet.

L'importance de la navigation ne permet point l'emploi du premier moyen. Pourrait-on en effet mettre en question l'anéantissement des principaux moyens de transport du commerce des Flandres, du Brabant, d'une partie de la province d'Anvers et des produits précieux et si considérables du Hainaut?

Sera-t-il prudent de rendre presque impossible la marche de la grande navigation vers Ostende, seul port que posséderait la Belgique dans le cas de la fermeture de l'Escaut?

Il y a non seulement intérêt général à conserver ce canal à la navigation, c'est encore une condition d'existence éventuelle du commerce de la Belgique.

Mais, si l'intérêt le plus cher de la nation veut la conservation de cette navigation, créée aux frais des provinces des Flandres et sur laquelle elles ne perçoivent pour ainsi dire aucun péage, l'État peut-il sans injustice refuser à ces mêmes provinces les moyens d'écoulement qu'elles perdent ?

La justice comme la nécessité ont donc fait un devoir rigoureux au gouvernement de pourvoir à l'écoulement de cette contrée.

Les ingénieurs qui ont étudié le tracé du canal d'écoulement projeté par les lieux les plus bas, le font partir d'Assenede et aboutir à la mer à Heyst, côte de Blankenberghe, en traversant les communes de Bouchaute, Watervliet, St-Laurent, Maldegheem, Moerkerke, Dam et Raems-Capelle, dont il reçoit les eaux, se reliant à Raems-Capelle, le mieux possible, aux grandes criques qui occupent les niveaux inférieurs.

Ce tracé, qui s'approche en quelques points de la frontière, pourra éprouver quelques modifications réclamées par le système de défense du pays, mais qui n'apporteront point d'augmentation sensible de dépense, et il pourra facilement se mettre en communication directe avec le canal du Sas.

Ce canal, dont le développement total est de 45,000 mètres, aura une largeur de plafond qui, de 7 mètres à Bouchaute, s'augmentera successivement jusqu'à 25 mètres à son arrivée à la mer.

Une écluse de décharge à cinq passages voûtés sera construite à la mer; elle servira en même temps d'écluse de chasse pour l'ouverture et la maintenance du chenal à travers l'estran.

Un barrage à vannes soutiendra les eaux du canal de Bruges à l'Écluse, à sa traversée à Dam, de manière à faire servir la partie basse de ce canal vers l'Écluse, à l'écoulement des terres voisines, et la partie haute vers Bruges à la navigation et aux chasses de l'écluse à la mer par les eaux surabondantes du canal de Gand à Ostende.

Une autre écluse soutiendra les eaux du canal d'écoulement, aussi à Dam, dans les temps de sécheresse, où elles doivent être conservées, et servira en outre d'écluse de garde dans le cas de la destruction ou d'une avarie à l'écluse de mer.

Le profil et la pente du canal projeté assurent un écoulement bien plus efficace que tous ceux obtenus jusqu'aujourd'hui; la basse mer à la côte de Blankenberghe s'abaissant à un niveau bien inférieur que celui qui a lieu au débouché des canaux actuels d'écoulement vers le Brackman et le Zwyn.

L'assèchement de la région supérieure de la contrée sur Assenede, se trouve aujourd'hui assuré lorsque la cote de la surface des eaux d'écoulement sur le busc de l'écluse Isabelle, la mieux établie de toutes celles du pays, se trouve être de 0^m,70^c sur le busc ou à 2^m,50' au-dessus de la basse mer à Ostende.

Or, le plafond du canal projeté se trouvant fixé au point de départ à 1 mètre au-dessus de ladite basse mer à Ostende, il s'ensuit que, lorsque les eaux s'y élèvent à 1^m,70^c, cote de parfait écoulement à l'écluse Isabelle, la pente jusqu'à la mer basse se trouve être de 2^m,50^c, pente plus que suffisante pour l'écoulement dans ce canal, ouvert presque en ligne droite.

Il résulte évidemment de cette situation des choses, que la cote des eaux dans le canal restera toujours plus basse que celle rappelée ci-dessus à l'écluse Isabelle, et que l'assèchement sera plus parfait.

