

Emp. J. Verreboot, Maire à Moerkhake
Souvenir de l'auteur J. C. Andriey
1872

RECHERCHES HISTORIQUES

sur les voies d'écoulement des

EAUX DES FLANDRES,

A L'OCCASION DU

PROJET DE LOI

RELATIF A LA

Construction du Canal de Schjaete à la Mer du Nord,

Par l'Abbé S. G. Andriey,

Membre de la Chambre des Représentants.

AVEC UNE CARTE.

BRUGES,
IMPRIMERIE DE FELIX DE PACHTERE.

NOVEMBRE 1838.

Geol. S. 111111

108469

ALCANTARA HISTORICAL

WATER SUPPLY

REPORT OF THE

COMMISSIONERS OF THE LAND OFFICE

1881

DEPARTMENT OF THE INTERIOR

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

CANAL

DE

SULZANN.

Cet écrit était destiné à paraître à l'ouverture de la session, en Novembre 1838. Mais des circonstances politiques bien graves ayant absorbé l'attention des Chambres et du Pays pendant plusieurs mois, la publication a dû en être ajournée jusqu'à la fin d'Avril 1839.

RECHERCHES

HISTORIQUES

sur les Voies d'Ecoulement

DES

Eaux des Flandres,

A L'OCCASION DU

PROJET DE LOI

RELATIF A LA CONSTRUCTION DU

CANAL DE SELZAETE A LA MER DU NORD,

Par l'Abbé J. O. Audries,

Membre de la Chambre des Représentants.

Avec une Carte.

BRUGES,

IMPRIMERIE DE FELIX DE PACHTERE.

NOVEMBRE 1838.

« 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. »

Rapport sur le Projet de construction de ce Canal, présenté à la Chambre des Représentants par M^r Notnoms, Ministre des Travaux publics, le 8 Décembre 1837, page 25.

INTRODUCTION.

Plusieurs questions importantes se rattachent au Projet de construction d'un Canal pour l'écoulement des eaux des Flandres. Je désire les traiter à part et par forme de Mémoire. La Chambre est saisie de toutes ces questions depuis la présentation du Budget de 1835. Il est impossible qu'elle diffère plus longtemps de les résoudre.

Je me propose d'établir dans ce Mémoire :

I. Qu'avant notre première séparation de la Hollande, consacrée par le traité de Munster du 30 Janvier 1648, nous étions en possession des moyens les plus abondants et les plus efficaces pour décharger promptement le pays de ses eaux, et à mesure qu'elles y entraient. Avant le traité de Munster nos côtes étaient quelquefois, il est vrai, désolées par des inondations d'eau de mer, produites par des ouragans

et favorisées par le mauvais entretien des dunes (1), mais on n'y éprouvait pas, comme aujourd'hui, le fléau presque annuel des inondations pluviales.

II. J'essaierai de prouver que, par suite de différentes stipulations des traités de *Munster* et de la *Barrière*, quelques-uns de nos moyens d'écoulement nous ont été enlevés, et que ceux qui restèrent furent sensiblement détériorés.

Depuis que la Hollande fut reconnue indépendante, elle fut constamment l'alliée de la maison d'Autriche. Dans les différentes guerres que ces deux puissances eurent à soutenir contre la France, l'Autriche ne s'opposa point aux travaux de défense des Hollandais dans la Flandre-Hollandaise; elle regarda

(1) La *Chronyke van Vlaenderen*, tome II, page 38, en parlant de l'épouvantable inondation du 10 Novembre 1377, dit positivement que la principale cause de ces désastres était la négligence des administrations des écluses et des digues. Voici son texte : « De schaede is hier niet berekenlyk, de welke « door de onagtsaenhaydt der Sluysmeesters was ingevoert; ge- « merkt dat sy zeer nauwkeurig waeren om het omgestoldt dyck- « geldt op te haelen en nyt te perssen, het welk sy meer he- « stededen tot onnuttige gebouwen en koopingen. als tot het « noodig onderhouden van dycken en sluysen. » Cette inondation fit périr plus de 50,000 personnes et abîma 19 villages.

Marchantius exprime la même opinion : « Ob aggeres, dit-il, « claustraque maritima, per socordiaui, avaritiamque mandata- « riorum, inestodita. »

Ces inondations jetèrent une consternation si profonde dans le pays, que jusqu'à la révolution française, les dîmes des villages de Nieuwminster, Wenduyno et autres voisins de la mer, s'adjudgeaient avec la clause : *Que si l'eau de mer venait à détruire les céréales, remise pleine et entière serait accordée à l'adjudicataire.* BEAUCOURT, *Jaarboeken van den Lande van den Fryen*. Tome I, page XXI.

tous ces travaux comme étant faits dans l'intérêt d'une défense commune. Elle permit donc de changer nos moyens d'écoulement en moyens d'inondations en temps de guerre. Là où nous avions un accès libre à la mer par le *Zwyyr* ou par le *Brakman*, la Hollande vint le barrer par une digue et une écluse d'inondation.

Ce fait est la cause la plus active des ensablements rapides de tous nos débouchés.

Ces ensablements ont eu pour effet de rendre de plus en plus incomplet l'écoulement que nous avions avant le traité de *Munster*. Plus cet ensablement à augmenté, plus aussi s'est élevé le niveau des eaux stagnantes dans l'intérieur de nos terres. Et plus le niveau habituel de nos eaux intérieures est élevé, moins il faut de pluies pour les faire déborder et produire des inondations.

Les choses en sont venues à ce point aujourd'hui, que le niveau habituel de nos eaux intérieures empêche de cultiver beaucoup de terres qui autrefois étaient très-productives, et que s'il survient en outre une saison pluvieuse, soit en hiver soit en automne, une inondation vient inévitablement s'étendre aussi sur les terres cultivées et enlever à l'homme le fruit de ses sueurs. De sorte que les inondations pluviales, qu'on ne connaissait pas ici avant le traité de *Munster*, arrivent maintenant plus ou moins fortes presque d'année en année.

C'est donc par l'alliance politique de la Hollande avec l'Autriche que nos débouchés actuels sont devenus très-mauvais. En outre, depuis notre émancipation politique, ces mauvais débouchés se trouvent tous, à l'exception d'un seul, sur le territoire étranger. Donc nécessité absolue de se faire de nouveaux débouchés.

III. Je pourrai donc conclure que, puisqu'il est prouvé, que la nécessité de la construction du Canal de Selzaete à la mer du Nord est uniquement produite par des causes politiques, soit pendant l'existence de l'ancienne Belgique, soit par les événements de 1830, c'est à l'État Belge seul à supporter les frais de cette construction.

DIVISION. Voilà les trois points auxquels je tâcherai de donner tous les développements nécessaires. Ils peuvent se résumer dans les termes suivants :

CHAPITRE I. FAITS HISTORIQUES, exposant l'état de nos écoulements vers l'époque du traité de Munster.

CHAPITRE II. FAITS DIPLOMATIQUES, exposant l'état de nos écoulements, tels que nous les ont faits les traités de Munster, du 30 Janvier 1648, de la Barrière, du 15 Novembre 1715, et de Fontainebleau, du 8 Novembre 1785.

CHAPITRE III. CONCLUSIONS à tirer de ces faits, par application du principe : *C'est du fait que résulte le droit*. Telle est la filière d'idées que j'aurai à parcourir.

On voit assez par ce qui précède, que les questions que je traite sont indépendantes de notre position actuelle vis-à-vis de la Hollande. Que la paix se fasse dès demain, que la rive gauche même de l'Escaut nous appartienne, et il n'en sera pas moins vrai, que nos débouchés par le *Zwyn* et le *Brakman* sont condamnés à se voir comblés dans un avenir peu éloigné, et qu'il n'y a d'autre remède à ce mal, que de se faire un débouché tout direct sur la mer du Nord, tel que l'indique le projet.

Ainsi, quelle que soit la tournure que prennent les négociations pendantes avec la Hollande, la législature ne peut assez tôt s'occuper de la discussion d'un Projet, dont l'exécution après tout ne sera que la réparation d'une longue injustice.

Il ne faut pas attendre la paix avec la Hollande, pour faire le Canal.

CHAPITRE PREMIER.

Avant notre émancipation politique, l'écoulement des eaux des Flandres s'opérait 1^o dans le CANAL DE TERNEUZEN, 2^o dans le BRAKMAN, 3^o dans le ZWYN.

Les écluses d'embouchure de ces différents écoulements sont :

Dans le CANAL DE TERNEUZEN, l'écluse d'Amélie, située au Sas de Gand.

Dans le BRAKMAN, les écluses de Philippine, d'Isabelle et du Capitaelen-Dam.

Dans le ZWYN, les écluses du Watergank d'Eecloo, de l'Eede, du Paswater et celle du Hazegras (2).

(2) Rapport sur le Canal de Selzaete, au nom de la Commission des Travaux publics, par M. De Puydt, et présenté à la Chambre, à la séance du 18 Février 1836. Item. Rapport de M. le Ministre des Travaux publics, présenté à la Chambre le 8 Décembre 1837, page 6.

Sous le Royaume des Pays-Bas nous avons donc, en tout, huit écluses, dont sept seulement débouchent directement dans la mer, l'écluse d'*Amélie* n'étant qu'une écluse secondaire, puisqu'elle dépend des écluses de *Termeuzen*. Notez bien encore que de ces huit écluses, sept se trouvent aujourd'hui sur le territoire Hollandais.

Or, avant le traité de Munster, nous avions les communications directes à la mer, libres et indépendantes de toute autre écluse, dont l'énumération va suivre :

État de nos
écoulements
avant le trait-
té de Mun-
ster.

1^o Une belle écluse directement dans la mer du Nord à *BLANKENBERGE*; elle avait 35 pieds d'ouverture (9^m - 57^c). J'aurai plus loin occasion de dire comment cette écluse a été enlevée à l'agriculture en 1626.

2^o L'écluse dite *EYENSLUYS*, aussi directement sur la mer du Nord, à *Heyst*, à-peu-près à l'endroit où l'on projeta de faire déboucher le Canal de *Selzaete*. Le trop grand voisinage de l'écluse qui va suivre a fait abandonner celle-ci.

Les deux débouchés que je viens de nommer, sont marqués sur une grande Carte du Franc de Bruges, peinte à l'huile et sur toile par Pierre Pourbus en 1571, et exposée dans une des salles de l'Hôtel-de-Ville de Bruges, ainsi que sur la Carte du Comté de Flandre par Ortelius, de 1590.

Chronique
van Vlaen-
deren.

3^o L'écluse *ISABELLE*, avec un fort de ce nom, sur le *ZWYN*, pas loin de l'endroit où se trouve actuellement l'écluse du *HAZEGRAS*. Le général Hollandais *Salich*, après s'être rendu maître du fort, fit sauter cette écluse, dans la guerre pour la succession d'Espagne en 1704. Le général *Coehorn*, surnommé le *Fau-
ban hollandais*, avait fait une tentative inutile sur ce fort, deux années auparavant.

Ce n'est que quatre-vingt-deux ans plus tard, en 1786, que Joseph II fit remplacer cette écluse par celle du *HAZEGRAS*.

4^o L'écluse du *FORT S. DONAT*. Ce fort fut construit en 1605. Il est expressément stipulé par l'article 17 du traité de la Barrière du 15 Novembre 1715, que les portes des écluses qui se trouvent dans l'intérieur du fort, seront non seulement ouvertes, mais enlevées en temps de paix.

Jaerboeken
van Brugge.

5^o Le Canal latéral, à la droite de l'ancien Canal de Bruges à l'Écluse. Ce Canal est désigné dans les anciennes Cartes sous le nom de *ZOUTEVAERT* (Canal d'eau salée). Il communiquait directement avec le *ZWYN*, l'écluse du *PASWATER*, qui lui coupe cette communication directe aujourd'hui, n'existant pas à l'époque du traité de Munster.

6^o L'écluse des terres au *NORD DE LA LIEVE*.

7^o L'écluse des terres au *SUD DE LA LIEVE*.

Ces deux écluses, marquées sur la carte de Pourbus sous les noms de *NOORD-OVER-LEYE-SLUYS* et *ZUYD-OVER-LEYE-SLUYS* (3), débouchaient dans le *ZOUTEVAERT* et communiquaient ainsi directement avec le *ZWYN*. Ces deux écluses eurent beaucoup à souffrir dans les dernières années avant la paix de Munster, mais ce même traité ordonna, par l'article 71, de remettre les choses dans leur premier état : *La digue, y est-il dit, traversant et bouchant la rivière De Soute, près de S. Donat, sera ôtée et ouverte.*

(3) Les Flamands emploient assez indifféremment les mots *Leyo* ou *Lieco* pour désigner la *Lieze*.

Chenal (canal), courant d'eau bordé de terres, où un vaisseau peut passer.

8° L'écluse S. JOB avec un fort de ce nom, donnant sur un affluent du ZWYN nommé CHENAL DE LAPSCHURE (LAPSCHURESCHE-GAT); chenal, à l'époque dont je parle, si large et si considérable, qu'il s'avancait jusqu'à Middelbourg en Flandre, dont il baignait les murs (4). Le fort S. Job fut abandonné, et en 1736 une nouvelle écluse fut construite, mais plus rapprochée du chenal. C'est l'écluse qui s'appelle aujourd'hui l'ÉCLUSE-BLEUE.

9° L'écluse du POLDRE DE MALDEGHEM, débouchant dans le même chenal de Lapschure, près de la ligne de séparation des communes de Lapschure et de Middelbourg. Cette vieille écluse de mer existe encore, mais sans la tradition recueillie de la bouche de quelques vieillards, je ne l'aurais jamais trouvée, car elle est à plus de trois mètres sous terre. Le terrain où elle gît appartient à la fabrique de l'église de Middelbourg en Flandre. Étant Curé de cette paroisse,

(4) Ce voisinage de la mer fournissait le poisson frais au marché de Middelbourg. Le compte de cette petite ville de l'an 1576 fait mention de la fourniture d'un *grand banc aux poissons*, placé au grand-marché. Voici le texte :

« Betaelt PIETER DE SCHEERKE temmerman van Maldeghem over
 « het leveren en maeken van den grooten visch-banc up de
 « groote markt deser stede. bed. VI p. XVIII sch. par. »
 « Betaelt CORNELIS HEYNE smit over de leverynghe van naghels
 « verbezicht tot het maeken van den zolven visch-banc.
 XXIII sch. par. »

La propriété du terrain du grand marché, dont il est fait mention dans ce compte, fut de 1833 à 1836 l'objet d'une sérieuse contestation entre la Commune et la maison d'Artemberg, comme propriétaire des terres de l'ancien Comté de Middelbourg.

Cette contestation se termina par une transaction, et la Commune n'eut aucunement à regretter d'avoir montré quelque courage.

je commençai en 1834 des déblais que je n'osai pas continuer, de crainte de voir la dépense surpasser la valeur des objets qu'on en aurait retirés.

10° L'écluse de SLEPENDAMME.

11° L'écluse de COXYDE.

Ces deux écluses, à une bonne demi lieue l'une de l'autre, sont fort remarquables d'après les Cartes de Pourbus et d'Ortelius déjà citées, et donnaient sur le ZWYN, à l'est de la ville de l'Écluse, là où le ZWYN commençait à former un autre affluent nommé le *chenal d'Oostbourg*.

L'écluse de SLEPENDAMME donnait passage aux eaux de la petite rivière l'Eede (5). L'association des propriétaires dont les terres se déchargent dans l'Eede, est encore connue aujourd'hui sous le nom de *wateringue de Slependamme*.

Celle de COXIE ou COXYDE recevait les eaux de S. Laurent et d'Eecloo. Le Watergank d'Eecloo à conservé jusqu'à ce jour à peu près la même direction; mais les Hollandais ont conduit en 1690 les eaux de l'Eede par un nouveau canal dans les fossés des fortifications de l'Écluse (6), et par ce changement une grande par-

(5) Le plus ancien acte que je connaisse où l'on fasse mention de l'Eede, est un acte du 14 Avril 1350, qui se trouve aux archives communales de Bruges, Register dit : *Parkementen Boek*, N° 6, folio 162, par lequel ceux d'Ardenbourg pourvoient à l'entretien d'un pont nommé *Breedbrugge* à Koensdycke, près d'Ardenbourg (ce Koensdycke est aujourd'hui la commune d'Eede), à l'endroit, dit l'acte, où le *briegers-iceg* passe l'Eede, *up 's Briegers-icegh over de Ee*. C'est le pont qui se trouve aujourd'hui à côté de l'auberge le *Cigne*. *Ee* ou *ede* en vieux teuton veut dire *eau*.

Kluit (*Historia critica comitatûs Hollandiæ et Zelandiæ*) doit faire mention d'actes plus anciens qui parlent de l'Eede.

(6) *Protocole de la Jointe des terres contestées et des Limites*. 1793. Manuscrit appartenant au gouvernement.

tie du poldre, nommé de l'ouest de l'Eede (*Wester-Eede*), s'est trouvée dès lors à l'est de cette rivière.

Au commencement du 16^{me} siècle *Slependamme* et *Cozyde* (7) étaient encore deux jolis endroits, où se percevaient les tonlieux au profit du Souverain sur les marchandises arrivant par le *Zwyn*. (Voyez *Inventaires des archives du Royaume*, par M. Gauchard. 1837. Tome I, page 218.)

(7) *Slependamme*, *Sepeldam*, *Sloepdamme*, *Slypendam* désignent la même chose et veulent dire : *digue de Slype*, *Slopen* ou *Sloep*. *Slype* est un village très-ancien, dont il ne reste plus le moindre vestige, pas plus que de *Coxie*. La commanderie de l'ordre de Malte, de résidence à Bruges, se nommait : *Commanderie de Slype*. Miræus (*Diplom.* tom. IV, pag. 237) donne trois actes, par lesquels Gui de Dampierre, Comte de Flandre, vend aux Templiers quelques parties de terre, situées près de *Slype* *sous le mou de Ardenbourg*. Ces actes sont des années 1282, 1285, 1289. Aujourd'hui il existe un village du nom de *Slype* aux environs de Nieupoort, et un autre du nom de *Cozyde* près de Furnes.

Slype aux environs de Nieupoort est plus ancien que ce *Slype* qui exista jadis entre Ardenbourg et l'Écluse. On trouve dans les *Placcards de Flandre* (tome III, page 38) une charte de Philippe d'Alsace de l'an 1171, par laquelle le Comte donne aux mêmes Templiers les terres nouvellement gagnées sur la mer et formées autour de ce village, situé entre Nieupoort et Ostendo. Il est très-probable que les Templiers, déjà possesseurs de *Slype*, ont donné le même nom de *Slype* aux nouvelles acquisitions faites sous Gui de Dampierre. *Slypendam* et *Slype* se trouvent sur la Carte du Franc de Bruges, dans Sanderus, mais il n'en dit mot.

Dans une relation manuscrite du sac du château et de la ville de Middelbourg en Flandre, par les gueux en 1579, il est dit qu'un ex-cabaretier de *Coxie* fut un des premiers qui entra au château pour le piller. Aujourd'hui, je le répète, il ne reste plus le moindre vestige de ce village.

Sur le *Brakman* nous avons :

12° Le HAVRE DE WATERVLIET. On voit par une charte de Philippe le Beau de 1505 (*Diplomatum Miræi*, tom. IV, pag. 640) et par toutes les Cartes que j'ai pu consulter, dont une de 1630, que *Watervliet* était lié à la mer par un havre ou chenal.

13° Le HAVRE DE BOUCHAUTE. Celui-ci fut le plus important de nos débouchés sur le *Brakman*. J'aurai plus loin occasion d'en parler, en traitant de la seconde partie de ce mémoire.

14° L'ÉCLUSE NOIRE, jettant ses eaux dans le *Brak-Sand. Flind. III.* tom. III. *man*, à l'est de *Philippine*.