En outre, il sera stable comme le niveau de la mer basse à Heyst.

La dépense totale de ce canal, étudiée et calculée avec soin, s'élèvera à :

Pour achat de terrains et propriétés	fr.	798,000 00
Terrassements		1,713,600 00
Ouvrages d'art		1,040,000 00
Imprévu		448,400 00
		<hr/>
TOTAL	fr.	4,000,000 00

Le gouvernement juge cette dépense nécessaire pour garantir les intérêts généraux de la navigation du pays et ceux de la contrée en souffrance.

Cette dépense doit être entièrement supportée par le trésor, parce qu'elle sera faite dans l'intérêt général de la navigation, qui doit se conserver exclusivement l'usage du grand canal.

Les provinces des Flandres, les communes et particuliers propriétaires des terrains qui réclament l'écoulement, ne peuvent être appelés à y participer, puisqu'ils font à l'intérêt général l'abandon entier des canaux construits par eux, bien autrement coûteux, et sur lesquels ils ne perçoivent aucun droit de péage. C'est fortes de ce droit, que lesdites provinces ont formellement déclaré à l'enquête ne vouloir participer à la dépense en aucune manière.

Les Chambres ne peuvent équitablement refuser cette allocation.

Le trésor se garantira au moyen de cette dépense contre les pertes majeures que lui font éprouver les dommages causés à l'agriculture sur les 80,000 bonniers exposés depuis quatre années à des inondations périodiques, par une rentrée plus complète des contributions, et par une meilleure surveillance de la douane contre la fraude, si facile sur cette ligne de la frontière.

La défense du pays en retirera aussi de grands avantages.

Le gouvernement, portant toute sa sollicitude sur l'emploi du mode d'exécution le plus économique, s'est décidé à opérer d'abord le creusement de la partie du canal entre la mer et le canal de Bruges à l'Écluse, seulement jusqu'à la profondeur qui pourra être atteinte sans moyen d'épuisement (1^m,20^c au-dessus de la basse mer).

Ce canal servira tout immédiatement à opérer les transports pour amener avec le plus d'économie les matériaux nécessaires à la construction de l'écluse à la mer, et cette écluse ainsi construite permettra, au moyen des eaux surabondantes du canal de Gand à Ostende, amenées par le canal de l'Écluse et par la partie déjà creusée de celui projeté, de chasser à travers les sables de l'estran et d'y former un approfondissement capable d'opérer l'écoulement naturel des eaux du fond de la cunette, qui pourra alors s'exécuter à sec.

C'est ainsi que, par l'emploi des premières parties à exécuter, le canal se servira à lui-même d'outil d'exécution le plus économique.

Cette première dépense à faire pour le creusement du canal, à la profondeur provisoire, est estimée fr. 600,000 00

Si on y ajoute :

1° La construction de l'écluse à la mer, avec son chenal ou port et qui coûteront 500,000 00

2° L'achèvement du creusement de la cunette du canal 215,000 00

3° Les autres ouvrages d'art, se composant d'un barrage à vannes contre le canal de navigation et de conduits des eaux pour les chasses de Dam à Bruges, les ponts, etc., estimés 105,000 00

4° Somme à valoir pour imprévu 200,000 00

On trouvera que la dépense totale pour cette première partie du canal, s'élève à fr. 1,720,000 00

Déjà, au moyen de cette somme, on aura assuré l'assèchement de tout le pays compris entre la mer et le canal de Bruges à l'Écluse, ainsi que de celui situé à la droite de ce canal jusqu'à Middolbourg; résultat immense, puisqu'il s'appliquera à la partie de cette contrée qui souffre le plus, et qui, pour être écoulée, entrave le plus la navigation dans le grand canal.

Le conseil des ponts et chaussées déclare le projet ainsi conçu et exécuté mériter le suffrage des personnes de l'art.

APPENDICE.

I. *Texte du projet adopté par la Chambre des Représentants, dans sa séance du 20 avril 1836.*

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut .

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Il sera exécuté, aux frais du trésor public, un canal de Dam à la mer du Nord, pour l'écoulement des eaux des Flandres.

Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen des fonds à provenir d'un emprunt, qui sera ultérieurement réglé par la loi.

ART. 2.

En attendant la négociation de l'emprunt, le gouvernement est autorisé à émettre, dans le courant de 1836, des bons du trésor pour la somme de francs 550,000, nécessaire aux premiers travaux du canal, dont la dépense est évaluée à francs 1,720,000.

ART. 3.

Les frais d'administration et d'entretien du canal seront couverts au moyen de rétributions à payer par les propriétaires intéressés dont les terrains écouleront leurs eaux par le canal.

ART 4.

Un règlement d'administration générale, arrêté par le gouvernement, après avoir entendu les parties intéressées, déterminera l'exécution de l'art. 3.

Mandons et ordonnons, etc.

Bruxelles, le 20 Avril 1836.

Le président de la Chambre des Représentants,

RAIKEM.

Les secrétaires,

DE RENESSE.

AD. DECHAMPS.

II. *Texte du projet de loi proposé par la commission du Sénat, et dont l'art. 1^{er} a été adopté par cette assemblée, dans sa séance du 26 avril 1836.*

LÉOPOLD, etc.

ARTICLE PREMIER.

Il sera exécuté un canal de Dam à la mer du Nord, pour l'écoulement des eaux des Flandres.

La moitié des dépenses de cette exécution incombera au trésor public. Elle sera couverte au moyen des fonds à provenir d'un emprunt qui sera réglé par la loi.

ART. 2.

En attendant la négociation de l'emprunt, le Gouvernement est autorisé à émettre, dans le courant de 1836, des bons du trésor public pour la somme de 550,000 fr., nécessaires aux premiers travaux du canal, dont la dépense est évaluée à 1,720,000 fr. Cette somme de 550,000 fr. sera imputée sur la quote-part à payer par le trésor.

ART. 3.

Le troisième quart de la dépense incombera à la province de Flandre occidentale, et le quatrième quart, aux propriétaires auxquels ce travail procurera un avantage.

ART. 4.

Les frais d'administration et d'entretien du canal seront supportés par le trésor public, par la province de Flandre occidentale et les propriétaires intéressés dans les proportions fixées ci-dessus.

ART. 5.

Un règlement d'administration générale, arrêté par le Gouvernement, après avoir entendu les parties intéressées, déterminera l'exécution des art. 3 et 4.

Mandons et ordonnons, etc.

Bruxelles, le 22 Avril 1837.

Le Comte D'ARSCHOT.

DE SCHIERVEL.

Le Baron DE BARÉ DE COMOGNE.

Le Comte DE QUARRÉ.

DUMON-DUMORTIER, rapporteur.

III. *Texte de la proposition faite par M. LEJEUNE, le 16 mars 1837.*

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Il sera exécuté, aux frais du trésor public, un canal de Selzaete à la mer du Nord, pour l'écoulement des eaux des Flandres.

ART. 2.

Le gouvernement est autorisé à émettre, dans le courant de 1837, des bons du trésor pour la somme de 550,000 fr., nécessaire aux premiers travaux du canal.

ART. 3.

Les propriétés privées contribueront aux frais de construction dans la proportion établie par l'art. 30 de la loi du 16 septembre 1807, n° 2797.

ART. 4.

L'administration et l'entretien du canal seront une charge provinciale.

Les propriétés intéressées, dont les eaux s'écouleront par ce canal, pourront être chargées de payer, de ce chef, aux provinces, une rétribution annuelle.

ART. 5.

Un règlement d'administration générale, arrêté par le gouvernement, après avoir entendu les parties intéressées, déterminera le mode d'exécution des art. 3 et 4.

Mandons et ordonnons, etc.

Présenté le 16 mars 1837.

D. J. LEJEUNE.

54

Analyse du Rapport.