15° L'ÉCLUSE DU SAS-DE-GAND. Ce n'était pas une écluse intérieure et secondaire comme l'est actuellement l'écluse d'*Amélie*, elle donnait en plein dans le *Brakman*.

Voilà donc quinze écluses, et peut-être il y en avait davantage, car il est très-possible que je ne les ai pas citées toutes, communiquant directement avec la mer d'une manière libre et indépendante de toute autre écluse, au lieu de *sept* qui nous restent aujourd'hui.

Quinze écluses de mer, sur une petite étendue, telle que celle de *Blankenberge* au *Sas-de-Gand*, devaient offrir, on ne peut le nier, les moyens les plus efficaces et les plus abondants pour tenir le pays dans un état d'assèchement convenable pour l'agriculture et pour la santé de ses habitans.

Pour achever de donner une idée complète de l'état satisfaisant de nos débouchés, vers l'époque du traité de *Munster*, il suffira d'ajouter quelques faits, qui feront voir que le *Zwyn* et le *Brakman*, ne ressemblaient alors en rien à ce qu'ils sont aujourd'hui.

C'est dans le port de la ville de *Damme* que se trouvait encore en 1565 l'entrepôt-général des vins

Rien ne manquait à nos écoulements avant le traité de *Munster*.

Jaerboeken van Brugge.

de France, que lui avait octroyé le comte Louis de Créci en 1331. L'hiver de cette année 1565 fut si rigoureux, qu'on put transporter les pièces de vin sur la glace par le canal de Damme à Bruges.

C'est pour venir chercher leurs vins et autres marchandises à Damme, que les Gantois avaient creusé la *Lieve* (8).

(8) La *Lieve* était une rivière qui prenait sa source aux environs de Gand, et se jetait dans le *Zwyn*, d'après la Carte de Vredius (*Flandria Ethnica*). En 1228, les Gantois introduisirent cette rivière dans leur ville et la joignirent à l'Escaut. « Alsdan (1228), dit la *Chronyke van Vlaenderen*, wiert de « *rloeyende riviere*, de *Lieve* geseyt, door hun stad gloyt en « in de Schelde gebrogt. » Ainsi, ce n'était pas primitivement un courant d'eau fait de main d'homme, comme le pense Sanderus (*Flandria illustrata*, édit. 1735, tom. I, page 148), et après lui M^r Belpaire, à la p. 126 de son beau *Mémoire*, cité à la note 9.

Ce premier travail fut si utile à la ville, que bientôt on pensa à l'étendre davantage. En effet ils obtinrent en 1251, de Marguerite de Constantinople, « Octroy de povoir faire uno eau, « tirant de Gand à l'Escluse, laquelle se nomme la *Lieve*, » dit d'Oudegherst (édition de Lesbroussart, Gand), 1789 tome II, page 137. On trouve en note à la même page, dans le texte de l'octroi, les passages suivants : « Quòd habeant aqueductum, à « Slusâ citrà Sepeldam, usque Gandam... Quousque se extendit « balliva Brugensis et etiam supra mare usque ad scabinatum « de Mudâ. » On voit par ces passages quelle était à-peu-près la direction que devait prendre la *Lieve*. C'est celle que lui donna en effet Jacques d'Artevelde en 1330, dans le but bien avoué, de mettre Gand en relation avec Damme et la mer. Il est des personnes qui croient que les Gantois n'ont fait qu'approfondir et canaliser la *Lieve* depuis Gand jusque près de Maldegheem, où sa direction, vers le Nord et le *Zwyn*, devenant trop sensible, on dut la quitter, et quo c'est seulement de Maldegheem à Damme qu'ils ont du faire un ouvrage neuf. Il doit exister aux archives communales de Gand, plus d'un document capable d'éclaircir ce doute; par exemple l'acte de 1456, dont parle Sanderus

Ce n'est qu'à dater de 1566 que les Gantois ont commencé à tirer quelque parti du port de mer de la petite ville du Sas.

Notice historique sur l'ancien canal du Sas, par A. De l'inst. 1827.

Les Gouverneurs militaires de Damme molestèrent souvent le haut commerce de Bruges. Il y en eut qui exigeaient jusqu'à 10 % de la valeur des cargaisons venant de la mer en destination pour Bruges. Ceux de Bruges, pour se soustraire à ces vexations, ne trouvèrent pas mieux que de creuser un nouveau canal de Monikereede, par Coolkerke, à Bruges, qui permit de venir de la mer à Bruges, sans passer par Damme.

C'est en 1569 que ce nouveau canal fut ouvert. Si alors le *Zwyn* n'eût pas offert un débouché tout-à-fait satisfaisant, certes on ne se fut pas mis en dépense de creuser un nouveau canal.

En 1648, le traité de Munster mit fin à cet ordre de choses prospère, en déclarant le *Zwyn* fermé comme voie commerciale.

Cependant le canal des Brugeois conserva encore assez d'importance, pour qu'en 1715 il fut l'objet d'une stipulation au traité de la Barrière. Voici ce que dit l'article 17 de ce traité, *in fine* : « Les différends touchant le canal de Bruges, seront remis à la décision « d'arbitres neutres, à choisir de part et d'autre. »

Vers le milieu du siècle dernier ce canal, ou plutôt cette espèce d'affluent du *Zwyn*, se trouvait encore dans

Jaerboeken van Bruggen.

(*Fland. illust.* tom. II, page 210), par lequel la ville de Gand accorde au seigneur Bladelin, fondateur de Middelbourg, la faculté de faire un canal, pour détourner de sa ville naissante les eaux de la *Lieve*; celle de construire le pont de *Leestjes* sur la dite *Lieve*; celle d'établir le service d'une barque dite *markt-schip* de Middelbourg à Bruges, etc. etc. Il est à espérer qu'un ami de notre histoire voudra bien s'occuper de ces recherches.

un état respectable. La garnison hollandaise de Menin, une des *villes-barrières*, capitula en 1744 à l'approche de l'armée de Louis XV, et demanda de se retirer à l'Écluse. Arrivée à Bruges, elle fut embarquée sur le canal, et vint ainsi commodément à sa destination, avec une masse de bagages et une grande suite de femmes et d'enfants.

Il ne faut pas perdre de vue que l'on continuait toujours de communiquer par le canal avec la mer : ce n'est qu'en 1756 que cette communication a été coupée par le placement de l'écluse du *Paswater*. Depuis lors, il est devenu tout-à-fait sans importance, tellement sa destruction et son ensablement a été rapide. Le canal qui existe aujourd'hui ne date que de 1813.

En 1600, le prince Maurice de Nassau arriva dans le *Brakman*, avec mille bâtimens, et débarqua dans le port de Philipinae l'armée avec laquelle il alla gagner la bataille de Nieupoort.

En 1720, les États-Généraux permirent à la ville d'Ardenbourg, où le commerce commençait à reprendre, de rouvrir son port (9).

Si l'on veut examiner les faits que je viens de citer, si surtout on fait attention à leurs dates, il est impossible de ne pas convenir que, lors du traité de 1648, toutes nos voies d'écoulement étaient excellentes, et étaient destinées, si des circonstances politiques ne s'y fussent opposées, à rester telles encore pendant plusieurs siècles.

(9) *Mémoire de M. Belpaire sur les changemens que la côte d'Anvers à Boulogne a subis, depuis César jusqu'à nos jours; inséré au tome VI des Mémoires couronnés par l'Académie de Bruxelles. 1826-1827.*

Au 13^{me} siècle (*Inventaires des Archives du Royaume, par M. Gachard, tome I, page 118*), le *Zwyn* et le *Brakman* possédaient sur leurs rives onze ports de mer, où se percevaient les tonlieux et wintages au profit du Comte, savoir : Ardenbourg, Axel, Biervliet, Houcke, Monikereede, Damme, l'Écluse, Coxie, Slepeadamme, Hegersluys près d'Axel, et Oostbourg; et cinq siècles plus tard, c'est-à-dire en 1720, les ensablemens furent si peu effrayants, que la ville d'Ardenbourg se détermina à rouvrir son antique port. Cependant, après un laps seulement de moins de 100 ans, Ardenbourg se trouve à une lieue de la mer (10), le *Zwyn* est sur le point de perdre le dernier port qui lui reste, et là, où en 1600 voguaient les mille bâtimens de Maurice, paissent aujourd'hui des troupeaux de moutons.

Quelles peuvent être les causes d'un ensablement devenu si sensiblement rapide depuis environ deux siècles? ou en d'autres termes : Quelles sont les causes qui ont rendu nos débouchés actuels si mauvais? C'est ce que nous allons examiner au Chapitre suivant.

(10) Le port et le chenal d'Ardenbourg est transformé en excellent poldre depuis 1813.

CHAPITRE II.

Par le traité de Munster, l'Espagne sacrifia le commerce maritime de la Belgique, en même temps qu'elle mit à la merci de la Hollande l'industrie agricole de la meilleure de nos provinces. En effet, puisqu'elle lui laissa la clef de la presque totalité de nos écoulements, elle confia à l'envieuse Hollande la garde des richesses agricoles de la Flandre. Elle consumma donc un double sacrifice; les suites en furent incalculables pour notre malheureuse patrie.

Par la fermeture de l'*Escaut*, du '*Sas* et du '*Zwyn*, stipulée par l'Art. 14 du dit traité, Anvers, Gand et Bruges perdirent définitivement leur communication avec la mer. Dès les premières années de leur règne, les archiducs Albert et Isabelle, dans la prévision que cette fermeture, qui existait déjà de fait, devait devenir définitive, firent entreprendre de

(19)

grands travaux, pour en atténuer autant que possible les tristes suites. Et chose étrange, pendant qu'on fit des efforts inouis pour donner une juste compensation au commerce, et que près de 40 lieues de canaux furent construits en moins de 40 ans (11), on ne fit rien pour rendre aux écoulements des Flandres l'indépendance qu'ils avaient perdue. Faute capitale, qui plus tard, et à différentes reprises, causa tant de ruines, fit couler tant de larmes!

Non seulement on ne fit rien pour rendre l'indépendance à nos écoulements, mais au traité de Munster, l'étranger qui stipula pour nous et sans nous, eut l'infamie de s'engager à ne jamais rien faire pour acquérir cette indépendance, car tel est bien le sens positif du second membre de l'Art. 58 : *Aussi on ne pourra creuser nouveaux canaux, ni fossés par lesquels on pourroit repousser ou détourner (les eaux de) l'un ou l'autre parti.* Et c'est ce traité de Munster qui a servi de base au traité de Fontainebleau! Ainsi, quand même le gouvernement eut voulu faire un grand travail, tel que le Canal du Sas-de-Gand

Le traité de Munster nous interdit de faire de nouveaux canaux pour l'écoulement de nos eaux.

(11) Le Canal de Gand	à Bruges, achevé en 1615.
-----	Bruges à Ostende 1622.
-----	Ostende à Nieupoort 1640.
-----	Nieupoort à Dixmude et Ypres 1646.
-----	Nieupoort à Furnes 1640.
-----	Furnes à Dunkerque 1640.

La première idée du Canal du Nord, qui devait joindre l'*Escaut* à la Meuse et au Rhin, appartient au même règne.

Au moyen de ces superbes lignes de canaux, les principales villes de la Belgique continuèrent de communiquer avec la mer; si ce n'était plus par Anvers, le Sas et l'*Ecluse*, ce fut par Ostende, Nieupoort et Dunkerque. Cette dernière ville cessa d'appartenir à la Belgique en 1658.

au Hazegras, que proposa le colonel De Brou à Joseph II en 1786, le gouvernement ne l'eut pas pu! et en effet, c'est à cause de cet Art. 58, que Joseph II dut renoncer à l'espoir de nous préserver des inondations. La JOINTE (12) DES TERRES CONTESTÉES ET DES LIMITES (folio 46 verso du Manuscrit cité à la note 9) observe que le colonel n'a sûrement pas réfléchi, que le second membre de l'Article 58 du traité de Munster ayant conservé toute sa force, la construction de ce nouveau canal y dérogerait, et qu'il provoquerait des réclamations de la part de la République. Et le projet de Canal dû être abandonné!

Il faut rappeler ici un épisode de notre histoire nationale, qui fera voir le prix que nos pères attachèrent à l'indépendance de leurs communications avec la mer.

(12) Cette JOINTE était une commission placée auprès du gouvernement-général, et chargée de l'examen de toutes les questions relatives à des contestations de territoire ou de limites. Le comte de Metternich, ministre plénipotentiaire auprès de S. A. R. l'Archiduc Charles, la fit rétablir, par disposition du 6 Juin 1793, telle qu'elle était composée au moment de la première invasion des Français. Il s'agissait alors de renouer avec la Hollande, les négociations pour l'exécution du traité de Fontainebleau. La Jointe reçut la mission spéciale de bien s'orienter sur ce qui restait à faire en Flandre avec les Hollandais, pour l'écoulement des eaux. Le Conseiller d'État et de Finances Limpens, le Conseiller Privé De Reuss, et le Conseiller de Finances De Mahieu furent, comme Commissaires Autrichiens, chargés de ces négociations avec le Général Dumoulin et le Major Freytag, Commissaires Hollandais, et furent en même temps Membres de la Jointe des terres contestées et des limites; de sorte que le manuscrit, qui contient tout le travail de cette Jointe, offre la pensée intime du cabinet Autrichien. Il n'est pas nécessaire d'ajouter, que la seconde invasion des Français n'a pas permis aux Commissaires de rien achever.

Dès l'origine, les fonctions de bailli des eaux de l'Écluse furent desservies par le bailli de Damme, et le bailli de Damme ne pouvait être autre qu'un bourgeois ou *poorter* de Bruges; de cette manière le grand intérêt de Bruges et de la Flandre, savoir sa libre communication avec la mer, était suffisamment garanti contre toute malversation ou acte de jalousie de la part des villes de Damme ou de l'Écluse.

Ce droit des Brugeois, de ne voir confiée la surintendance des eaux du *Zwyn* qu'à des mains sûres, à un concitoyen, déjà consacré par le temps, fut spécialement confirmé par le comte de Flandres Louis De Créci, par ses lettres du Jeudi de Pâques-Closes de l'an 1323. Il y est dit « que, nul qui oit bourgeois de l'Escluse « ou muran dedans l'eschevinaige de l'Escluse ne poeult « estre bally en leau, ni varlet de bailly, ni commis « au tonlieu. »

Cependant, cette parole fut presque aussitôt violée que donnée. Car ce même Comte, qui était fort jeune, donna, presque immédiatement après, la seigneurie ou le bailliage de l'eau de l'Écluse à son oncle Jean De Namur, déjà seigneur de la même ville. « Ceux de « Bruges (dit d'Oudegherst, tome II, page 383) sous- « tenoyent le snsdit don être grandement préjudiciable « à leur ville et ce pour plusieurs raisons; et entr- « autres, que la seigneurie de l'eau étoit du bailliage « du Damme, duquel pour ceste occasion elle ne po- « voit estre séparée; joint que s'il advenoit que le « seigneur de l'Écluse fut en débat ou différent contre « le comte de Flandre, pourroit le dict seigneur de « l'Écluse fermer la *Zwyn* etc. etc. — Les quels Bru- « geois, continue d'Oudegherst, considérants le peu « de devoir auquel le comte Louys se mettoit pour « sur ce leur faire droict et justice, mesmes qu'en

Beaucourt,
*beschryv. van
den Brug-
schen koop-
handel*, p. 32.

« faveur de son dict oncle il ne faisoit semblant de
 « vouloir revoquer le dict don, se firent forts et tirè-
 « rent en l'an mil trois cent vingt et trois, à grande
 « puissance vers l'Ecluse, qu'ils assiégèrent, prindrent
 « et saccagèrent, mettant à feu et à l'espée tous ceux
 « qu'ils rencontrèrent, emmenants avec eux prisonnier
 « le dict conte Jean De Namur, qu'ils logèrent en la
 « prison du Bourgh en la ville de Bruges. » La guerre
 ne finit que lorsque le souverain, par un nouvel acte
 solennel, eut reconnu aux Brugeois tous leurs droits
 et eut restitué avant tout au Bailli de Damme les fonc-
 tions de Bailli des eaux de l'Ecluse.

« *Cajus rei gratiâ, dit Gramaye, non exiguum cum*
 « *Slusanis bellum Joannis Namurci captivitate, urbis*
 « *eversione, civium clade finitum, Brugensibus ta-*
 « *men in jure suo perseverantibus.* »

Le traité
de Munster
nous enleva
toute juris-
diction sur
les eaux.

Ici on doit rougir, lorsqu'on compare cette énergi-
 que conduite de nos ancêtres avec la faiblesse que
 dénote un autre article du même traité de Munster,
 savoir l'Art. 70, qui abandonne des droits si chère-
 ment achetés, et dit tout uniment : *La juridiction*
sur les eaux sera laissée à la ville d'Ecluse, ainsi
qu'elle lui appartient.

Il est vrai que le Zwyn étant fermé par l'Art. 14,
 il avait perdu beaucoup de son importance; mais s'il
 était fermé comme voie commerciale, il restait ouvert
 comme voie d'écoulement, et c'est sous ce dernier
 rapport qu'il conservait encore une grande importance
 pour la Belgique. Cette importance fut méconnue par
 nos négociateurs. Les intérêts les plus vivaces de l'a-
 griculture leur faisaient un devoir de nous conserver
 une large part dans la juridiction et la surintendance
 des eaux. Presque toutes les eaux qui se jettent dans
 le Zwyn, sont des eaux de la Belgique; les fonds

inférieurs étant assujétis, par une servitude naturelle et
 de droit public, envers ceux qui sont plus élevés à re-
 cevoir les eaux qui en découlent, c'était pour la Hol-
 lande un devoir de les admettre. De ce devoir pour
 la Hollande, résultait un droit pour la Belgique. Le
 simple bon sens eut donc dû faire voir aux négocia-
 teurs de Munster, que la juridiction des eaux, si
 elle cessait d'appartenir exclusivement à la Belgique,
 ne devait pas, par un excès contraire, être exercée
 exclusivement par la Hollande; ils eussent dû voir
 que c'était au moins un objet mixte, auquel les deux
 parties avaient un égal intérêt, et que par conséquent
 les travaux et les écluses devaient être soumis à une
 régie commune. Mais ils ne virent rien de tout cela.
 Les habiles Hollandais menèrent nos négociateurs si
 loin, qu'ils finirent par reconnaître à la Hollande un
 droit exclusif, et les termes : *ainsi qu'elle lui appar-*
tient furent ajoutés à l'article.

Il est impossible de dire toutes les humiliations aux-
 quelles nos wateringues, qui déchargent dans le Zwyn,
 furent soumises depuis cette stipulation injuste. Les
 Hollandais les forcèrent de payer la plus forte part
 dans toutes les dépenses qu'il leur prit fantaisie de
 faire, le plus souvent dans un intérêt tout contraire à
 celui des wateringues, et aux observations qu'on fit,
 il fut répondu : *ceci n'est pas de votre compétence,*
c'est à nous qu'appartient la juridiction sur les
eaux.

Nous verrons plus loin que le traité de la Barrière
 n'a fait que prêter de plus en plus la main à cet odieux
 et avilissant système.

Joseph II a commencé à relever un peu la tête.
 C'est dans le traité de Fontainebleau de 1785 qu'on
 rencontre la reconnaissance d'un certain droit à la

Belgique, puisqu'il y est parlé, à l'art. 6, d'écluses qui devront être soumises à une *régie commune*.

Avant d'entrer plus avant dans la discussion des traités, il importe de faire voir comment le traité de Munster en particulier a fait du mal à nos débouchés, avant même qu'il fut conclu, parce qu'on prévoyait le sens dans lequel il allait être conclu.

Autrefois les eaux du nord de Bruges se déchargeaient dans la mer, par une grande écluse à l'ouest de Blankenberge; elle avait 35 pieds d'ouverture.