	Pages.
Préambule.	3
§ 1 ^{er} .	
De l'écoulement des eaux des Flandres avant 1830	1b.
§ 2.	
Changements apportés à l'écoulement par la révolution de 1830	7
§ 3.	
Ouvrages exécutés depuis 1830, pour procurer aux eaux des Flandres un écoulement provisoire.	8
§ 4.	
Projet de canal, tracé, objet et évaluations, instruction, enquêtes	11
§ 5.	
Présentation du projet aux Chambres, à l'occasion du budget de 1835.—Propositions diverses, faites dans la Chambre des Représentants; projet adopté par cette assemblée.—Amendement de la commission du Sénat.—Retrait du projet par le gouvernement . . .	15
§ 6.	
Proposition de M. Lejeune. — Nouvelle instruction; Mémoire des ingénieurs en chef des deux Flandres	19
§ 7.	
Du caractère mixte du projet, par ses causes et par ses résultats. — Résumé des motifs d'utilité générale. — Récapitulation.	23

PIÈCES JUSTIFICATIVES.

Mémoire des ingénieurs en chef des deux Flandres du 3 septembre 1837.	29
<i>Annexe n° 2</i> (1) de ce Mémoire : Lettre adressée à l'ingénieur en chef de la Flandre occidentale, relativement au prolongement projeté du canal de Bruges à l'Écluse, et aux observations à faire sur la marche de l'ensablement dans le Zwyn.	41
<i>Annexe n° 3</i> du même Mémoire : Procès-verbal de la conférence tenue à Bruges le 17 novembre 1831, et dans laquelle ont été arrêtés les moyens à employer pour donner un écoulement provisoire à la partie sud-est de la Flandre occidentale	1b.

(1) La carte forme l'annexe n° 1.

<i>Annexe n° 4</i> du même Mémoire : Tableau indicatif des jours de chômage du canal d'Ostende, depuis novembre 1830 jusqu'au 1 ^{er} août 1837	43
<i>Annexe n° 5</i> du même Mémoire : Exploit signifié à l'ingénieur De Sermoise, pour le mettre en demeure de remettre les eaux du canal d'Ostende, à l'étiage de navigation.	45
<i>Annexe n° 6</i> du même Mémoire : Tableau des ouvrages en dehors de l'entretien ordinaire, faits et restant à faire au canal d'Ostende, pour la période 1830-1837	46
<i>Annexe n° 7</i> du même Mémoire : Tableau comparatif des dépenses d'entretien du canal d'Ostende pendant les deux périodes 1824-1830 et 1831-1837.	47
<i>Annexe n° 8</i> du même Mémoire : Rapport fait par M. l'inspecteur Visquain en 1835, sur le canal projeté de Selzaete à Blankenberghe.	48

APPENDICE.

Projet adopté par la Chambre des Représentants le 20 avril 1836.	51
Projet de la commission du Sénat.	52
Proposition de M. Lejeune.	53