Carte de Pourbus, déjà citée.

Nous avons ensuite l'*Yperleet*, petite rivière qui prenait sa source dans les plaines de *Macle*, à une lieue et demie au-dessus de Bruges, passait par Bruges et se déchargeait dans les criques de la mer, à l'endroit qu'on nomme *Plasschendaele*, à une lieue d'Ostende (13). Elle recevait dans son cours toutes les eaux du pays, de concert avec la *Noord-Eede*, autre petite rivière, qui prend sa source à Zuyenkerke et qui, après un cours de quatre lieues, se jette dans le port d'Ostende.

Le traité de Munster nous enlève deux de nos meilleurs débouchés.

De ces trois débouchés, l'*Yperleet*, l'*Écluse de Blankenberge* et la *Noord-Eede*, nous avons perdu les deux premiers, ayant même que le traité de Munster fut conclu.

La rivière l'*Yperleet* fut changée en canal de grande section, car c'est dans son lit que fut creusé le canal d'Ostende. Or le Canal d'Ostende et les autres, énumérés à la note 13, ne furent creusés, que dans la

(13) L'*YPERLEET* avait plusieurs ramifications. Voici ce qu'en dit d'Oudegherst, tome II, page 513 : « Yperleet qui meine d'Ypre à Dixmude, Nicuport, et delà par le pais du Franc vers Bruges. »

certitude que le traité à intervenir allait consacrer la fermeture de l'*Escaut*, du *Sas* et du *Zwyn*; c'est donc bien le traité de Munster, ou plutôt ce traité en perspective, qui est la cause première de la suppression des deux débouchés dont je parle.

Mais ce nouveau Canal n'avait presque jamais le tirant d'eau nécessaire à la grande navigation. L'élévation de ses bords l'empêchait de recevoir les eaux du pays, et on n'avait pas d'arrières-eaux pour remplacer celles qui coulaient dans la mer toutes les fois qu'on ouvrait les écluses de Slykens, pour donner passage aux navires. Pour remédier à cet inconvénient, on nous priva de la meilleure de nos écluses, on eut la malheureuse idée de fermer l'écluse de Blankenberge, et on voulut se servir de ses eaux pour alimenter le canal par l'écluse la *Speye*, qu'on construisit à cette fin en 1624 (14). En 1626, ou peu après, l'écluse de Blankenberge fut démolie, comme étant devenue, disait-on alors, *entièrement inutile* (15). Mais on ne tarda pas de s'apercevoir qu'on avait arraché à l'agriculture un sacrifice inutile. La perte de l'écluse de Blankenberge fit un tort énorme à la culture des terres, et ne fit aucun bien au canal d'Ostende.

(14) *Considérations sur la pêche nationale à Blankenberge*. Bruges chez Van Praet, 1780. Sans nom d'auteur. Aux archives du royaume, j'ai trouvé la lettre d'envoi de la brochure au gouvernement-général, et j'y ai vu que c'est M^r Robert à Donnoghue, conseiller-pensionnaire de la ville de Bruges, qui est l'auteur de ces *Considérations*.

(15) En 1616, M^r Charles Bogaert chargé, comme entrepreneur, de l'entretien des dunes, fit faire des déblais, découvrit deux portes de cette écluse, et trouva sous les gonds des monnaies d'or, d'argent et de cuivre, à l'effigie de Philippe II, et au millésime de 1533.

Dès ce moment les inondations dans les communes de Zuykerke, Meetkerke, Uytkerke, Houttave, Nieuwmunster, Wenduyne, Stalhille, Clemskerke, Vlisseghem et Breedene furent presque annuelles, et la stagnation des eaux produisit des maladies endémiques, qui y règnent encore. Des contestations très-vives s'élevèrent sans cesse entre les Wateringues et la Province, propriétaire du Canal.

Enfin en 1750 on porta quelque remède à tant de misères, mais uniquement dans l'intérêt du commerce. On creusa, à Gand et à Bruges, ce qu'on appelle encore la *Coupure*. Par la *Coupure* dans Bruges, on joignit le canal d'Ostende à celui de Gand, et par la *Coupure* dans Gand, on mit le canal en communication avec la Lys et l'Escaut. Cette jonction opérée, les deux canaux n'ont cessé d'être les mieux alimentés de l'Europe. Dès lors la *Speye* devint plus que jamais inutile comme écluse d'alimentation.

Le gouvernement étranger, qui pesait à cette époque sur la Belgique, vit tout le mal qu'il avait fait à nos terres, par la suppression du bel ouvrage de Blankenberge, mais ne le répara pas.

Le commerce, unique objet de sa sollicitude, fut satisfait, Bruges put recevoir les plus gros navires. Le beau littoral de Flandre, jadis si riche et si populeux (16), n'obtint rien en compensation du dou-

(16) On y rencontre une quantité d'églises, dont la grandeur, la majesté et la vaste construction sont tout-à-fait hors de proportion avec la population actuelle. Ces immenses édifices offrent donc la preuve de l'importance numérique des populations qui s'y étaient autrefois agglomérées, de leur richesse, et de l'absence des fièvres endémiques qui y règnent aujourd'hui.

ble débouché qu'il venait de perdre : seulement sous Joseph II, c'est-à-dire, après plus de 150 ans de souffrances, le colonel du génie De Brou, fit faire quelques travaux d'amélioration à la *Noord-Ecde*, et la fit déboucher dans le port d'Ostende, par une seconde écluse appelée le *Vingerlinck*.

Mais le débouché dans la mer du Nord par Blankenberge valait bien mieux. Voici pourquoi ; je laisse parler un membre distingué de l'Académie de Bruxelles, qui a beaucoup écrit sur l'état physique de la Flandre maritime : « A la marée basse, dit-il « (17), la surface des eaux dans le port d'Ostende « se trouve 3 ou 4 pieds plus élevée qu'elle ne « l'est sur le rivage de la mer, de chaque côté de ce « port. Si donc il arrive jamais qu'on rouvre le canal « de décharge dans la mer à Blankenberge, on aura « par cette voie une pente de 3 à 4 pieds de plus « qu'on n'a dans le port d'Ostende. Et comme cette « différence fait environ un cinquième de la quantité « entière de la marée (la différence des marées basses « aux marées hautes ordinaires et non affectées des

Il seroit digne d'un ami zélé de notre histoire, tel que la ville de Bruges en renferme beaucoup, de recueillir, soit dans les archives locales, soit dans les archives de la province, tous les renseignements propres à pouvoir fixer au juste, la population de chacun de ces riches villages du Nord, à l'époque de leur plus grande splendeur.

(17) *Mémoire inédit, déposé aux Archives du Royaume, sur les rivières et les canaux en général, et sur ceux de la Flandre en particulier, présenté à S. A. le Gouverneur-général des Pays-Bas Autrichiens, par l'abbé Mann. 1781. L'Eloge de l'abbé Mann, par le baron De Reiffenberg, se trouve dans les Nouveaux Mémoires de l'Académie, Tome VI.*

« vents, va à 20 pieds sur nos côtes), il s'ensuit, qu'on
 « pourrait décharger les eaux pendant 5 heures dans
 « les 24 par Blankenberge plus que par le port d'Ostende; objet de la plus grande conséquence pour
 « l'écoulement complet des eaux qui surabondent à
 « l'intérieur du pays. »

« Ce qui plus est : il arrive quelques fois que les
 « eaux à la basse marée sont aussi élevées dans le
 « port d'Ostende que dans la Noord-Eede, surtout
 « quand on décharge beaucoup d'eau par les écluses
 « de Slykens. Il est évident qu'alors toute décharge
 « des eaux par la Noord-Eede est absolument interrom-
 « pue, au très-grand dommage de tout le pays. »

Tous les inconvénients signalés par l'abbé Mann, existent encore aujourd'hui. On en a fait naguère la triste expérience. Lorsqu'en 1831, 1832 et 1833, les terres de l'ouest de la Flandre Orientale et celles de l'est de la Flandre Occidentale furent inondées, privées qu'elles étaient de leurs débouchés ordinaires sur le *Zwyn*, le canal d'Ostende fut baissé, et les écluses de Slykens furent ouvertes, dans ces trois années, pendant 325 jours, c'est-à-dire pendant à peu près une année entière sur trois; les terres en question furent soulagées, mais pendant ces 325 jours la *Noord-Eede*, cet unique écoulement pour une dizaine de communes, ne put se décharger que fort peu, et ainsi, tandis qu'on soulagait l'une partie des Flandres, on inondait l'autre.

Tant il est vrai, qu'une première faute en appelle d'autres, aussi longtemps qu'elle n'est pas complètement réparée.

J'en viens au fameux Article 14 du même traité, ainsi conçu : « Les rivières de l'*Escaut*, comme aussi
 « les canaux du *Sas*, *Zwyn* et autres bouches de mer
 « y aboutissants, seront tenues closes du côté des dits
 « Seigneurs États. »

C'est à dater du traité de Munster que commence l'envasement rapide de nos débouchés.

Cet Article n'entre dans mon sujet que pour autant qu'on y trouve consacrée la fermeture du *Sas* et du *Zwyn*, et toute ma besogne consiste à prouver, qu'aussitôt que ces deux voies furent fermées comme voies commerciales, aussitôt aussi on les vit déchoir comme voies d'écoulement, et que par conséquent, il est vrai de dire, que le traité de Munster, après nous avoir enlevé quelques-uns de nos moyens d'écoulement, a sensiblement détérioré ceux qui restèrent.

Je ne dois donc pas faire voir que par la fermeture de l'*Escaut*, les Hollandais entendaient la *fermeture de la mer*, car un peu au-dessous d'Anvers il n'y a pas d'*Escaut*, il n'y a que des bras de mer (18); je n'ai pas à faire voir non plus que par la fermeture du *Zwyn* et du *Sas*, et surtout par la défense de faire de nouveaux canaux, et par la juridiction sur les eaux du *Zwyn* qu'ils s'étaient réservée à eux seuls, ils n'avaient d'autre but que de se créer une suzeraineté sur la Flandre, but qui s'est manifesté sans détour au traité de la Barrière; je n'ai pas à prouver des vérités aussi palpables; une question plus difficile me reste à traiter, j'ai à expliquer comment l'envasement de nos débouchés est devenu si rapide depuis le traité de Munster.

(18) A proprement parler, l'*Escaut* cesse d'exister à quelques lieues au-dessous d'Anvers, et tout le reste doit être considéré comme des bras de mer; car il n'y a aucun rapport entre le fleuve et la masse d'eau qui baigne les îles de la Zélande. Ce sont, ainsi que les bras de la Meuse, d'énormes criques, par où la mer se jette à chaque marée, dans l'intérieur des terres, et dans lesquelles l'*Escaut* et la Meuse trouvent une issue. *Mémoire de M. Belpaire*, page 40.

C'est donc ici le lieu de parler de ce fait généralement constaté, que la mer tend constamment à exhausser le sol partout où elle pénètre dans l'intérieur de nos terres.

Commençons par établir le fait de cette action singulière de la mer dans le *Zwyn* et le *Brakuan*, qui sont les deux bras de mer, vers lequel se rendent nos débouchés.

Par le peu qui en a été dit à la fin du chapitre premier de ce Mémoire, on a pu voir que le *Zwyn* (19) doit avoir été une eau fameuse, dans le moyen âge, par sa largeur et sa profondeur, et les ramifications nombreuses, dans lesquelles elle se partageait, et qui établissaient des communications entre beaucoup de lieux et la mer.

Les objets d'art trouvés dans les environs du *Zwyn* ou de ses embouchures, attestent qu'il ne s'est formé que vers la fin de la domination romaine (20).

(19) Buzelinus, lib. I *Annalium sub Clotario II*, appelle le *Zwyn* ou *Zwyn portus Zuvinus* ou *Zuinus*; « quasi meridionalem dicas, » ajoute Sanderus, dans la description de l'Ecluse, Tome II, page 213. *Zwyn* est donc une corruption du mot *Zuyd*, *Zuyen*, *Zuren*. *Portus Zuvinus*, se traduit donc par *port du Sud*. *Zuren havo*; c'était, en effet, le port du sud pour les villes anséatiques (*aen de zee steden*), qui le fréquentaient le plus. L'édition flamande de Sanderus écrit *Zuvenkerke*, en parlant du village actuel de *Zuvenkerke*. Il existe un *Zwin middlesand*, sur la côte correspondante d'Angleterre; des fanaux flottants y sont établis depuis 1837, pour la direction des navigateurs.

(20) *Mémoire de M. Belpaire* passim; Mr Warnkönig, sur la ville de Damme au moyen-âge, dans le *Messenger des sciences et des arts*, tome III.

Par une de ces ramifications, le *Zwyn* s'étendait autrefois jusqu'à Damme, où il formait un port si considérable, qu'en 1213 il se livra dans le port même une bataille navale. La flotte de Philippe Auguste, roi de France, y fut surprise par la flotte anglaise, commandée par la comte de Salisbury, frère naturel de Jean sans terre, roi d'Angleterre : 300 vaisseaux furent pris aux Français, 100 coulés à fond, et Philippe Auguste lui-même, ne trouvant d'autre moyen de les sauver des mains de l'ennemi, fit mettre le feu à plus de mille bâtiments qui lui restaient.

C'est dans le *Zwyn*, vers l'endroit que Meyere nomme *Assegarse* (*Hazegras*) qu'en 1340 se commit, selon l'expression de d'Oudegherst, *une des rudes et cruelles batailles marines, dont on ouyt oncques parler*. Le roi d'Angleterre Edouard III, aidé par les vaisseaux flamands, défit la flotte française, composée de 380 voiles, et tua plus de trente mille Français.

Le roi de France Charles VI, après avoir gagné en 1382 la bataille de West-Roosebeke, où succomba Philippe d'Artevelde, resta pendant plusieurs mois à l'Ecluse, pour y faire armer une flotte considérable contre les Anglais.

En 1468, il entra en ce port 150 navires marchands en une seule marée, ce qui peut donner une idée du commerce considérable qui s'y faisait à cette époque.

En 1572 le duc de Medina-Cœli, arrivant d'Espagne pour prendre le commandement dans les Pays-Bas à la place du duc d'Albe, débarqua à l'Ecluse. C'est dans les eaux du *Zwyn* que les gneux de mer lui enlevèrent quelques bâtiments qui étaient richement chargés.

Histoire des révolutions d'Angleterre par le P. d'Orléans, livre 2.

Jaerboeken van Brugge.

Sanderus
Fland. III.

C'est encore dans les eaux du *Zwyn* qu'en 1603, peu de mois avant la prise de l'Écluse par Maurice, se livra un combat acharné entre huit galères espagnoles, commandées par le valeureux Frédéric Spínola qui y perdit la vie, et cinq vaisseaux de guerre des Provinces Confédérées.

Voilà ce qui s'est passé de plus marquant dans le *Zwyn* jusqu'au commencement du 17^m siècle. A cette époque ce bras de mer devait avoir plusieurs centaines d'années d'existence. Cependant on ne s'apercevait pas alors que l'ensablement eut fait de grands progrès, pendant ce long espace de siècles.

Les faits que je viens de citer le prouvent assez; tandis qu'au contraire on doit convenir que, pendant les deux derniers siècles, les progrès de cette oblitération ont été effrayants. Car, on ne peut le dire assez, aujourd'hui Damme est à deux lieues de la mer, son vaste port est transformé en d'excellents pâturages, et dans la belle saison, à marée basse, on peut passer à gué du Hazegras à la rive opposée, et par conséquent traverser le *Zwyn* tout entier, sans avoir plus de trois pieds d'eau!

Voilà donc le fait de l'ensablement rapide du *Zwyn* bien et dûment constaté.

Il en est de même du *Brakman*. Nous avons vu que déjà au 13^m siècle il possédait trois ports: *Axel*, *Biervliet* et *Hugersluys*, près d'*Axel*. Une inondation maritime de 1440 l'élargit considérablement et emporta *Hugersluys*; mais sous Philippe II, deux nouveaux ports se formèrent, savoir *Philippine* et le *Sas de Gand*. Nous avons vu aussi, qu'en 1600 le *Brakman* recéla aisément la flotte de Maurice, composée de mille voiles. « Mais en 1648 (dit un auteur déjà cité), par le traité de Munster, l'*Escaut* et les canaux

« du *Sas* et du *Zwyn* étant fermés à la navigation, les Gantois se virent obligés d'abandonner le canal du *Sas* de Gand qui se combla peu à peu. — Des bancs de sable, et des alluvions se formèrent dans le *Brakman*, et notamment devant le port de cette dernière ville, et bientôt l'entrée en devint impraticable aux gros navires. »

Notice historique sur l'ancien canal du *Sas*, par A. De Bast. 1827.

Nulle part l'ensablement n'est aussi rapide que dans le *Brakman*. Des immenses schorres s'y trouvent à fleur de terre, où les moutons trouvent, à marée basse, une excellente nourriture dans une espèce de salade marine. L'ensablement y est venu à tel point, qu'il est aujourd'hui très-sérieusement question de livrer le *Brakman* tout entier à l'agriculture, ce qu'on obtiendrait en jetant une bonne digue de Biervliet à Terneusen; et alors à quoi serviraient le *Capitalen-Dam* et les autres écluses sur le *Brakman*, devenu poldre?

Schorres sont des terrains, tantôt couverts, tantôt découverts par la marée.

Voilà donc aussi le fait de l'ensablement rapide du *Brakman* bien et dûment constaté.

« Mais, a-t-on dit, et cette objection a trouvé de l'écho au sein du Sénat, cet ensablement est un fait naturel, et l'État n'a pas à se charger des pertes occasionnées par des événements naturels (21). » M^r le ministre des travaux publics a traduit, dans son rapport (page 23) la même objection en d'autres termes, en disant que le Canal était mixte par ses causes, c'est-à-dire que la nécessité de sa construction était produite par deux causes, savoir les événements politiques et l'ensablement.

(21) Rapport de la commission du Sénat, chargée d'examiner le projet de loi relatif au Canal de Selzacte, présenté à la séance du Sénat du 22 Avril 1836.

Il me sera facile, j'espère, de faire voir que cette objection n'est pas fondée, et de prouver qu'en dernière analyse ces deux causes se réduisent à une seule, à la seule cause politique. Je dirai donc : oui, je l'avoue, l'ensablement est un fait naturel, mais le peu de progrès qu'il avait fait durant plusieurs siècles, prouve assez qu'il n'était nullement inquiétant, et qu'une autre série de siècles aurait pu passer, sans qu'on eut eu à craindre pour nos moyens d'écoulement. Malheureusement les circonstances politiques sont venues exercer l'influence la plus funeste sur eux. Elles ont rendu l'action de l'ensablement si incessante, elles ont tellement accéléré son mouvement, que depuis le traité de Munster, cet ensablement a fait plus de progrès que dans les seize siècles qui l'ont précédé. C'est donc la cause politique qui domine tout ici, et qu'on doit appeler *causa causæ*, si l'on permet de se servir des termes de l'école. Ce sont donc en réalité, comme j'espère le démontrer, les faits diplomatiques seuls qui ont fait à nos débouchés la mauvaise position où ils se trouvent. Il n'est donc pas exact de dire que le canal est mixte par ses causes, il n'y a qu'une cause unique, qui nécessite, dans le cas présent, la construction d'un nouvel écoulement.

Rapprochons les dates des faits que j'ai cités plus haut, et on trouvera une preuve irréfragable de ce que j'avance. Au commencement du 17^{me} siècle, le *Zivyn* et le *Brakman*, après plusieurs siècles d'existence, offraient une eau parfaitement navigable, même pour les gros navires; deux cents ans se passent, et ils sont tellement oblitérés, qu'ils ne peuvent plus servir, même comme simples voies d'écoulement!

En effet, l'année 1829 ayant été très-pluvieuse, le mauvais état de nos débouchés fut alors évident pour tout le monde. Malgré tous les efforts, on ne put

empêcher l'inondation de s'étendre sur une grande partie des communes de Moerkerke, Middelbourg, Lapscheure, Saint-Laurent, Eede etc. Les registres des contributions directes attestent les nombreuses remises, accordées cette année sur les *non valeurs* pour cause d'inondation.

« S'il en est ainsi, doit-on se dire, il faut que, « dans cet intervalle des deux derniers siècles, des « causes toutes spéciales d'ensablement aient agi. » Oui, des causes toutes spéciales, posées par la politique, ont agi; c'est de ces causes que nous allons parler.

Remarquons d'abord, que les eaux de mer près de nos côtes sont chargées d'une grande quantité de vase, apportée dans son sein par l'Escant, la Meuse et le grand nombre de rivières, plus ou moins bourbeuses, que ces fleuves reçoivent dans leur cours. La mer doit pouvoir se calmer, pour déposer toute la vase qu'elle tient suspendue. Qu'on le remarque bien, elle ne l'abandonne, que quand elle est tranquille. Ce n'est qu'après avoir retrouvé le calme, qu'elle la laisse se précipiter et former ainsi le premier feuillet d'une couche vaseuse. Chaque jour de nouvelles eaux viennent apporter un nouveau feuillet à cette couche, qui avec le temps acquerra une épaisseur de plusieurs pieds (22).

Comment
se forment
les envase-
ments.

On conçoit en effet que quelque mince que soit chaque feuillet, ces dépôts, renouvelés deux fois en vingt-quatre heures, doivent assez promptement exhausser le fond. On conçoit aussi que l'épaisseur de ces feuillets doit être plus grande en été, lorsque la mer est plus tranquille, qu'en hiver, lorsqu'elle l'est moins; qu'ils doivent être d'autant plus épais, que

l'eau est plus profonde, puis-que, s'il y a une certaine quantité de vase suspendue dans un pied d'eau, il y en aura deux fois autant dans deux pieds; enfin, on doit admettre que sans calme, il n'y a pas de précipitation possible; c'est donc le calme qui est le grand agent, le grand provocateur de la précipitation de la matière vaseuse. On ne rencontre guère de la vase sur l'estran de nos côtes, parce que la force des courants ne laisse pas à la mer le temps de l'y déposer. Pourquoi l'oblitération dans le *Zwyn* et le *Brakman* fut-elle si peu sensible pendant tant de siècles? Parce que d'énormes masses d'eaux s'y épanchaient à chaque marée dans toutes les directions, et à plusieurs lieues d'étendue; il régnait au milieu de ces bras de mer un courant continu et quelques fois violent de marées montantes et descendantes, qui loin de permettre l'ensablement, les tint constamment à une grande profondeur.

Les quinze ou seize îles que Guichardin comptait en Zélande, se réduisaient à dix du temps de Smallegange, les petits bras ou canaux qui les séparaient s'étant envasés. *La raison de cette oblitération*, dit M. Belpaire, page 109, *tient à la diminution des courants*. Et cela se conçoit aisément; plus les courants s'affaiblissent, plus le calme augmente; et plus il y a du calme, plus la vase a de la facilité à se déposer.

Or, voici les causes qui ont contribué à amortir les courants dans le *Zwyn* et dans le *Brakman*, et qui ont par conséquent contribué à leur ensablement rapide.

D'abord il faut reconnaître avec A. De Bast, que j'ai cité plus haut, que la nécessité d'abandonner ces bras de mer comme voies commerciales, devait emmener naturellement les alluvions et les bancs de sable. Ces voies furent complètement négligées. Les villes

n'avaient plus d'intérêt à voir arriver jusques sous leurs murs ces flots autrefois si fiers, et qui leur avaient apporté tant de richesses. Tandis que ces bras de mer restèrent fermés aux Belges par le traité de Munster, ils restèrent fermés aux Hollandais eux-mêmes, par la jalousie de quelques villes commerçantes de la Hollande. Il est vrai qu'en 1720 une exception fut accordée au commerce d'Ardenbourg, mais ce fut avec bien des restrictions; ce commerce devait se borner à l'importation de bois du Nord, et autres matériaux de construction et de genièvre. En 1736 une société de négociants bâtit à Ardenbourg un séchoir pour la garance, mais elle fut dissoute; le seigneur De Nieuwvliet laissa placer à Zuydzande un moulin à farine de froment, pour en faire l'exportation en grand sur Marseille et d'autres places; défense expresse lui fut intimée de la part des Seigneurs-États de continuer ses travaux (23). On n'y souffrit donc pas l'ombre du commerce.

Lorsqu'il n'y a plus d'intérêt qui veille à la conservation de la chose, la chose dépérit. Le dépérissement du *Zwyn* avançait trop pen au gré de la Hollande. Le second membre de l'art. 58 du traité de Munster déjà cité, ne manquait pas de la gêner. *On ne pourra creuser nouveaux canaux ni fossés, par lesquels on pourrait repousser ou détourner (les eaux de) l'un ou l'autre parti*. Il faut savoir que lorsque le traité de Munster fut fait, le principe de *luti possidetis*, qui en faisait la base, laissa aux Hollandais les villes du Sas-de-Gand, d'Axel, de Hulst, de Philippine, d'Yzendyke et de l'Écluse, et qu'à cette époque, pas une de ces villes ne

(23) *Het Distrikt van Sluis in Vlaanderen, door Dresselhuys, christen Leeraar by de Hertormden, aan de Hoofdplaat. Middelburg (Zeeland), 1819.*

La grève ou l'estran est la plage qui se trouve entre les dunes et la mer, et que la mer recouvre plus ou moins à chaque marée.

posséda des écluses qui pussent retenir nos eaux et les empêcher de se verser à la mer (24). Cet état de choses déplut souverainement à la République qui, en cas de guerre, se serait vue forcée d'établir un système de défense pour chacune de ces villes en particulier. Mais les différentes guerres avec la France, où elle prit constamment le parti de l'Autriche contre Louis XIV, vinrent la tirer d'embarras. Dès lors elle ne se fit plus aucun scrupule de violer la disposition de l'art. 58, partout où l'occasion se présentait. Elle savait trop bien que l'Autriche resterait muette sur ses empiétements, quels que graves qu'ils fussent, parce qu'ils se faisaient dans le but de mieux se défendre contre l'ennemi commun.

De toutes ces guerres, je n'ai qu'à parler de celle pour la succession d'Espagne, qui commença en 1701 et finit en 1713. Cette fin emmena trois traités : le traité d'Utrecht entre la France et la Hollande, du 11 Avril 1713; le traité de Rastadt, entre la France et l'Autriche, du 6 Mars 1714; et le traité de la Barrière, du 15 Novembre 1715; ce dernier traité fut une conséquence des deux précédents, qui supposaient déjà l'érection de villes-barrières contre la France, et la cession de la Belgique à l'Autriche. Le traité de la Barrière seul entre dans mon sujet.

*Chronyk
van Flaen-
deren.*

Dès le commencement de la première campagne, le général hollandais Coeborn, ingénieur renommé, avait parcouru la Flandre-Hollandaise à la tête d'une petite armée, et avait écrit à plusieurs reprises à La Haye, que le système de défense de ce pays était très-mauvais et très-dispendieux; qu'il fallait ôter aux eaux

(24) *Protocole de la Jointe des terres contestées etc.*, folio 42 R^o.

flamandes leur accès libre à la mer; qu'il fallait changer les écluses de mer en écluses d'inondation, et que par ce moyen, ainsi que par quelques constructions nouvelles, on pourrait former une ligne infranchissable d'eau, depuis l'Écluse jusqu'au delà de Hulst (25). Depuis longtemps des avis pareils avaient été donnés à La Haye. Le moment n'était pas encore venu de les suivre sans ménagement. C'est pour parvenir insensiblement à ce but que, dès l'année 1690, la Hollande commença par fermer le havre de *Bouchaute*, et qu'elle forma sous les glacis de *Philippine* une écluse, qui recevait en effet les eaux du havre, mais de manière cependant, qu'elle resta maîtresse de s'en servir pour inonder les environs de la place, ou de les faire refouler sur notre territoire. Cette voie de fait, cette violation ouverte de l'article 58 du traité de Munster, excita de vives réclamations, surtout parce qu'elle s'en prenait précisément au plus beau débouché de toute la Flandre. La Hollande eut enfin l'air de céder, le havre fut ouvert en 1699, mais cette ouverture ne subsista que jusqu'en 1702. Alors le havre fut fermé de nouveau et resta fermé jusqu'à la révolution française, quoique l'art. 17 du traité de la Barrière, et surtout la convention de La Haye du 22 Décembre 1718 eussent stipulé que les écluses de *Bouchaute* seraient rétablies, pour qu'elles aient le coulant d'eau directement à la mer, comme avant la guerre.

(25) *Protocole de la Jointe des Terres contestées et des Limites*, folio 42 V^o. Le général Dumoulin doit avoir présenté aux États-Généraux en 1700, un Mémoire intéressant qui fut ensuite imprimé. où il développa fort au long les vues et les systèmes de Coeborn; je sais que ce Mémoire existe, mais je ne suis pas parvenu à me le procurer. Ce même général fut Commissaire de la part des États-Généraux pour l'exécution du traité de Fontainebleau.

Lorsque plus tard, en 1737, le gouvernement Autrichien eut insisté nommément sur l'exécution de cette stipulation, les Hollandais n'y opposèrent rien dans le fond; ils reconnurent explicitement leur obligation à cet égard, et se bornèrent à exiger que l'extension des limites qui leur était accordée par la convention de 1718, fut exécutée en même temps. Dès lors on n'en parla plus (26). Cependant ce raisonnement de la part des Etats-Généraux ne fut qu'une véritable chicane, car leur obligation ne résultait pas du traité de la Barrière, ni de la convention de 1718; elle ne fut que reconnue de nouveau par ces deux actes; c'était dans l'art. 58, déjà plus d'une fois cité, du traité de Munster que résidait le droit de la Belgique, le devoir de la Hollande; il ne fallait qu'insister sur la non violation de cet article. Mais un gouvernement qui s'était méconnu au point de souscrire un traité tel que celui de la Barrière, ne put se résoudre à faire entendre le langage de la saine raison; il se tut, se résigna et laissa souffrir ses malheureux gouvernés.

Jamais la Belgique n'était descendue si bas, jamais elle ne fut si épuisée ni si pauvre qu'à la fin de la guerre de la succession d'Espagne. L'Empereur Charles VI ne se trouvait guère dans un meilleur état: ses hauts et puissants alliés, l'Angleterre et la Hollande, lui dictèrent la loi; c'est cette position qui doit être prise en considération, lorsqu'on ne veut pas juger ses actes, et surtout son traité de la Barrière avec trop de rigueur. Cependant il sera toujours vrai que ce traité doit être envisagé comme un triste monument des malheurs de la Belgique à cette époque.

(26) *Protocole de la Jointe des terres contestées et des Limites*, folio 38 R.

La Hollande profita de la circonstance pour se faire accorder par l'Empereur toutes les concessions qu'elle put désirer. Ses vœux sur les eaux des Flandres, si longtemps plus ou moins contrariées, furent pleinement satisfaites. La Flandre toute entière fut mise à sa merci; en cas de guerre, la Hollande pouvait faire des inondations, dans le Brabant sur le Demer; mais ajoute l'art. 16: *pourvu que le tout se fasse de concert avec le Gouverneur-Général des Pays-Bas*. Dans la Flandre elle n'avait besoin de la permission de personne pour faire des inondations, *seulement elle devait en donner connaissance préalable au Gouverneur-Général*. L'Empereur ne se contenta pas de livrer les terres de ses sujets aux ravages des inondations; il accorda de plus à la Flandre-Hollandaise une extension de limites, afin que les inondations pussent se faire avec toute la facilité possible. Ces concessions exorbitantes se trouvent consignées dans l'art. 17; je dois en citer au moins le préambule, pour qu'on voie avec quelle habileté il a été rédigé.

Depuis le traité de la Barrière, l'Autriche permit indistinctement à la Hollande de réduire toutes nos écluses sous sa dépendance.

Article 17. « Comme il conste par l'expérience de
 « la guerre passée, que pour mettre en sûreté les
 « frontières des Etats-Généraux en Flandre, il fallait
 « y laisser plusieurs corps de troupes si considérables,
 « que l'armée se trouvait beaucoup affaiblie par là;
 « pour prévenir cet inconvénient et *pour mieux assurer les dites frontières à l'avenir*, Sa Majesté Impériale et Catholique cède aux Etats-Généraux tels
 « forts et autant de territoire de la Flandre-Autrichienne, limitrophe de leurs dites frontières, qu'on
 « aura besoin pour faire les inondations nécessaires,
 « et *pour les bien couvrir* depuis l'Escaut jusqu'à la
 « mer, dans les endroits où elles ne sont pas déjà
 « suffisamment assurées, et où elles ne sauraient l'être

« par des inondations sur les seules terres déjà appartenantes aux États-Généraux.

« Pour cette fin, Sa Majesté Impériale et Catholique agréée et approuvée, que pour l'avenir les limites des États-Généraux en Flandre commencent à la mer entre Blanckenberge et Heyst..... »

Cette extension de limites comprenait dans le seul Franc de Bruges 7 villages entiers avec leurs églises, 7 écluses, 27 poldres, 786 maisons, en tout un territoire de 9150 hectares. Toute la Flandre se trouva dans l'agitation à la première connaissance qu'on eut de l'article 17. Les États de Flandre envoyèrent aussitôt une députation à Vienne, pour prier l'Empereur de ne pas ratifier le traité, ou s'il était ratifié, de ne pas concourir à son exécution. Le discours à l'Empereur, prononcé par l'Évêque de Gand Philippe-Érard Van Der Noot, Président de la Députation, contient une protestation énergique contre le démembrement de la province, et s'énonce avec franchise sur la politique de la Hollande. « Les États ne sont pas moins surpris, dit-il, de se voir privés de toutes leurs écluses, ce qui rendra les inondations plus faciles, si les États-Généraux jugent à propos de les faire. Ils allèguent que cette extension d'inondation leur est nécessaire pour couvrir leur frontière, mais c'est un pur prétexte, leur frontière est déjà assez inaccessible sans cette extension; nous avons toute raison de craindre qu'ils ne travaillent à se rendre maîtres de nos écluses, que dans le seul but de se rendre la Flandre-Autrichienne tributaire, et de pouvoir la ruiner lorsqu'ils le trouveront convenir. Ce qui en tout cas ne leur sera pas difficile. Ils n'ont qu'à fermer les écluses, et les eaux pluviales ne pourront s'écouler; ou bien

*Chronique
van Vlaenderen.*

« ils n'ont qu'à les tenir ouvertes, et l'eau de mer ne ravagera pas seulement le plat pays, mais elle viendra jusques et au delà de Gand et de Bruges, qui sont les deux principales villes de la Province. »

L'Empereur accueillit ces observations avec beaucoup de bonté. De nouvelles négociations furent entamées, l'article 17 reçut des modifications, connues sous le nom de Convention de La Haye du 22 Décembre 1718. L'extension des limites y fut si notablement réduite, que pour le Franc de Bruges elle n'atteignit pas les deux mille trois cents hectares.

Heureusement l'Empereur ne tarda pas à se brouiller avec l'Autrichienne République, à cause du commerce des Indes et de la Société de commerce qu'il avait eu le courage d'ériger dans la ville d'Ostende. De cette manière la convention de La Haye, quoique ratifiée de part et d'autre, ne fut jamais mise à exécution. Ainsi, la cession de territoire faite primitivement par le traité de la Barrière du *quinze Novembre* 1715, et modifiée par la convention de La Haye, n'eut jamais son effet. Cette convention étant notoirement demeurée sans exécution de part et d'autre, et ayant dès lors été constamment tenue comme nulle et non avenue, les limites tracées en 1664 en exécution du traité de Munster, sont restées les seules et vraies limites, entre la Hollande et la Belgique; aussi l'article 4 du traité de Fontainebleau dit: « Les limites de la Flandre demeureront aux termes de la convention de 1664. » Cet antécédent historique est de bon augure. Non, le traité du *quinze Novembre* 1831, d'aussi fatale mémoire, ne réussira pas non plus à nous arracher des frères.

Si d'un côté la Hollande n'obtenait pas l'extension de ses limites en Flandre, d'un autre côté elle voyait

bien que le gouvernement Autrichien n'était pas opposé à ce qu'elle fit tout ce qu'elle put pour rendre son système d'inondation aussi efficace que possible. La peur que la France continua d'inspirer à l'Autriche rendit toujours cette dernière puissance très-complaisante envers la Hollande, qui ne fit pas faute d'en profiter.

En 1756 fut placée dans l'intérieur des fortifications de la ville de l'Écluse, l'écluse du *Paswater*. Cette écluse ferma une ramification du *Zwyn* assez notable, nommée *chenal de Lapscheure*. Les flots du *Zwyn* qui, à chaque marée haute, allaient s'élançant par ce chenal à plusieurs lieues de distance, devaient désormais venir expirer aux pieds de cette écluse, qui était en même temps une écluse d'inondation. J'ai vu en 1831, 1832 et 1833 le chenal de Lapscheure tellement enflé d'eau de mer, que presque partout il avait une profondeur de vingt à vingt-cinq pieds sur cent pieds de large. Si un malveillant eut fait alors une trouée à la digue de Lapscheure, l'eau de mer serait allée jusqu'à Bruges.

Par le placement de cette écluse du *Paswater*, les Hollandais enlevèrent la communication de cette avec la mer à six écluses à la fois, savoir : à l'écluse du fort de St Donat, au canal dit *Zoute-vaert*, aux deux écluses des terres au Nord et des terres au Sud de la Lieve, à l'écluse Bleue, et à l'écluse du polder de Maldeghem. Toutes ces écluses sont devenues insignifiantes et de second ordre, soumises au bon plaisir du commandant de l'écluse militaire du *Paswater*. Quelques-unes même de ces écluses n'existent plus. Les eaux de l'Éede, comme je l'ai fait observer à la page 11, furent conduites dès 1690, dans les fossés des fortifications de l'Écluse. En même temps l'écluse

de *Coxyde*, ou du *Watergank d'Eccloo*, trop éloignée de la ville, dût être abandonnée. Elle fut rapprochée de manière, à se trouver sous les glaces de l'est de cette place, comme elle s'y trouve encore.

J'ai dit que plus les courants s'affaiblissent, plus l'ensablement est rapide, et j'en ai donné la raison. Je dois maintenant faire remarquer que toujours la force du courant est proportionnée à la masse d'eau mise en mouvement. Les courants dans le *Zwyn* et le *Brakman* étaient si forts, ai-je dit, parce qu'à chaque marée une énorme masse d'eau s'épanchait dans ces bras de mer, et allait se lancer avec vigueur dans chacune de ses nombreuses ramifications. Rien n'a donc pu faire autant de mal au courant du *Zwyn*, que le barrage du chenal de Lapscheure. Il est certain que ce barrage diminua beaucoup l'épanchement des eaux de la mer. Or, à mesure que l'on a, par des digues, empêché l'épanchement des eaux, les courants ont dû s'affaiblir et la vase se déposer d'autant plus facilement. C'est ce que les Hollandais comprennent parfaitement, car ils sont parvenus en multipliant ces barrages, à faire en sorte qu'à proprement parler, il n'y a plus de courant, ni dans le *Zwyn* ni dans le *Brakman*.

Par l'inondation maritime de 1570 la jonction s'opéra entre le *Zwyn* et le *Brakman*. Les eaux de la *Ligne* ou *Passageule*, se joignirent au chenal d'Oostbourg. Cette jonction ne put qu'augmenter la force du courant. En 1788 elle fut détruite par les Hollandais, qui fermèrent la *Passageule* là où elle se jette dans le *Brakman*, en y plaçant la digue nommée *Capitaalen-Dam*, et la barrèrent également du côté où elle se mettait en communication avec le chenal

d'Oostbourg, en y plaçant la même année une autre digue nommée *Bakkersdam* (27).