Annexe N° 1

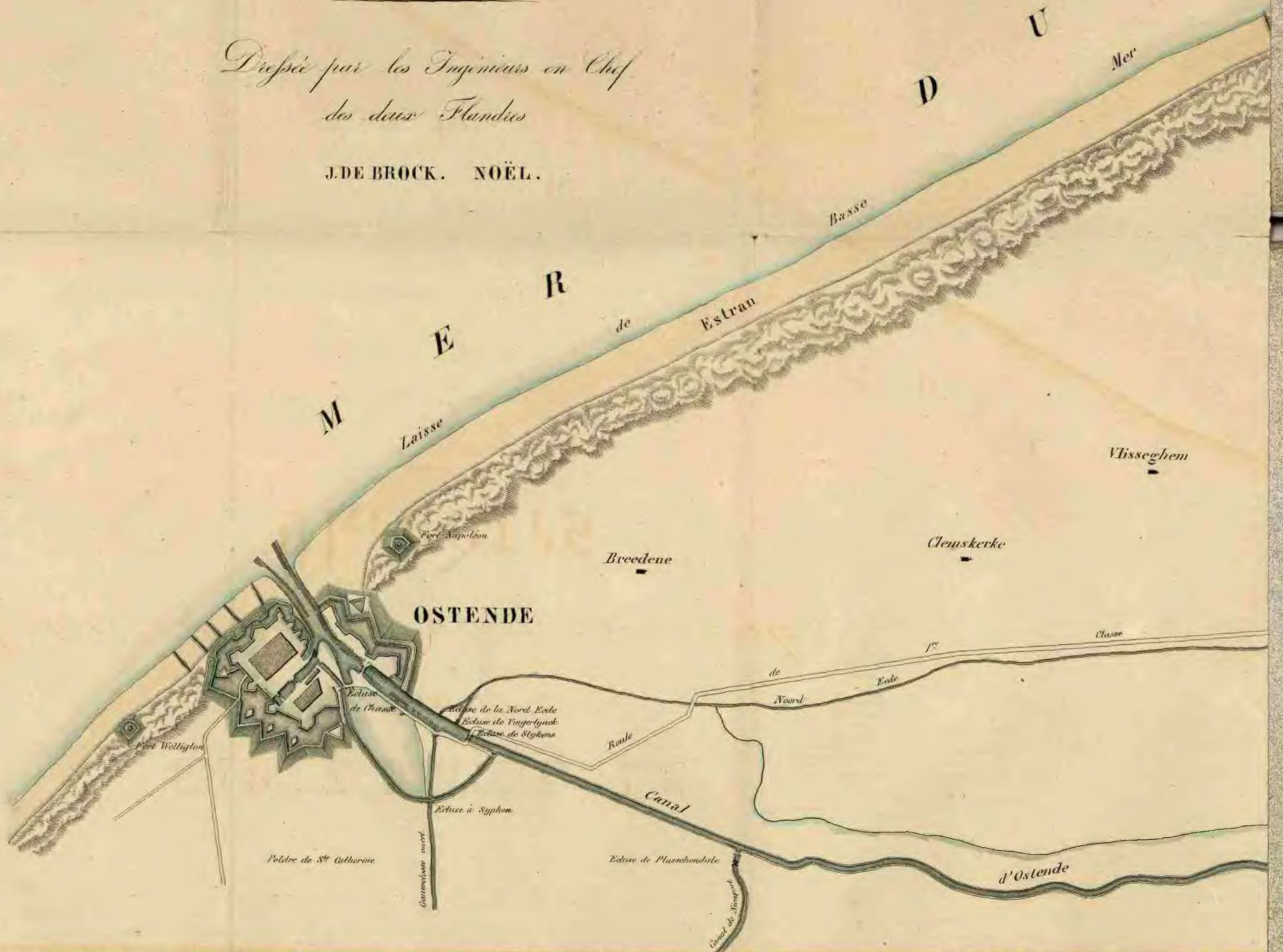
CARTE GÉNÉRALE

DU

Canal d'écoulement des eaux des Flandres

Dressée par les Ingénieurs en Chef
des deux Flandres

J. DE BROCK. NOËL.





Edifice de l'Intendant d'Kerck

ECLUSE

ARDENBORG

Middelbourg

MALDEGHEM

Adeghem

TECLOO

ZELANDE

Waterland Oudemans

Watervliet

St Jan du Erevo

St Krays

St Laureys

Capryke

Bossevelde

Echelle de 1 à 40,000



Bryveld

PHILIPPINE

ZELANDE

SAS DE GAND

Selzacte



Village d'Hallegary d'Endou

ECLUSE

ARDENBOURG

Middelbourg

MALDEGHEM

Z E E L A N D E

St Krays

St Marguerite

Waterland Oudeman

Waterliet

St Jan in Ermo

Premiel

St Laureys

Capryke

Bussereelde