Le chenal d'Oostbourg avait encore une autre communication avec la mer dans la direction du Nord, par les eaux de *Nieuwenhaven*; cette communication lui fut enlevée dès 1742, car c'est alors que *Nieuwenhaven* devint poldre.

L'écluse de St Marguerite, située dans la commune flamande de ce nom, doit avoir existé avant le traité de Munster, d'après ce que je vois au *Protocole de la Jointe des terres contestées et des Limites*, folio 40. C'est donc une écluse à ajouter aux quinze que j'ai énumérées au Chapitre premier. Or, cette écluse se déchargeait librement dans le chenal d'Oostbourg, et donnait passage aux eaux de plusieurs poldres, dont l'étendue réunie montait à plus de trois mille hectares. En 1788 les Hollandais jetèrent une digue dans le chenal, à l'endroit nommé *Coxyde-gut* et y placèrent une écluse, qui les mit à même d'arrêter les eaux de ces poldres, et même de les couvrir d'eau salée.

Toutes ces saignées données successivement à cette ramification jadis si importante du *Zwyn*, amortirent singulièrement son courant et hâtèrent son ensablement. Aujourd'hui le chenal d'Oostbourg n'existe plus. Il a servi à former quatre poldres : *Oieclagers-plaet*, endigné en 1803; *Austerlitz*, en 1805; *Sophie*, en 1807; *Dionède*, en 1827.

La dernière ramification qui restait au *Zwyn*, fut le chenal d'Ardenbourg. Ce n'était pas la moins importante. Elle recevait et renvoyait deux fois toutes les 24 heures une grande masse d'eau, et ne contri-

buait pas peu à entretenir un reste de vie dans le *Zwyn*. Ce reste de vie lui est enlevé depuis 1813.

Qu'on ne croie pas que l'œuvre de destruction se soit bornée à détruire l'une après l'autre toutes les ramifications du *Zwyn*; le trouc même du *Zwyn*, c'est-à-dire, cette partie du golfe qui s'étend de la ville de l'Écluse à la mer, ne resta pas à l'abri de ses atteintes. En 1740 se fit l'endiguement du *Kasteelpoldre*, situé sur la rive droite en face du château-fort qui dominait l'entrée du port. Sur la rive gauche, les deux poldres *Lippens* et *Van Waesberghe* furent formés en 1792 et 1793, et occupent une partie de la vaste plage où se donna la bataille navale de l'an 1340, dont j'ai parlé plus haut.

Les empiètements sur les parties intérieures du *Zwyn* n'en resteront pas là. La Concession-Van Damme, Concession existante en vertu d'un décret que porta l'Empereur en faveur du général de ce nom, et qui lui accorda, à certaines conditions et pour un long terme, la jouissance de toutes les terres qu'il pourrait conquérir sur les bras de mer dans la Flandre-Hollandaise, la Concession-Van Damme, dis-je, porte aujourd'hui toutes ses vues sur les derniers restes du golfe, sur ses deux larges rives. Il y a là en effet grand progrès dans l'ensablement. Comme il n'y a plus de courant, la mer ne vient baigner tristement ces terres deux fois par jour, que pour pouvoir y déposer le limon dont elle est chargée. Le sol s'y exhausse à vue d'œil, surtout en été. L'Écluse perdra bientôt son port comme l'a perdu Ardenbourg, et au milieu du *Zwyn* sera conservé un filet d'eau ou canal, au service des poldres qu'on aura formés dans son sein, et qui en temps de guerre sera toujours capable de donner assez d'eau de mer pour former les inondations.

(27) *Distrikt van Sluis in Vlaanderen, door Dresselhuiz.*

Les mêmes causes qui ont amorti les courants dans le *Zwyn*, et par suite emmené son envasement, ont agi dans le *Brakman*, et y ont emmené les mêmes résultats.

La complaisante Autriche permit à la Hollande de suivre la même marche partout; cette marche consistait à faire d'abord des endiguements pour diminuer l'épanchement des eaux de la mer, et par là amortir les courants, et à former ensuite des écluses, pour se rendre maître des eaux flamandes.

C'est ainsi que l'écluse noire, qui jettait ses eaux librement dans le *Brakman* à l'est de Philippiue, fut dominée en même temps que le havre de *Bouchaute* (en 1690), par une autre écluse construite sous les glacis à l'est de cette ville. Elle servit à couvrir les inondations de cette place, et celles de l'ouest de la ville du Sas-de-Gand.

Protocole de la Jointe des terres contestées et des Limites.

C'est ainsi que la grande crique de *Canisvliet*, au sud-est du Sas-de-Gand, qui était à proprement parler un prolongement du chenal du Sas, fut endiguée en 1787; les Hollandais barrèrent ce chenal par une digue attenante aux fortifications du Sas, y placèrent une écluse, et dominèrent les eaux qui autrefois se jettaient librement dans la crique de *Canisvliet*, par l'écluse de *Wachtebeke* ou la *Langeleede*.

Ibidem.

C'est ainsi encore qu'en 1767, sous prétexte de dessécher les schorres de *Moerspuye*, mais en réalité dans le but de pouvoir former des inondations, les Hollandais placèrent une écluse nommée *Moerspuye*, dans la crique d'Axel, et parvinrent à tenir sous leur dépendance toutes les eaux du Pays de Waes, qui jusque là se déchargeaient librement dans cette crique ou prolongement du chenal d'Axel, par l'écluse rouge.

Tous ces barrages jettés dans le chenal du Sas et dans le chenal d'Axel, ne manquèrent pas d'affaiblir notablement la force du courant dans le *Brakman*; mais ce qui donna le coup de grâce au courant dans ce bras de mer, ce fut le canal de Terneusen, achevé en 1827. Le *Brakman* jettait autrefois à chaque marée une énorme masse d'eau dans le chenal du Sas, et surtout dans le chenal d'Axel, qui s'élançait jusqu'à Hulst. Depuis que le canal de Terneusen est venu lui couper ces deux bras, le *Brakman* est devenu calme et tranquille, et c'est ce calme qui contribue tant à son envasement.

Il existe à Ostende un bassin de retenue d'une écluse de chasse, qui sert à conserver à ce port sa profondeur. On ne fait ordinairement les chasses qu'aux syzgies, donc à-peu-près 150 fois par an; le bassin reste rempli pendant les six heures de la marée descendante, et l'on calcule que sur ce pied, l'envasement du bassin va à 25 centimètres par an, à un mètre en quatre ans. Certes, dans le *Zwyn* et le *Brakman* il n'y a pas de calme aussi profond, et il n'y a pas partout autant de pieds d'eau, que dans ce bassin; mais en revanche, les feuillets de vase se déposent dans ces bras de mer 730 fois par an, tandis qu'ils ne se déposent que 150 fois dans le bassin, de sorte que, toute compensation faite, je pense qu'on peut prendre pour base ce même calcul de 25 centimètres par an, si on veut avoir la mesure moyenne de l'ensablement qui s'opère aujourd'hui dans le *Zwyn* et le *Brakman*.

« Les Hollandais (dit le *Protocole*, déjà plusieurs fois cité, folio 41), par les ouvrages qu'ils ont faits « près de nos frontières, en dépit de l'art. 58 du « traité de Munster, sont parvenus à rendre dépen- « dants d'eux tous les libres écoulements à la mer

« que nous avions à l'époque de ce traité. » Ils sont donc parvenus à se créer une suzeraineté sur la Flandre, et à se la rendre tributaire, comme l'avait prédit en 1716 le président de la Députation des États de Flandre, dans son discours à l'Empereur Charles VI, dont j'ai parlé plus haut.

Le traité de Fontainebleau du 8 Novembre 1785, n'apporta aucun changement essentiel à ce triste état des choses.

Le traité de Fontainebleau approuva indirectement tout ce que la Hollande avait fait depuis 200 ans au détriment des libres écoulements des Flandres.

Le traité de la Barrière n'était plus en vigueur. Aux négociations de la paix d'Aix-la-Chapelle de 1748, paix qui assermit Marie-Thérèse sur le trône impérial, la cour de Vienne refusa constamment de permettre qu'il fut fait mention dans le nouveau traité de celui de la Barrière. Or, il est de droit que lorsque des Gouvernements rentrent dans l'état de paix, les traités antérieurement conclus et non renouvelés dans le nouveau traité, tombent en caducité. Les griefs de la cour impériale contre le traité de la Barrière, ou plutôt contre les puissances maritimes qui l'avaient signé avec elle, étaient relatifs au commerce. Mais quant à l'esprit de défense commune contre la France, consacré par ce traité, cet esprit continua de subsister. L'Autriche, même, après la paix d'Aix-la-Chapelle, reçut garnison hollandaise dans les villes-barrières, comme avant la guerre. Ainsi, lorsque le Président Neny (28) dit que *les Hollandais ne trouvèrent plus dans la cour impériale ces complaisances, dont*

(28) Mémoires historiques et politiques sur les Pays-Bas Autrichiens, au chapitre X : État des démêlés qui subsistent actuellement entre l'Impératrice-Reine et les Puissances maritimes, relativement au traité de la Barrière.

ILS AVAIENT TANT ABUSÉ, il faut entendre ces paroles dans un sens restrictif. L'Autriche voulut se débarrasser du tribut annuel qu'elle payait à la Hollande, d'après le traité de la Barrière, et elle en saisit l'occasion. L'article 19 de ce traité avait mis à la charge de l'Empereur un subside annuel de 1,400,000 florins de Brabant, pour sa part dans les frais d'entretien des troupes dans les villes-barrières, et d'un autre côté l'article 26 stipulait quelques avantages commerciaux en faveur de la Belgique. Les Puissances maritimes avaient différé, pendant 36 ans, par toutes sortes de subterfuges, à accorder ces avantages, tandis que le subside avait toujours été payé jusqu'au temps de l'invasion des Pays-Bas en 1745. L'Autriche ne voulut plus souffrir ces injustices; et c'est sur ce point, que *les Hollandais ne trouvèrent plus dans la cour impériale ces complaisances, dont ils avaient tant abusé*, mais ils la trouvèrent toujours également complaisante pour ce qui regarda leur système de défense et d'inondation en Flandre.

Le traité de Fontainebleau vint pour ainsi dire approuver toute la série des violations de l'article 58 du traité de Munster, et dont nous avons cité bon nombre d'exemples dans le cours de ce chapitre.

La République voulant justifier ses infractions au traité, alléguait qu'elle n'arrêtait pas l'écoulement de nos eaux par les écluses qu'elle avait fait construire, ces écluses étant constamment ouvertes pendant les basses marées; qu'en réalité il était bien en son pouvoir de repousser ou de détourner nos eaux (et c'est en cela que consistait précisément la violation du second membre de l'article 58 du traité de Munster), mais qu'elle n'en userait que dans un cas de guerre; qu'alors il

lui était permis de faire usage de tous ses moyens de défense, que cela était conforme à l'esprit du traité de 1715, qui a pour objet la défense mutuelle. Cette justification, quoique bien maladroite, ne déplut pas à l'Autriche, car toutes les fois que la République mettait en avant les intérêts de la défense commune, elle était sûre d'être écoutée, et la bienveillance autrichienne allait si loin, que lorsque la République jeta des digues et plaça des écluses, en opposition directe à l'article 58, le gouvernement autrichien avait l'air de croire que cet article n'existait plus, mais que lorsqu'on proposa à l'Empereur de faire le canal de Selzaete au Hazegras, pour se soustraire une bonne fois à un humiliant vasselage, cette même République invoqua cet article 58 contre l'Autriche, comme nous l'avons vu à la page 20. L'Empereur craignait sans doute de voir par cet ouvrage les frontières hollandaises moins bien assurées qu'auparavant !

En effet, je trouve dans un rapport spécial fait le 25 Mai 1788 par le conseiller de finances De Mahieu, particulièrement chargé de la partie du génie, dans la *Jointe* des Terres contestées et des Limites, qu'en réalité la crainte d'affaiblir la position militaire des Hollandais dans la Flandre des États, était le motif véritable qui faisait rejeter le projet de canal du colonel De Brou. « Si notre alliance avec la France, » dit ce rapport, pouvait toujours subsister, il n'y a « pas de doute que dans le cas supposé il ne soit « avantageux d'exécuter le projet. Mais s'il arrivait « que la Monarchie trouvât intérêt de soutenir la « Hollande, ce canal serait contre nous. L'ennemi « en s'emparant du canal, ferait tomber ces places en « son pouvoir. »

Déjà l'Autriche s'était obligée par l'art. 17 du traité

de la Barrière de contribuer à mieux assurer les dites frontières à l'avenir. Le traité de Fontainebleau fut rédigé dans le même esprit. L'Empereur admet par l'art. 6, qu'aucune église ne sera construite sur le territoire des États-Généraux, dans aucun endroit où elle pourrait nuire à la défense de leurs frontières ; cela veut dire, dans aucun endroit où elle pourrait nuire aux digues et écluses existantes en dépit du traité de 1648, au moyen desquelles la Hollande avait formé son système d'inondations, système qui renfermait toute la défense de ses frontières. Voilà donc que l'Empereur, en promettant de ne pas leur nuire, reconnaît indirectement comme légale l'existence de tous ces ouvrages, et que la suzeraineté de la Hollande sur la Flandre est politiquement confirmé. Aussi a-t-on remarqué que plusieurs des infractions au traité de Munster, signalées dans ce chapitre, sont d'une date postérieure au traité de Fontainebleau.

La politique de l'Autriche suivit la même ornière aussi longtemps qu'exista le gouvernement autrichien en Belgique. Toujours la même faiblesse lorsqu'il s'agissait de la frontière des États en Flandre. Dans le *Protocole* du 20 Septembre 1793, folio 21 v^o, la *Jointe* conseilla à l'Archiduc Charles, Gouverneur-Général, de différer la reprise des conférences avec les commissaires hollandais, pour l'exécution du traité de Fontainebleau, jusqu'à la paix avec la France, « afin, dit-elle, d'éviter l'énergie que les Hollandais, « faisant cause commune avec nous, pourraient donner « à leurs arguments pour obtenir une plus ample dé- « fense à leurs places en temps de guerre, ce qui « acquerrait le caractère d'un intérêt commun et les « rendrait plus forts pour obtenir à présent, ce que « l'on pourra leur refuser à la paix. »

Le traité de Fontainebleau fit donc plutôt du mal que du bien, car il ratifia en quelque sorte le système avilissant et oppresseur, sous lequel la République avait fait gémir la Flandre depuis le traité de Munster; il est vrai que l'article 6 permettait de construire des écluses sur le territoire des États, mais la *Jointe* dit elle-même, folio 29 v^o : « Nous ne voyons pas que, par des ouvrages à faire même sur le terrain hollandais, à quoi prête l'art. 6 du traité de Fontainebleau, on puisse prémunir la Flandre contre les inondations. » La Flandre, par suite de cette convention politique, resta donc définitivement sous la dépendance de la Hollande, victime nécessaire des inondations, toutes les fois que des commotions politiques quelconques seraient venues inquiéter la République.

On vit trop tard que le traité de 1785 n'avait porté aucun remède à ces maux; mais comme cette fois on avait obtenu de la Hollande un demi million de florins pour dédommager ceux des sujets de S. M. I. qui avaient souffert des inondations, on reprit courage et on espéra lier la Hollande, par une convention supplémentaire, à payer des indemnités pour tous les cas d'inondation qui pourraient se présenter à l'avenir. « Nous ne gagnerons rien, dit la *Jointe*, folio 21 v^o, à faire nous-mêmes des ouvrages sur le territoire hollandais, et par conséquent tout se réduira à faire de nouvelles conventions avec les Hollandais, pour assurer aux sujets de S. M. I. des indemnités bien motivées et bien certaines, dans tous les cas où ceux-ci pourraient avoir à souffrir par les inondations, en temps de paix, comme en temps de guerre. » C'est faire la critique la plus amère du traité, que de convenir qu'on n'y a rien gagné, et que tout le bien qu'on a droit d'attendre, sera dû à une conven-

tion subséquente. Mais il est surprenant de voir qu'un corps comme la *Jointe* se soit abandonné à l'espoir chimérique, qu'on parviendrait à obtenir une convention pareille de la part de la Hollande. Ce corps aurait dû savoir que les habiles négociateurs hollandais ne jetèrent ce demi million en avant que pour rendre le négociateur impérial, le comte De Mercy-Argenteau, plus traitable sur le système d'inondation en lui-même, pour qu'il n'exigeât pas la démolition des ouvrages faits en contravention du traité de Munster et pour que surtout il glissât bénévoément sur la phrase si adroitement insérée dans l'art. 6 : *il ne sera construit des écluses dans aucun endroit de leur territoire, qui pourraient nuire à la défense de leurs frontières.* Quant à l'indemnité pour les inondations, les Hollandais pouvaient soutenir qu'ils ne la devaient pas; que ces inondations avaient été faites dans le cas d'une légitime défense, et provoquées par des démonstrations hostiles de la part de l'Empereur. Aussi les termes dans lesquels est conçu l'article qui regarde le demi million, ne permettent pas de supposer que la Hollande le paie comme une dette. Voici ces termes : « Article 16. Leurs Hautes-Puissances ayant déclaré que leur intention était de dédommager ceux des sujets de S. M. I. qui auraient souffert par des inondations, elles s'engagent à acquitter pour cet effet à S. M. I. une somme de cinq cent mille florins. » Le demi million ayant fait l'effet qu'on en attendait, la Hollande ayant obtenu un succès complet dans les négociations, la *Jointe* avait tort de supposer que cette Puissance reviendrait sur ses pas dans une négociation subséquente. En temps de paix, il y a mille moyens de se refuser à payer des indemnités; en temps de guerre, c'est au parti vaincu à les payer, et cette règle est encore soumise à bien

des éventualités. En tout cas, le sort de ces populations que la politique tient exposées à des désastres, tels que les inondations, est bien à plaindre.

Il est triste de devoir avouer que, dans toutes les négociations dont j'ai dû parler, l'habileté était toujours du côté de nos adversaires.

Je ne finirai pas ce Chapitre, sans répéter ici ce que j'ai dit au commencement de ce Mémoire, page 5 : « Là où nous avons un accès libre à la mer par le « *Zwyn* ou par le *Brakman*, la Hollande vint le « barrer par une digue et une écluse d'inondation. « Ce fait est la cause la plus active des ensablements « rapides de tous nos débouchés. » Je répète cette assertion d'autant plus volontiers, que j'espère avoir amplement prouvé qu'elle est exacte.

Je crois en outre avoir réussi à prouver que c'est par l'alliance politique de la Hollande avec l'Autriche, que nos débouchés actuels sont devenus très-mauvais (page 5 de ce Mémoire), et condamnés, par suite du système hollandais, indirectement approuvé par le traité de Fontainebleau, à se voir comblés dans un avenir peu éloigné.

La partie de ce que les géologues appellent le bassin maritime de la Flandre, bornée au sud par les pays hauts, où se trouve le canal de Gand à Bruges, et resserrée à l'est et à l'ouest par les canaux de *Terneusen* et de *Blankenberge*, avait son versant vers le nord, vers le *Zwyn* et le *Brakman*. Or, il est prouvé dans ce Mémoire que les Hollandais, en détruisant les courants dans ces deux baies, ont vivement accéléré leur envasement ou l'exhaussement de leur sol, et il est prouvé encore, que cet exhaussement est plus notable près des embouchures que plus loin dans l'in-

térieur. Mr Belpaire, page 52, en donne la raison. « L'épaisseur du feuillet de sédiment vaseux, dit-il, « diminue à mesure que l'on s'éloigne de l'endroit par « où la mer est entrée, car elle ne sera parvenue aux « lieux les plus éloignés qu'après avoir abandonné en « chemin une partie de la vase qu'elle chariait. » Il se forme donc depuis longtemps du côté du nord une crête ou haut bord à notre bassin maritime, qui lui enlève son versant et sa pente, de sorte que bientôt toute issue à nos eaux par le *Zwyn* et le *Brakman* sera impossible, supposé même le bon vouloir de la Hollande; à moins qu'on ne veuille nous faire recourir à des moulins d'épuisement, comme dans les marécages de la Hollande. Mais ces moulins, vu le niveau élevé de nos terres, comparé à celui de la mer, qui est à deux pas de nous, nous rendraient la risée de tous les ingénieurs de l'Europe.

Cet exhaussement du sol près des embouchures donne la raison de ce que j'ai dit à la même page 5, qu'aujourd'hui le niveau des eaux stagnantes dans l'intérieur de nos terres est plus élevé qu'autrefois, qu'il faut par conséquent moins de pluies qu'autrefois pour les faire déborder, et que les inondations pluviales, qu'on ne connaissait pas avant le traité de Munster, arrivent maintenant plus ou moins fortes, presque d'année en année.

Les différents Gouvernements de la Belgique, ayant permis que la Hollande réduisit un à un, sous sa dépendance, tous les écoulements libres à la mer, que nous avions avant le traité de Munster, et ayant par suite de cette condescendance amené ces mêmes écoulements à cet état pitoyable, qu'aujourd'hui le *Zwyn* et le *Brakman*, qui en sont les deux centres, sont menacés eux-mêmes dans leur existence, il est de toute

nécessité que l'État pourvoie à la création d'un nouvel écoulement.

Oui, j'ai droit de conclure que, puisqu'il est prouvé que la nécessité du creusement du Canal de Selzaete à la mer du nord est uniquement produite par des causes politiques, soit pendant l'existence de l'ancienne Belgique, soit par les événements de 1830, c'est à l'État Belge seul à supporter les frais de ce creusement. C'est cette conclusion qui fera le sujet du troisième et dernier Chapitre.



CHAPITRE III.

Le Canal de Selzaete à la mer du nord, doit-il être construit aux frais de l'État? telle est la grave question que je vais entreprendre de résoudre. C'est aussi la seule qui divise aujourd'hui la Représentation nationale. On ne conteste plus l'utilité de ce travail, tout le monde admet même l'urgente nécessité de son exécution; le seul point qui reste à débattre, c'est de savoir si les frais de construction doivent incomber à l'État seul.

Lorsqu'en 1834 le Gouvernement conçut l'idée d'ouvrir sur notre propre sol un canal, qui pût porter nos eaux à la mer, en nous dispensant d'emprunter un territoire étranger, cette question n'offrit pas l'ombre d'un doute. La presse était unanime à soutenir que cette dépense devait être une dépense nationale. Alors on était sous l'impression des inondations des trois années précédentes, des malheurs et des ruines qu'elles entraînent à leur suite. Aussi le ministère n'hésita

pas à demander aux Chambres un premier crédit pour la construction du Canal dans le budget de 1835, et ne cacha pas son opinion qu'il regardait ce Canal, avec le Chemin de fer, comme le *complément de notre indépendance*. Alors on eut trouvé cruel et injuste de demander la moindre part dans les frais de construction à ces hommes, auxquels trois années consécutives de désastres avaient fait subir des pertes de tout genre. Mais plus tard un peu de tranquillité commença à régner sur nos frontières, les malheurs s'éloignèrent, le sentiment de justice s'affaiblit, et aujourd'hui on ne manque pas de trouver des raisons pour mettre une partie de la dépense soit à charge des propriétaires, soit à charge des deux Flandres. Je vais exposer ces raisons avec toute l'impartialité possible, et je tâcherai de prouver qu'elles ne sont pas admissibles.

Il serait injuste de faire contribuer les propriétaires dans les frais de construction.

1^{re} Objection contre les propriétaires.

Pour mettre une partie de la dépense à charge des propriétaires, on a soutenu que « la Nation est obligée de leur rendre ce que les événements politiques leur ont enlevé; or, a-t-on dit, ces événements ne leur ayant enlevé que de mauvais débouchés, la Nation ne doit en justice leur en redonner que de mauvais; mais comme il serait peu rationnel de ne pas rendre aussi bon que possible un ouvrage de cette importance, lorsqu'une fois son exécution est décrétée, on a soutenu que puisqu'on allait leur donner un bien meilleur débouché, les propriétaires devaient payer à l'État ce *mieux* qu'on allait leur procurer. Il ne restait plus qu'à savoir comment ce *mieux* serait évalué, si la législature devait le déterminer à *priori* par une part fixe, un tiers, un quart, un huitième, ou une somme ronde, ou bien s'il valait mieux le déterminer à *posteriori*, attendre l'achèvement des travaux, et faire alors une expertise sur le terrain, en prenant le cadastre pour guide. »

Le Sénat, dans sa séance du 26 Avril 1836, prit une détermination à *priori*, en mettant un quart des frais de construction à charge des intéressés, un quart à charge des deux Flandres et une moitié seulement à charge de l'État. Ces amendements au projet de la Chambre des Représentants, qui avait mis toute la construction à charge du trésor public, furent adoptés par le Sénat à la majorité de sept voix. Le lendemain un arrêté royal vint retirer le projet, le Gouvernement ne voulant pas que les intéressés contribuassent dans les frais de construction et encore moins les provinces. Nous pouvons nous féliciter de la fermeté du cabinet d'alors. En effet, ces amendements du Sénat, si on avait pu parvenir à les convertir en loi, auraient consacré la plus criante injustice.

J'admets avec les partisans du raisonnement que je viens d'exposer, qu'en effet la Nation n'est obligée à rendre aux propriétaires que ce que la Nation leur a fait perdre, mais je les prierai de ne pas faire dater notre existence comme nation des événements de 1830. Ce ne seront pas les chambres belges, ce ne seront pas les éloquents défenseurs de l'antique nationalité belge, les Nothomb, les Dumortier, les De Rodes etc. qui refuseront à tenir compte des événements politiques qui ont précédé cette époque. La Belgique, comme ils l'ont prouvé si clairement, n'a fait que reprendre en 1830 son ancienne indépendance; elle l'a reprise avec ses charges, comme avec ses avantages. L'État belge d'aujourd'hui est héritier et successeur de l'État belge d'autrefois. Or il a été suffisamment prouvé dans cet écrit, que l'État belge a laissé enlever aux Flandres d'excellents débouchés, donc il est juste qu'il leur en rende d'excellents.

3^{me} Objection contre les propriétaires.

« Mais, objecte-t-on encore, il est juste, lorsqu'un travail quelconque produit un avantage à l'État, « aux provinces et aux particuliers, que les dépenses « de ce travail soient couvertes par ceux auxquels « il sera utile, et ce dans la proportion des avantages qu'il leur procurera; or, la construction du Canal « va procurer des avantages aux propriétaires des terres « dont il recevra les eaux, il est donc juste qu'ils « paient leur part dans la dépense. »

La prémisses de ce raisonnement, comme dans l'objection précédente, est très juste, mais je n'admets pas l'application qu'on veut en faire au cas présent. Il s'agit ici de toute autre chose que de procurer des avantages, il s'agit de réparer des dommages, de restituer ce qu'on a fait perdre. C'est donc un autre principe qui doit dominer ici, c'est le principe du droit naturel, que celui qui a causé les torts doit les réparer, qui seul doit être invoqué dans cette circonstance. En effet le droit du pays, le droit par conséquent des propriétaires, se trouve dans l'art. 58 du traité de Munster, qui a été admis comme base du traité de Fontainebleau. Cet article défend expressément de détourner ou de repousser nos eaux. Le gouvernement de l'État belge dans des vues politiques a fait le sacrifice de ce droit, en renonçant à l'exécution de cet article, il renonça volontairement à un droit au détriment des propriétaires. C'est donc le gouvernement qui est resté solidaire vis-à-vis d'eux. C'est l'État belge qui, par la non exécution de cet article, fut cause de cette longue série de dommages et de ruines, qui n'auront une fin que par la construction du Canal. Depuis deux cents ans une partie du territoire est exposée aux ravages des inondations, par la volonté indirecte et du consentement de la haute administration du pays, sans que

jamais, excepté en 1785, on ait pensé à payer la moindre indemnité. Si aujourd'hui on faisait contribuer les propriétaires dans cet acte de réparation, leur sort serait pareil à celui des esclaves qui, pour être délivrés de leurs chaînes, doivent commencer par payer leur rançon; ce serait faire payer l'amende aux battus.

La bonne foi avec laquelle j'émet toujours mon opinion, ne me permet pas de passer sous silence une autre objection. « Admettons, pourrait-on dire, que « la Belgique soit tenue de rendre aux eaux des Flandres les bons écoulements qu'elles ont perdus et que « les propriétaires aient droit d'être rétablis dans la « jouissance des avantages anciens; mais que direz-vous « si le nouveau Canal donne à ces propriétaires des « avantages nouveaux, des accrues, des accessions « de terrain, dont ils n'ont jamais joui, pas même « avant le traité de Munster? Le Brakman est « soumis aux marées de l'Escaut; or, les marées de « l'Escaut sont plus d'un mètre plus faibles que celles « de la mer du Nord, à la hauteur où le nouveau « Canal va déboucher; la mer du Nord va donc donner à la région qui se déchargeait dans le Brakman, « un degré d'assèchement que celui-ci ne put jamais « donner. Donc il y aura des avantages nouveaux « dont les propriétaires doivent tenir compte à l'État. »

3^{me} Objection contre les propriétaires.

Les avantages nouveaux entendus dans le sens de l'objection sont bien hypothétiques. Les eaux de cette région du Brakman se déchargent vite, n'ayant qu'un court chemin à faire, tandis qu'alors elles devront parcourir un Canal de dix lieues de développement, et il n'est pas encore connu quel degré de vitesse les ingénieurs parviendront à imprimer au mouvement de ses eaux. Ainsi il se peut que la lenteur du déchargement fasse perdre l'avantage de la pente. Reste aussi à savoir si la

capacité des ouvertures à la mer sera en rapport avec la masse d'eau à laquelle elles doivent donner passage (29). Des personnes très compétentes dans la matière se permettent d'en douter, si tant est qu'on s'en tienne aux proportions indiquées dans le rapport des ingénieurs (page 37 du Rapport du ministre), et qu'on ne donne à l'écluse de mer qu'une ouverture de vingt mètres (cinq passages voutés, de 4 mètres d'ouverture chacun). Ces personnes prétendent que cette largeur ne sera pas suffisante quand, dans la mauvaise saison, le vent du nord-ouest, qui règne habituellement sur nos côtes, empêchera en partie la marée de descendre. Alors il faut pouvoir suppléer par la largeur du débouché à ce qu'on perd en profondeur, sinon le Canal ne remplira pas complètement son but, qui est de nous préserver à jamais du fléau des inondations.

La largeur totale des débouchés qu'offrent les écluses existantes sur le *Brakman* et le *Zwyn* est de 40 mètres. Il est vrai que le radier de la plupart d'entre elles étant trop élevé au dessus de la basse mer, ce chiffre ne peut pas servir à calculer la section à donner aux nouvelles écluses à établir à la mer du Nord, mais la réduction de 40^m à 20^m ne peut manquer de paraître trop forte, surtout lorsqu'on remarque que le Canal n'est pas seulement destiné à remplacer les écluses sur le *Brakman* et le *Zwyn*, mais qu'il sera obligé de recevoir par la *Lieve* les eaux surabondantes de la *Lys* et de l'*Escaut*. Qu'on le sache bien, ce Canal est destiné en outre à devenir l'unique débouché de toute la région comprise entre le canal de Terneusen, celui de Gand et le petit canal de Blankenberge.

(29) L'Abbé Mann, fils d'un ingénieur anglais, a dans le *Mémoire* indiqué à la note 17, page 27, un chapitre très intéressant sur la *Théorie du mouvement des flottes et des canaux*.

Les ingénieurs (page 37), pour prouver que 20^m 00^e d'ouverture suffisent, citent une écluse d'écoulement à Ostende, dont la largeur est de 4^m 50^e, et qui suffit à l'évacuation des eaux d'une surface de 15,000 hectares. Mais cet exemple est mal choisi, car il n'y a aucune comparaison à faire entre l'assèchement des terres qui sont rapprochées de leur écluse comme à Ostende, et celui des terres qui en sont éloignées de 7, 8, 9 et 10 lieues. On doit se rappeler aussi, que la saison des fortes pluies est ordinairement la saison des vents et des orages, et que ceux-ci entravent souvent la marche des eaux, et en raison même de la distance qu'elles ont à parcourir. Jusqu'à ce jour l'expérience a montré, que dans les moments où l'on sentait le plus vivement le besoin d'un prompt écoulement, on l'avait le moins. Mais enfin, quand les *nouveaux* avantages ne seraient pas hypothétiques, il est certain que ce ne sera qu'un petit nombre de propriétaires qui se trouvera dans le cas d'en avoir quelque profit, et ce léger avantage ne sera toujours qu'une chétive compensation pour les pertes réelles que tant d'inondations leur ont fait essuyer.

Il ne serait donc pas juste de mettre à *priori* une part quelconque dans les frais de construction à charge de ces propriétaires, à raison d'avantages dont on n'est pas sûr qu'ils pourront jouir. Et dans l'hypothèse toute gratuite que la jouissance de ces avantages soit certaine et tout-à-fait assurée, je dis que la législature, si elle prenait une détermination à *priori*, ferait preuve d'une sévérité extrême, puisque ces avantages ne seront en tout cas que légers et ne s'appliqueront qu'à un petit nombre de propriétaires. D'ailleurs, est-il possible de construire un ouvrage d'utilité publique, sans que quelques terrains n'en soient spécialement favorisés? On voit

tous les jours que par la construction de nouvelles routes, par l'établissement des stations de nos chemins de fer, certaines propriétés augmentent du double, du triple, du décuple en valeur. Les chambres belges se sont-elles jamais avisées d'exiger des centimes additionnels au profit de l'État de la part des arrondissements qui devaient tirer un profit immense de toutes ces nouvelles constructions? Le Gouvernement belge, par application de la loi du 16 Septembre 1807, a-t-il jamais songé à faire entrer au trésor la moitié de la plus value que ces propriétés avaient acquise? Et on voudrait ici traiter avec une rigueur extrême et toute exceptionnelle ces propriétaires qui ont été, par la faute des Gouvernements antérieurs, victimes de tant de désastres, et auxquels le nouveau Canal imposera d'ailleurs des dépenses énormes en constructions d'aqueducs, de ponts et d'écluses, s'il veulent que le Canal leur soit utile! Évidemment ce serait de la partialité, ce serait avoir deux poids et deux mesures.

Le système de la participation des propriétaires *à priori* doit donc être rejeté, 1^o parce qu'il est fort douteux que le Canal les fasse jouir d'avantages, autres que ceux à la jouissance desquels ils ont droit; 2^o parce que ce doute n'existât-il pas, ces avantages *nouveaux* seront restreints à un trop petit nombre de personnes et seront en eux-mêmes trop peu importants, pour que la loi de 1807 puisse leur être appliquée: car cette loi exige pour son application, qu'il y ait *une notable augmentation de valeur*; 3^o parce que la Chambre, en adoptant ce système, renierait ses antécédents, montrerait de la partialité et blesserait ainsi les principes de la justice distributive.

En effet, elle a décrété le vaste réseau des Chemins de fer qui doivent couvrir la Belgique; chaque an-

née dans les budgets elle vote des sommes pour des travaux publics de divers genres, et jamais elle n'a stipulé qu'une part quelconque serait supprimée par ceux auxquels ces ouvrages pourront profiter. Le budget de l'intérieur de 1836, entre autres, offre un exemple frappant de l'esprit de la législation. Je choisis cet exemple de préférence, parce qu'il a beaucoup d'analogie avec ce qui fait l'objet de ce Mémoire. Le canal de Bois-le-Duc à Maestricht traverse une assez belle partie de la province de Limbourg. Ce canal, par suite des événements de 1830, cessa d'être alimenté par les eaux de la Meuse, l'écluse de prise d'eau se trouvant dans l'intérieur des ouvrages de fortification de Maestricht. Il cessa donc d'être navigable. Les habitants durent se procurer à grands frais par terre, ce qu'avant la révolution ils pouvaient obtenir économiquement par eau. Ils réclamèrent vivement pour que cet état de choses cessât et pour que le Gouvernement les rétablît dans la jouissance des avantages, dont les événements politiques les avaient privés. Cette réclamation fut accueillie, le Gouvernement proposa et les deux Chambres adoptèrent la construction, aux frais de l'État, d'une autre écluse de prise d'eau, qui fut placée à Hocht, à l'aval de Maestricht.

Pas la moindre objection ne fut faite, ni dans l'une ni dans l'autre Chambre. Les rapports de chacune d'elles sur cet objet, allèguent pour motif d'adoption la nécessité d'affranchir le canal de la domination hollandaise, et le rapport du Sénat (30) fait de plus mention d'un autre motif, à savoir que *les produits des écluses payeraient les frais d'entretien*, c'est-à-dire, que cet entretien ne sera pas une charge de l'État,

(30) N^o 49 des imprimés du Sénat, session de 1833-1836.

que l'État enfin n'aurait d'autres dépenses à supporter que celles de la construction. Précisément les mêmes motifs existent pour le Canal de Selzaete, et existent pour lui, à un bien plus haut degré, que pour celui de Bois-le-Duc. Nulle part la domination hollandaise ne pèse plus lourdement que sur les Flandres, et par conséquent, nulle part il n'est plus impérieusement urgent de s'en affranchir; et quant aux frais d'entretien, toute garantie est donnée, car il est stipulé dans la loi, que ces frais ne seront point à charge de l'État; or cette garantie n'existe pas pour le canal de Bois-le-Duc. Il est donc bien permis d'avoir une pleine confiance dans l'esprit de justice des Chambres. Elles ne refuseront pas leur vote approbatif à une disposition identique à celle qu'elles ont trouvée équitable et juste en 1836.

Si le système de la participation *à priori* n'est pas admissible, celui de la participation *à posteriori* ne l'est pas d'avantage. Les raisons alléguées ci-dessus contre le premier système, militent également contre le second, car toute la différence consiste à prendre ici pour base de la participation, non une fixation préalable et arbitraire d'un *quantum*, mais une double expertise des propriétés, pour constater leur valeur *avant* et *après* l'exécution des travaux, dans le but de faire entrer au trésor la moitié de la plus value de ces propriétés. Comme ni le Gouvernement ni les Chambres, n'ont jamais appliqué ce système au grand nombre de nouvelles constructions, faites aux frais de l'État; et spécialement à ces nombreuses Stations des Chemins de fer, qui ont donné une immense augmentation de valeur à un si grand nombre de propriétés, il ne serait ni juste ni politique d'en faire une application, par une mesure exceptionnelle, à une seule catégorie de pro-

priétaires. A moins donc de vouloir mettre ceux-ci hors du droit commun, le second système n'est pas plus admissible que le premier.

L'article 3 du projet de loi en question, présenté par l'honorable M^r Le Jeune, le 16 Mars 1837 (voir l'annexe. à la fin de ce Mémoire), doit donc être éliminé. En définitive, l'État n'y aura rien perdu. Car, en supposant qu'on veuille essayer du second système, je ne crains pas d'affirmer que la moitié de la plus value résultant des avantages *nouveaux* serait si peu importante, qu'elle ne suffirait pas pour couvrir les frais de l'expertise.

Mais le second paragraphe de l'article quatre du projet ne grève-t-il déjà pas assez les propriétaires pour satisfaire les députés les plus exigeants? cet article dit : *L'administration et l'entretien du Canal seront une charge provinciale*; et le second paragraphe ajoute : *Les propriétés intéressées, pourront être chargées de payer de ce chef aux provinces, une rétribution annuelle*. Comme on voit, ce sera en dernier résultat la propriété qui payera les frais d'administration et d'entretien.