Bouchante

Assenede

Adeghem

ECCLOO

PHILIPPINE

Z E E L A N D E

SIS DE GAND

Selzaete

Echelle de 1 à 40,000



Perleeld

Annexe N° 1

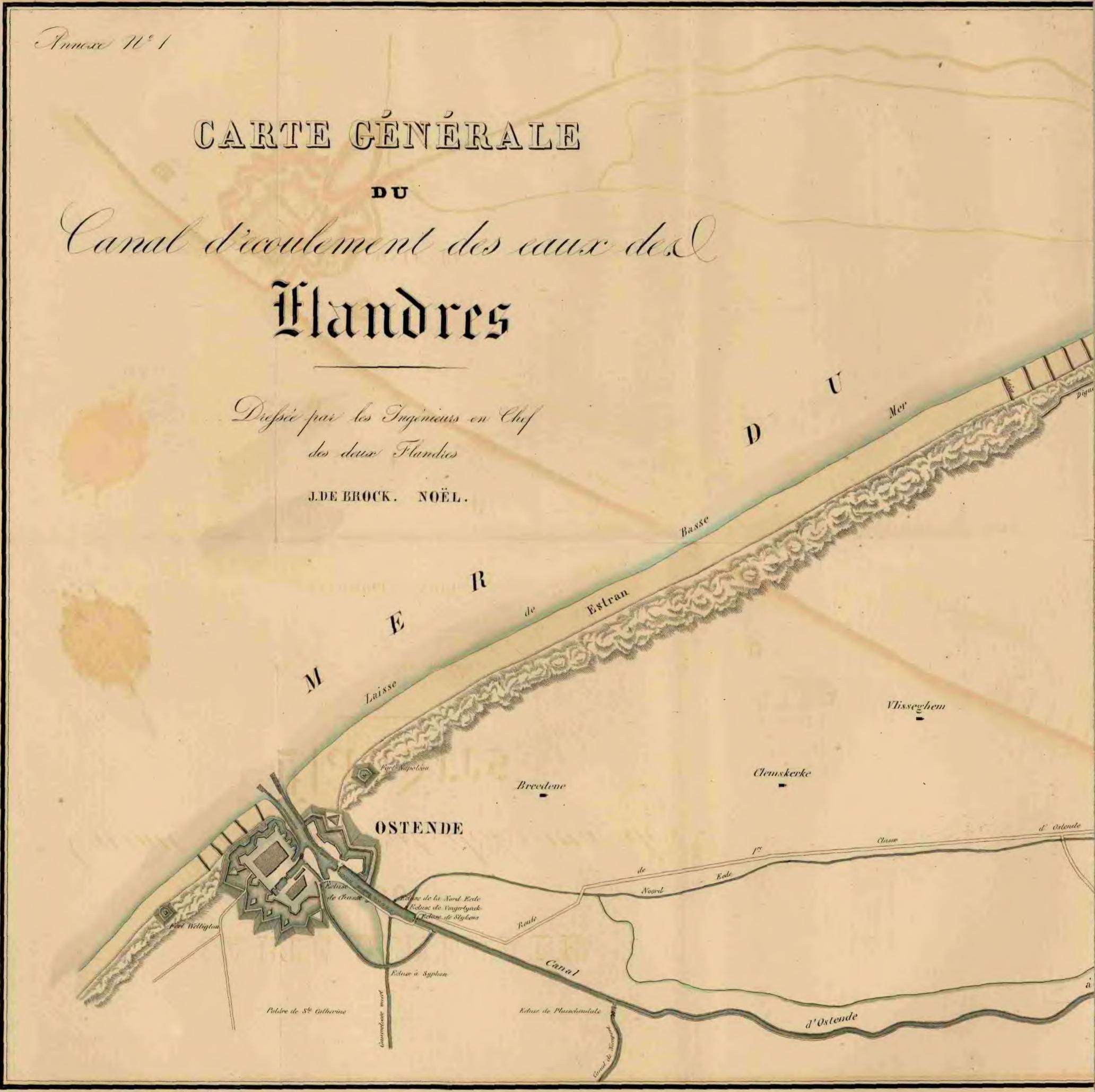
CARTE GÉNÉRALE

DU

Canal d'écoulement des eaux des Flandres

Dressée par les Ingénieurs en Chef
des deux Flandres

J. DE BROCK. NOËL.



Etablissement Géographique de Bruxelles, fondé par Ph. Vanderweert, en 1830.



Ecluse de Watergangs d'Ecloo

ECLUSE

ARDEBOURG

Middelbourg

MALDEGHEM

Adeg'hem

ZÉLANDE

St. Krays

Waterland Oudemans

Watervlie

St. Jean in Eremo

St. Laureys

Capryke

EECLOO

Echelle de 1 à 40,000



Ersveld

Boucheant

Assenede

SAS DE GAND

Selzaete

PHILIPPINE

ZÉLANDE