Cependant ce Canal sera une ligne politique et militaire, dont l'influence sera si immense sur le sort futur de la Flandre-Hollandaise, qu'il n'est pas douteux que c'est la crainte de le voir établi, qui a empêché la Hollande de continuer plus longtemps ses inondations; et ce seront les propriétaires qui à eux seuls devront l'entretenir!

Il affranchira le pays d'un honteux vasselage et ôtera à la Hollande le moyen de nous causer des désastres

considérables (31); désastres auxquels les Chambres, lorsqu'ils arriveront, seraient obligées par une force irrésistible, de mettre un terme, fut-ce au prix des plus grands sacrifices; et cependant ce canal, qui mettra la Belgique à l'abri de si sinistres éventualités, les propriétaires devront l'entretenir à eux seuls!

Remarquons encore que le Canal de Selzaete recevra, par l'intermédiaire de la *Lieue*, ou par l'écluse de retenue dans le canal du *Sas-de-Gand*, les eaux surabondantes de la *Lys* et de l'*Escaut* (32), et prévient ainsi les inondations jusque dans le Hainaut;

(31) Pour causer ces désastres, les Hollandais ont deux moyens, indiqués d'une manière simple et vraie, dans le discours de l'Évêque de Gand à l'empereur Charles VI, cité à la page 42. Le premier consiste à tenir leurs écluses fermées dans la saison des pluies, et alors nos propres eaux nous inondent. Le second se pratique en les tenant ouvertes à la haute marée, et alors ce sont les eaux de mer qui nous ravagent, et elles doivent nous ravager infailliblement, parce que le niveau de ce que les géologues appellent le bassin maritime des Flandres (très-bien représenté dans une carte que M^r Dumont, chargé de la rédaction d'une carte géologique de la Belgique, vient d'insérer dans le bulletin de l'Académie de Décembre 1838), est de dix et douze pieds plus bas que les hautes marées de la mer du nord, du *Zwyn* et du *Brakman*. Ces deux moyens seront enlevés aux Hollandais par le Canal de Selzaete; le premier, parce qu'on n'aura plus besoin de leur écluses; le second, parce que le Canal sera là pour intercepter les eaux de mer, qu'ils pourraient nous envoyer.

(32) Les débordements de l'*Escaut* et de la *Lys*, produits par des crues extraordinaires, causent très-souvent de grands dommages aux propriétaires riverains. Encore tout récemment, au milieu du mois de Mai 1837, par suite d'une pareille crue, plus de sept mille hectares de prairies se trouvèrent couvertes d'eau, le long de ces deux rivières. Aussi la récolte du foin fut-elle des plus mauvaises. Cependant toutes les mesures possibles avaient été

En mettant en mouvement les eaux stagnantes des mares et criques (33), ce Canal rendra la frontière des Flandres moins insalubre, et moins meurtrier le service des garnisons et celui de la douane;

En permettant une manœuvre régulière des écluses de chasse, il sera le meilleur auxiliaire, comme l'observe M^r le Ministre lui-même, pour maintenir à sa profondeur, et améliorer ultérieurement le seul port important que nous possédons 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 de francs (991,08-32). Et ce Canal, dont le caractère d'ouvrage d'utilité publique est si incontestable, doit être entretenu aux frais des seuls propriétaires des polders!

Enfin, le Canal de Selzaete sera une ligne douanière, qui permettra d'assurer le service avec plus de

prises pour faire évacuer dans le Bas-Escaut, et par le Canal du Sas, cette surabondance d'eaux. Mais ces ressources furent tout-à-fait insuffisantes. Les eaux de l'*Escaut* restèrent du 14 au 22 Mai, sans variation dans leur hauteur. C'est un fait incontestable et proclamé, il y a plus de 80 ans, dans un mémoire de l'administration du *Pays de Termonde*, présenté aux États de Flandre, que « c'est une tentative vaine et inutile de vouloir « faire passer par le *Bas-Escaut* toutes les eaux qui viennent en « grande abondance de France et du Tournais; que le *Bas-Escaut* ne peut y suffire : cette administration ajouta une vérité qui devient de jour en jour plus frappante, c'est qu'il « faut chasser vers la mer, par des voies plus directes et plus « courtes, les eaux qui arrivent à Gand. » Eh bien, ces voies plus directes et plus courtes, c'est le Canal de Selzaete qui les fournira, au grand profit des riverains de l'*Escaut* et de la *Lys*.

(33) Partout où il y a des mares et criques inondées en hiver, et desséchées en tout ou en partie en été, il doit y avoir des fièvres endémiques, à cause des exhalaisons putrides.

facilité. Le petit port qu'il formera permettra l'établissement d'un bâtiment garde-côte, et devant présenter une profondeur d'eau de quatre à cinq mètres, ce petit port, dans les gros temps, servira par fois 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 *Peerdemarkt* à l'embouchure du *Zwyn*; et cependant cette ligne de douanes et les travaux d'art si coûteux de ce port de relache, devront être entretenus par les propriétaires seuls!

Et qu'on ne croie pas que ces frais d'entretien soient une bagatelle. Dans le devis estimatif (page 39 du Rapport) les ouvrages d'art montent à la somme de 1,330,000 francs. Ajoutons à cette somme les écluses, les emmellements, les ponts à construire à l'intérieur, comme conséquences du Canal, et on trouvera que les propriétaires, par surcroît à leurs dépenses actuelles, auront au moins pour un million et demi d'ouvrages d'art à entretenir. Ils devront les entretenir en tout temps et à tout événement. Un seul ouragan peut causer à l'écluse de mer des dommages de plusieurs centaines de mille frans.

Qui, après tout cela, oserait dire que la part des propriétaires n'est pas assez forte? En vérité, si un reproche pouvait être fait au projet, ce serait qu'il a outrepassé les bornes de la justice, en imposant la lourde charge de l'entretien à une seule classe d'intéressés, à l'exclusion des autres.

Ou ne peut oublier qu'en principe l'État est tenu de rendre aux Flandres ce qu'il leur a fait perdre; et que si l'État a droit d'exiger la coopération des propriétaires, ce ne peut être que pour autant qu'il leur

rendrait *plus et mieux* que ce qu'ils ont perdu. Or, il doit être prouvé maintenant, que ce *mieux* est chèrement payé, si les frais d'administration et d'entretien doivent incomber à eux seuls.

D'un autre côté, un jour viendra que les propriétaires seront dans le cas de payer ce *mieux* deux fois. Cette seconde cotisation se fera par suite de la révision complète du cadastre, à laquelle la législature se déterminera peut-être plus tôt qu'on ne pense. Le Rapport de la section centrale sur le budget des voies et moyens pour l'exercice de 1839, au chapitre de la *contribution foncière*, laisse entrevoir que cette idée de révision complète se fait jour à la Chambre. « La quatrième section, dit le Rapport, désirerait connaître pour combien les constructions nouvelles prennent place chaque année dans les rôles; ne conviendrait-il pas, ajoute-t-elle, que le trésor profitât de ces augmentations? »

« La 6^{me} section appelle l'attention de la section centrale sur la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'ériger la contribution foncière en un impôt de quotité, et de la fixer à dix pour cent du revenu cadastral, au lieu de neuf et une fraction. « La section centrale, ajoute le Rapport, sans rien préjuger sur les observations des 4^{me} et 6^{me} sections, « les recommande néanmoins aux méditations du Gouvernement. »

Tout cela implique, comme l'on voit, l'idée d'une révision cadastrale; d'ailleurs la loi du 31 Decembre 1835, sur la répartition de la contribution foncière entre les provinces, par son article six, fait un devoir à la législature de réviser les opérations cadastrales. Une révision complète aura lieu tôt ou tard; il en résultera nécessairement une augmentation de con-

tribution foncière pour les propriétaires des polders ; il arrivera donc qu'ils payeront deux fois à raison des améliorations que le canal aura faites à leurs terres, d'abord en vertu de la loi actuelle, qui met à leur charge exclusive les frais d'administration et d'entretien, et ensuite en vertu de la nouvelle révision. Il faut espérer, que lorsque cette seconde cotisation, basée sur le cadastre, sera mise en recouvrement, on modifiera la première, toute exceptionnelle et introduite par la loi actuelle, et qu'on fera dès lors contribuer dans les frais, non seulement les propriétaires des polders, mais tous ceux auxquels le canal sera utile, et notamment l'État.

Il serait injuste de faire contribuer les deux Flandres dans les frais de construction.

« Pour mettre une partie des frais de construction à charge des deux Flandres, on n'a trouvé d'autre raison que celle-ci : « Les canaux de Gand à Bruges et de Bruges à Ostende appartiennent, a-t-on dit, à ces deux provinces. Lorsque la Flandre ne faisait qu'une seule province, sous le régime espagnol, ces canaux furent construits par elle; aujourd'hui encore, c'est au profit des deux Flandres que les droits de navigation sont perçus. Dans l'état actuel des choses, le canal d'Ostende doit être baissé de temps à autre pour suppléer au défaut d'écoulement, qui ne se fait ni assez vite ni assez bien par les voies ordinaires du *Zwyn* et du *Brakman*; or ces baisses fréquentes entravent singulièrement la navigation sur toute la ligne qui s'étend depuis l'Escaut à Gand jusqu'à la frontière de France vers Dunkerque, occasionnent d'une part une diminution de recettes des droits de navigation, et de l'autre une augmentation de dépenses à cause des détériorations assez notables que ces baisses font éprouver; donc si le canal de Selzaete se construit, ces inconvé-

« nients viendront à cesser, et les deux provinces en retireront un bénéfice certain, il est donc juste qu'elles contribuent dans la dépense (34). »

Tout ce raisonnement est basé sur une supposition qui n'existe pas. C'est une complete erreur que de croire que les canaux en question appartiennent aux provinces qu'ils traversent. Ils sont la propriété de l'État. Il est bien vrai que les États de la province de Flandre les ont fait construire, et sous le régime de l'ancienne constitution de nos Provinces il n'en pouvait être autrement. Alors il n'existait pas de trésor général, ni d'administration générale, chaque province recevait elle-même les impôts, s'administrait comme un état indépendant, et ne devait donner annuellement au souverain que des subsides. Avec la révolution française cet état de choses cessa d'exister, et une foule de lois attestent que le gouvernement français considéra toujours les canaux de navigation comme non susceptibles d'une propriété privée, et par suite comme des dépendances du domaine national. (Voyez le décret du 22 Décembre 1789, section 3, art. 2, N^o 7. *Item* le décret du 22 Novembre 1790, section 1^{re}, art. 2; c'est de cet article qu'a été copié textuellement l'art. 538 du Code civil. *Item* la loi du 30 Floréal an X, art. 1^{er}. *Item* les arrêtés du 8 Prairial an XI, du 28 Messidor an XIII, du 4^e jour complémentaire an XIII et du 10 Brumaire an XIV, tous pris en exécution de la loi du 30 Floréal, an X.)

(34) Au seul canal de Bruges à Ostende, il a fallu exécuter pour 350,500 francs d'ouvrages en sus de l'entretien ordinaire, depuis 1830 jusqu'à la fin de 1837, par suite de l'évacuation des eaux des Flandres par cette voie. (*Rapport du Ministre*, page 46.)

Si aujourd'hui les droits de navigation sur ces canaux sont perçus au profit des deux provinces, cela tient à des dispositions prises sous le gouvernement du Roi Guillaume. L'art. 215 de la Loi fondamentale donnait au Roi la surveillance suprême des ouvrages hydrauliques, ponts et chaussées, sans distinction. L'art. 216 permet au Roi de faire exercer la Direction Générale des eaux, ponts et chaussées, de la manière qu'il croit la plus convenable, et l'article 218 dit que si parmi les ouvrages de cette nature, il s'en trouve dont la direction peut être confiée aux États de la Province, soit à cause d'un intérêt moins général, soit pour raison d'utilité ou de convenance, tirée de la chose même, elle leur sera attribuée, soit exclusivement, soit concurremment avec la Direction Générale.

Le Roi faisant usage de la faculté énoncée dans l'art. précédent, prit le 17 Décembre 1819 un arrêté, par lequel il remit aux États-Provinciaux des deux Flandres, la direction spéciale et immédiate de plusieurs objets du Waterstaat, parmi lesquels furent compris les canaux de Gand et d'Ostende. Il leur en remit seulement l'administration, et nullement la propriété, car il se réserva dans le même arrêté la faculté de reprendre, par la suite et suivant les occurrences, sous la Direction Générale et à charge du trésor, tel ouvrage qu'il jugera convenable; ce qu'il n'aurait pas fait s'il en avait réellement abandonné la propriété. D'ailleurs le Roi n'aurait pu, par simple arrêté, dessaisir l'État de son bien. Mais si le Roi leur fit la remise de la direction immédiate de ces travaux publics, avec la perception de leurs revenus, il chargea en même temps ces provinces du soin de pourvoir aux dépenses qu'ils entraînent. Or les comptes provinciaux sont là, pour

prouver, surtout quant à la Flandre-Occidentale, que toujours l'administration de ces canaux a été une véritable charge, que toujours les dépenses ont excédé les revenus. Mais pourquoi, demandera-t-on, n'a-t-on pas majoré le tarif des droits de navigation, afin de faire monter les revenus au niveau des dépenses? Je répondrai qu'on ne l'a pas fait par ménagement pour l'exploitation des houillères du Hainaut. Plus de douze cents bateaux chargés de houille fréquentent chaque année ces canaux; de Gand jusqu'à Dunkerque, les droits de navigation ne vont pas au delà de 25 centimes par tonneau (35); certes il n'y a pas de ligne navigable aussi économique dans toute l'Europe, et par conséquent aussi susceptible d'une légère augmentation de droits: cependant une industrie importante en souffrirait plus ou moins, et pour ce motif seul, les Flandres continuèrent à faire des sacrifices. Il faut remarquer que la plupart de ces bateaux qui viennent dans les eaux de Flandres, sont en destination de Dunkerque.

Si donc le Canal de Selzaete se construit, il n'en résultera pour la caisse provinciale aucune augmentation de bénéfice, mais seulement une diminution dans le déficit qu'elle est dans le cas d'éprouver chaque année par suite du régime hollandais. L'administration de ces canaux est donc véritablement onéreuse aujourd'hui à ces deux provinces. C'est déjà une injustice que de les forcer à faire annuellement des sacrifices en faveur de l'industrie d'une province voisine, et de ces sacrifices on voudrait argumenter pour leur en imposer de nouveaux en les faisant contri-

(35) Discours du Sénateur Baron De Mooreghem, lors de la discussion du premier projet, au Sénat, en Avril 1836.

buer dans les frais de construction du canal de Selzaete! Est-ce là une chose équitable!

On peut remarquer ici en passant, qu'il ne tiendrait qu'à ces provinces de faire cesser l'état de choses introduit par le régime hollandais. Sous ce régime, pour mettre des ouvrages à charge des provinces, d'après l'art. 219 de la Loi fondamentale, le Roi ne devait qu'*entendre les États*, aujourd'hui cela ne suffit plus. Notre pacte constitutionnel exige leur consentement formel; par son article 110 il est établi qu'aucune charge, aucune imposition provinciale ne peut être établie que du *consentement du Conseil Provincial*; et la loi provinciale, à l'art. 69, ne force le Conseil de porter à son budget que l'entretien des routes, les travaux hydrauliques et de dessèchement qui sont *légalement* à charge de la province. Il suffirait donc que ces provinces retirassent leur consentement, lors du vote de leur budget, pour être débarrassées de l'administration de ces ouvrages dont elles n'ont pas la propriété. A moins donc que les charges d'une pareille administration ne trouvent leur compensation d'une autre manière, les provinces feraient certainement bien de s'en débarrasser.

D'après tout ce qui précède, il est constant que les Flandres n'ont pas la propriété des canaux de Gand et d'Ostende, qu'elles n'en ont que l'administration, temporairement et d'une manière tout-à-fait précaire et onéreuse, que par conséquent elles doivent être hors de cause dans la construction du canal de Selzaete. Mais il n'en faut pas moins approuver les dispositions de l'art. 4 du projet de l'honorable député du district d'Eccloo, au moyen desquelles les deux provinces, comme corps administratifs, sont appelés à venir en aide à l'administration supérieure et à se

charger de la direction du nouveau canal. Ces corps provinciaux mettront dans leur gestion plus d'économie et plus d'entente des divers intérêts locaux, que ne le ferait l'administration générale, et l'influence que cette direction leur donnera sur les administrations particulières des Wateringues, ne pourra que tourner au profit de la chose publique. Cette influence directe et permanente, qui est depuis longtemps dans les vœux des hommes impartiaux, trouvera encore d'autres garanties, il faut l'espérer, dans le règlement, dont la formation est prescrite au gouvernement par l'article 5 du même projet. Ce sera un véritable progrès que de se rapprocher, sous ce rapport, de l'ancienne législation. Par l'article 8 des Coutumes du territoire du Franc de Bruges, la surintendance et la direction suprême des Wateringues, dignes et écnuses, était dévolue au Magistrat du dit Franc (36).

Cette conclusion finale se déduit clairement de tout ce qui a été dit dans ce Mémoire. Aussi est-elle bien loin d'avoir été écartée dans le Rapport du Ministre des travaux publics. C'est même le contraire qui résulte des paroles de M^r le Ministre. En effet, dès le début de son rapport (page 3) il commence par reconnaître l'importance que les faits doivent avoir dans cette grave question : « *J'ai pu me livrer, dit-il, sans préoccupation d'aucun genre, à l'examen*

Le Canal doit être construit aux frais du trésor public.

(36) Texte de l'article 3, des Coutumes du Franc : *Compeert ook aen de roorsejde wet van den Fryen de superintendentie, opperregiering ende bericht over alle dyken, zeeluyzen ende wateringhe ten lande van den Fryen gelegen : mitsgaeders de kennisse, by reformatie, van alle gheerysde van Dyk-graenen, ende Geswoorne van dyckagie ten selden lande.*

« du projet, non pour résoudre de prime abord les
« questions qu'il soulève, mais pour les poser net-
« tement, en les entourant de la plupart DES FAITS
« QUI DOIVENT RENFERMER LES ÉLÉMENTS DE SOLUTION. »
M^r le Ministre convient donc que ce sont les faits
qui doivent résoudre la question. Cette idée m'a paru
juste, je m'en suis emparé, j'ai fouillé dans l'histoire
et dans les actes diplomatiques, j'ai recueilli les faits
historiques, les faits diplomatiques, j'ai cherché à les
exposer dans les deux premiers Chapitres de cet écrit;
et aujourd'hui je crois avoir fourni les éléments de
la solution, de manière à ce que celle-ci ne sera
plus ni difficile ni douteuse pour tous ceux qui au-
ront bien voulu attentivement les examiner.

De cet ensemble de faits il résulte que c'est par des
causes politiques et dans l'intérêt du bien-être général,
tel qu'on l'entendait alors, que les Flandres ont perdu
les bonnes voies d'écoulement qu'elles avaient et que leur
garantissait le traité de Muuster. Elles ont subi une
espèce d'expropriation pour cause d'utilité publique,
elles en ont longuement et péniblement souffert, tou-
jours dans l'attente d'une juste réparation, s'appuyant
sur cet axiome incontestable du droit positif, que *c'est
du fait que résulte le droit*. Ce sont donc ainsi les
faits, comme l'a très-bien dit M^r le Ministre, qui
renferment les éléments de la solution; et puisque ces
faits prouvent que c'est l'État qui a causé les domma-
ges, la justice force aussi à admettre, comme consé-
quence, que c'est l'État qui doit les réparer.

Malheurs
éprouvés
par les pol-
dres, depuis
la paix de
Munster.

Et pour qu'on se fasse une idée plus nette de tous
ces dommages, de tous ces malheurs, jettons un re-
gard en arrière, et voyons tout ce que ce pays a
souffert.

Depuis 1666 jusqu'en 1794, c'est-à-dire dans l'espace
de 128 ans, la Hollande a été sept fois en guerre contre
la France, la France a fait sept invasions dans la
Belgique, et ces sept invasions comprennent ensemble
plus de trente campagnes. De tous les fléaux de la
guerre qui ravagent les propriétés, le plus désastreux
est l'inondation au moyen d'eau de mer. On détruit,
on incendie votre demeure, le lendemain on peut
commencer à la rebâtir; mais on couvre vos terres
d'eau salée, et la moisson est perdue pour huit ans.
Dans l'antiquité le moyen le plus cruel de se venger
de son ennemi c'était de semer du sel sur son ter-
ritoire. Ce territoire alors était comme maudit, il
restait stérile.

Nous n'avons pas à nous occuper de la première
invasion française, qui finit par la paix d'Aix-la-Cha-
pelle de 1668, ni de la seconde (37), qui se termina
par la paix de Nimègue de 1678. Ces deux guerres
durèrent ensemble huit années, mais ni dans l'une
ni dans l'autre, la Flandre-Hollandaise ne put avoir
recours aux inondations, elle ne s'en était pas encore
procuré les moyens par ses digues et ses écluses. Le
traité de Munster était respecté, la Hollande n'osait
pas encore toucher au libre écoulement de nos eaux,
en mettant des écluses en aval de nos écluses de mer,
pour dominer celles-ci, comme elle l'a fait depuis. Mais
elle sentit pendant ces deux guerres de quelle ressource
ces inondations pouvaient être pour elle, c'est pourquoi
elle mit ensuite tant de persévérance à les organiser.

(37) En 1672 au mois de Juin un détachement français assez
fort voulut surprendre la ville d'Ardenbourg, il recommença
deux fois l'attaque, et chaque fois il fut repoussé par le cou-
rage des seuls habitants.

La première inondation du nord des Flandres eut donc seulement lieu lors de la troisième invasion française, pendant la guerre de Louis XIV contre la ligue d'Augsbourg. En 1690, le maréchal de Luxembourg venant de gagner la bataille de Fleurus, le péril devint imminent; les Hollandais pour se mettre à couvert ne trouvèrent rien de mieux, que de ruiner les Flamands: ils se permirent de fermer le havre de Bouchaute, et les belles terres des communes d'Assenede, de Bouchaute, de Watervliet furent inondées et en restèrent longtemps improductives. La tranquillité fut ramenée par la paix de Ryswick en 1697, mais troublée bientôt après par la longue guerre qui suivit la mort du faible roi d'Espagne Charles II. Dès 1702 le havre de Bouchaute, qui, sur les vives instances de l'ambassadeur espagnol à La Haye avait été rouvert, fut fermé de nouveau. Le système d'inondation ayant été développé, d'après les conseils du général Coehorn, sur toute la ligne depuis l'Écluse jusqu'à Anvers, toute la contrée fut mise sous eau. Cependant les Français n'en entrèrent pas moins dans la Flandre-Hollandaise en 1708, en forçant les lignes du côté de Biervliet. Les malheurs n'eurent un terme que par la paix d'Utrecht en 1713.

Une troisième période d'inondations commença avec la guerre contre l'impératrice Marie-Thérèse. Elles eurent lieu partiellement dès 1741 et furent générales en 1744, 1745, 1746 et 1747. Ce fut dans cette dernière année que le maréchal de Lowendahl se rendit maître, à la tête de 25,000 hommes, de toute la Flandre-Hollandaise, à l'exception de la place de Philippine. La paix d'Aix-la-Chapelle fut conclue en 1748, et les inondations cessèrent enfin. Par l'art. 6 du traité, la Flandre-Hollandaise fut rendue aux États-Généraux.

*Biographie
Universelle.*

Le mauvais état auquel nos débouchés étaient déjà réduits, produisit dans l'hiver de 1773 à 1774 une inondation considérable. L'abbé Mann, dans son *Mémoire* manuscrit sur les rivières et les canaux de la Flandre, en fait monter les dégâts à plus d'un million de florins. (N^o 136 du *Mémoire*.)

La guerre que Joseph II fit à la Hollande, ironiquement appelée *guerre de la marmite*, parce que tout se borna à des menaces et finit par des questions d'argent, ne manqua pas d'attirer encore une fois sur la Flandre le fléau des inondations. Elles eurent lieu pendant les années 1784 et 1785. Cette fois-ci la Hollande paya des indemnités, et j'ai dit plus haut dans quel but elle s'y détermina. La Flandre eut pour sa part 250,000 florins.

Faisons ici une remarque à l'avantage de la civilisation moderne. Dans toutes les guerres qui précédèrent celle dite *de la marmite*, ce fut la Hollande qui, pour se couvrir contre la France, porta la ruine et la désolation dans la Flandre; mais elle le fit du consentement au moins tacite du souverain qui gouvernait alors nos provinces, avec lequel elle était en paix et amitié. Certes, celui-ci ne pouvait donner un pareil consentement, qu'en stipulant au moins de justes compensations en faveur des victimes. Cependant jamais il ne fut question d'indemnités pour la Flandre. La propriété fut et demeura constamment sacrifiée à l'intérêt de la défense commune. Aujourd'hui le principe d'une juste indemnité pour de cas pareils est inscrit dans nos codes, et la législature belge lui a rendu un éclatant hommage lorsque, par la loi du 24 Mai 1838 (*crédit au Ministre de la guerre, pour dépenses arriérées de 1831 et années antérieures*) elle alloua, sans la moindre op-

position, une somme de fr. 100,377-90 centimes, due à divers particuliers de Mons, pour indemnités par suite des inondations tendues en 1815 à l'entour de cette place, peu avant la bataille de Waterloo, dans l'intérêt d'une défense commune.

Dresselhuis, Distrikt van Sluis. Revenant à notre sujet, nous trouvons que le pays fut submergé de nouveau en 1794, alors que le général Moreau, à la tête de l'armée républicaine, vint se jeter sur la Flandre des États. La ville de l'Écluse fut bombardée, et avec elle se rendit le reste du pays. Le traité de La Haye de 1795 en assura la possession à la France.

Les ensablements et les obstructions toujours croissantes de nos débouchés emmenèrent en 1829 une inondation d'eau pluviale, qui s'étendit sur toutes les communes dont les eaux se déchargent dans le *Zwyn* et le *Brakman*. On peut évaluer à plus de cinquante mille francs les pertes subies par l'État, sur la contribution foncière des terres submergées, cette contribution ayant dû être passée en non valeurs.

Mais de toutes les inondations, les plus terribles furent celles qui eurent lieu à l'occasion de notre émancipation politique. Elles s'étendirent sur les deux Flandres et sur la province d'Anvers, et durèrent de 1831 à 1833. Le gouvernement fit faire l'estimation des dégâts, et ils montèrent à l'énorme somme de francs 4,595,455-25 centimes. (*Moniteur* du 13 Juillet 1833.)

On se rappelle encore la réaction que provoqua la souscription malencontreuse pour l'achat des chevaux du prince d'Orange; elle fut si grande, que dans tout le pays s'ouvrit aussitôt une souscription en faveur des malheureuses victimes des inondations hollandaises; elle produisit la somme de fr. 123,873-18 c.,

qui fut distribuée aux victimes les plus nécessiteuses. La législature vota deux années de suite, en 1835 et 1836, une somme de trois cent mille francs, à titre de secours aux nécessiteux belges, victimes de l'agression hollandaise, ce qui fait monter la somme des secours distribués à fr. 723,873-18 centimes.

Enfin les inondations d'eau pluviale sont devenues presque annuelles. En 1837, année qui ne peut pas être signalée comme pluvieuse, dans la seule Flandre-Occidentale, le montant des pertes, constatées par expertise, a été de fr 71,741-06 centimes (38).

Dans ces sortes d'expertises, considérées dans leur résultat général, on reste toujours au dessous des pertes réelles, car ces expertises ne peuvent avoir pour objet que les terres couvertes d'eau en tout ou en partie. Elles ne peuvent pas s'étendre à cette masse bien plus grande de terrains qui, sans être inondés, souffrent cependant par les inondations, qui les empêchent d'atteindre ce degré d'assèchement qu'il leur faut pour bien répondre aux soins du laboureur. Rien, en effet, n'est plus contraire à la parfaite végétation que la trop grande humidité du sol. Elle empêche l'air d'y pénétrer, et par là prive les terres des influences bienfaisantes du soleil, premier élément de la vie végétale. Ainsi, par suite des inondations quelques terres ne produisent rien, d'autres en plus grand nombre

(38) « Dans la partie septentrionale de l'arrondissement de Bruges, l'insuffisance des voies d'écoulement des eaux pluviales a de nouveau donné lieu à des inondations. Une expertise a été faite sur les lieux, et le montant des pertes a été déterminé à fr. 71.741-06. Le creusement du canal de Selzaete à la mer peut seul mettre un terme à ces dommages, qui se répètent périodiquement. » (*Rapport présenté au Conseil provincial, par la Députation permanente, dans la session de 1833, p. 67.*)

produisent très-mal. Tel a été trop souvent, depuis deux siècles, le sort du bassin maritime de la Flandre. Tel est encore son sort aujourd'hui, à la moindre entrave que les Hollandais mettent à la manœuvre des écluses, au moindre excès de pluies qui tombent du ciel. Si l'on ajoute à ces calamités, si souvent renouvelées, et qui traduites en chiffres s'élèvent à des millions, les maladies fréquentes qui ont atteint les hommes aussi bien que le bétail, l'on conviendra que la politique a fait souffrir à ce pays de bien grands maux. Les campagnes souffrent longtemps sans se plaindre, mais il est un temps où l'on ne peut plus oublier de leur rendre justice. Ce temps est venu. La Providence a voulu que la Belgique fut libre. Il faut qu'elle le soit tout entière. De tous côtés une voix s'élève, qui crie : « Non, le pays ne peut plus continuer à ce que cette portion de territoire soit victime de désastres, qui ne tirent leur origine que d'une cause politique. Sous ce rapport il y a solidarité entre toutes les provinces. » Cette voix sera écoutée par la législature.

Je viens de parler des entraves mises par les Hollandais à la manœuvre des écluses. On ne sera pas fâché peut-être d'apprendre ici quelques détails à ce sujet.

On trouve dans les archives de la ville et Métier de Bouchaute des documents très-curieux sur la conduite des autorités hollandaises de cette époque. De ces documents, que j'ai eu l'occasion d'examiner, résultent les faits suivants :

1° Vers la fin de 1698, une députation fut envoyée à La Haye par les Magistrats de la ville et du Métier de Bouchaute, pour obtenir l'ouverture du havre, qu'elle obtint ; mais elle fut obligée de faire remettre à cet effet, en

Hollande, à une personne dont le nom fut tenu secret, la somme de mille ducats, indépendamment d'une autre somme non moins forte, dépensée en honoraires d'avocats, agents, procureurs etc.

2° De 1702 jusqu'au traité de Fontainebleau, par suite de la fermeture du havre, les eaux n'ayant plus d'autre issue que par l'écluse placée dans les fortifications de Philippine, les commandants hollandais de ce fort se firent payer une reconnaissance annuelle de 620 florins de Hollande en temps de paix, et de cent ducats d'or en sus en temps de guerre, uniquement parce qu'ils s'engageaient à empêcher les excursions de leurs soldats, et à ne pas entraver la manœuvre régulière de l'écluse, manœuvre que sous mille prétextes différents ils auraient pu empêcher à toute heure. Au commencement de la campagne de 1704 l'écluse de Philippine fut fermée, et les inondations tendues à l'entour de la place. Le magistrat de Bouchaute désirant l'ouverture de cette écluse seulement pendant huit jours, pour la conservation de la moisson et de toute sorte de fruits sur pied, qui allaient périr, donna cent pistoles au général major De Lander, commandant de la ville de l'Écluse, et trente patacons à Volmair, autre officier hollandais. Ceux-ci promirent de se rendre le 14 Mai sur les lieux avec des hommes, pour enlever le barrage qui était jetté en amont de l'écluse, et la faire manœuvrer. Le 14 Mai les officiers hollandais ne se laissèrent pas voir, mais ils retinrent les patacons et les pistoles. Enfin le commandant de Philippine permit au magistrat de faire enlever le barrage, et l'écluse fut ouverte, mais pas assez longtemps pour rendre l'évacuation complète. Cependant le commandant exigea un cadeau pour ce service extraordinaire, et ne demanda

rien moins que cent ducats d'or. Voici la copie littérale de sa propre lettre :

A Messieurs les Magistrats de la ville et Métier de Bouchaute.

Messieurs.

Tous les services que je vous ai rendus depuis que je suis Commandant, n'égalisent pas celui que je vous ai rendu il y a environ quinze jours. Père donc au premier jour de voir les effets de votre reconnaissance touchant un si grand service, autrement je serai obligé de prendre d'autres mesures et de ne rien faire d'avance à l'avenir. En attendant cent ducats d'or, je demeure véritablement,

Messieurs,

*Votre très-humble et
très-obéissant serviteur,*
P. DE BILS.

Philippine, ce 7 Juin 1704.

Le Magistrat s'y refusa d'abord, alléguant que par l'évacuation incomplète, M^r le commandant n'avait rendu service qu'à la seigneurie de Waterdyk, voisine de Bouchaute, qui lui payait aussi une reconnaissance annuelle de cent patacons de change (toutes ces reconnaissances montaient ensemble à une somme annuelle de 1600 florins), et que c'était par conséquent au magistrat de Waterdyk que le commandant devait s'adresser. Celui-ci répondit par sa lettre du premier Juillet 1704 :

Vous me renvoyez à Waterdyk, c'est se moquer de moi; ce que je n'aurais jamais crié, voyant auparavant que vous avez toujours marqué être

des personnes de parole et de probité. Je sais à chaque moment et dans le temps présent les services que je vous puis rendre, sans faire de préjudice à mes souverains (les États-Généraux), et je suis incliné toujours de le faire; c'est pourquoi j'ai bien voulu vous écrire encore cette lettre, en vous priant, quand vous l'aurez lue, de me la renvoyer avec ma précédente, et de faire les choses de bonne grâce, comme vous avez toujours fait auparavant ceci. Je demeure etc.

Votre etc. P. DE BILS.

L'hiver approchait et le commandant aurait pu causer la ruine totale du Métier; le 19 Octobre fut donc signée l'ordonnance de paiement des cent ducats d'or.

Les travaux faits par le Métier au havre de Bouchaute, en 1664 et 1699, occasionnèrent une dépense totale de fr. 41,995-16 centimes (39). Par la fermeture du havre cette dépense devint inutile, et en outre le Métier, pour profiter de l'écluse militaire de Philippine, était obligé de contribuer dans son entretien.

Indépendamment de ces reconnaissances ordinaires et extraordinaires en argent, les commandants de l'Écluse, d'Yzendycke, du Sas, de Philippine et de Hulst, profitèrent de toutes les occasions de rançonner les malheureux Flamands. Le moindre retard dans le paiement des reconnaissances ou dans l'envoi des cadeaux qu'ils ne rongissaient pas de demander, était puni par la fermeture d'une écluse, ou par des dé-

(39) Voyez la Pétition de M^r Van Waesberghe, Secrétaire communal de Bouchaute, insérée au *Moniteur* du 13 Avril 1836.

vastations sur notre territoire, commises par des soldats de la garnison de l'une ou l'autre de ces places. Pour qu'on juge sur quel pied ces messieurs s'étaient mis avec nos autorités, voici encore une lettre du même commandant de Philippine :

A Monsieur le Bourgmestre de la ville et Métier de Bouchaute, en son absence à Monsieur le Bailli du dit Métier.

Monsieur.

Comme je n'ai pas un grain de boukweyt (blé sarrasin) pour mes poules, je vous prie de m'envoyer demain sans faute trois ou quatre sacs de Boukweyt. Je me suis engagé aussi de faire un présent en Zélande de deux petits cochons de lait. Si cela se pouvait, je vous prie de m'en envoyer deux, pour mardi après-midi, pour les envoyer le mercredi au matin à Middelbourg; mais il faut qu'ils soient bons, gras, et délicats, autrement je n'en ai point affaire. Étant très-parfaitement etc.

Votre etc. P. DE BILS.

Philippine, ce 19 Juin 1711.

Il n'est pas de commune flamande sur nos frontières qui n'ait dans ses archives, surtout dans les comptes, des documents multipliés du même genre. M^r Van Waesberghe, Secrétaire communal de Bouchaute, dans la Pétition adressée à la Chambre en Avril 1836, estime que les dépenses supportées de ce chef jusqu'au traité de Fontainebleau, montent bien à trois cent mille francs.

3^o Après le traité de Fontainebleau on ne paya plus des reconnaissances, parce qu'il y est dit à l'art. 6,

que les Hollandais doivent faire régler l'écoulement des eaux à la satisfaction de l'Empereur. Mais ce qu'on gagna d'un côté, on le perdit de l'autre. Les redevances ayant cessé, le service des écluses se fit très-mal, et d'autant plus mal, que les Hollandais espéraient de nous forcer à l'acheter et d'obtenir ainsi, en cadeaux et par des moyens indirects, plus que ce qu'ils recevaient auparavant. Tantôt à marée basse on n'ouvrait pas suffisamment les écluses, tantôt on les tenait tout-à-fait closes, sous prétexte de réparation; ou a même vu qu'à la marée haute un siphon était ouvert, dans le but manifeste de faire entrer l'eau marine sur nos terres, et de contraindre ainsi les intéressés à aller de suite rédimier, à force de présents, l'injuste vexation. Une autre fois on remarqua, qu'en voyant arriver un membre de l'administration de Bouchaute, l'écluse de Philippine fut aussitôt ouverte, et qu'on la referma dès qu'il fut parti, tout en raillant le zèle du vigilant magistrat.

De telles humiliations, des avanies pareilles nous arriveront sans cesse, aussi longtemps que les clefs de nos débouchés seront entre les mains de la Hollande; toujours elle croira, malgré tous les traités, pouvoir en disposer d'après son bon plaisir. La Belgique ne peut plus permettre que cet état de choses revienne: ce qu'a souffert l'Autriche, la Belgique ne peut pas l'endurer.

Mais, me dira-t-on, l'indépendance que la Belgique vient de conquérir ne va-t-elle pas la replacer, vis-à-vis de la Hollande, dans la même position où elle se trouvait lorsqu'elle appartenait à la maison d'Autriche, c'est-à-dire, dans la nécessité de former une alliance étroite avec cette première puissance? Je réponds, que je crois qu'il est dans l'intérêt des deux peuples de se rapprocher, mais qu'il ne pourra jamais être dans l'in-

But politique du Canal.

térêt de la Belgique de concourir à conserver à la Hollande la possession de la rive gauche de l'Escaut. Au contraire, toute notre politique doit tendre à ce qu'un jour cette rive puisse être adjointe à la Belgique, car l'Escaut est pour nous la frontière naturelle. La construction du Canal est un premier pas vers ce but. En effet, ce Canal détruira complètement le système actuel de défense, auquel la Hollande a toujours attaché tant de prix, et au moyen duquel elle peut se mettre sur la défensive avec peu de troupes, ses inondations lui donnant l'équivalent d'une armée. Depuis 1830, jamais la force armée réunie dans la Flandre-Hollandaise n'a dépassé le nombre de six mille hommes, il n'y eut non plus d'autre cavalerie qu'une trentaine de jeunes gens de la *Schuttery*, qui faisaient le service d'ordonnances, tandis que de notre côté le général commandant nos troupes stationnées dans les Flandres, avait presque toujours sous ses ordres une division, dont la force montait de douze à quinze mille hommes. Les Hollandais avaient en outre l'avantage de pouvoir faire une diversion subite, en prenant à Berg-op-Zoom des renforts qui, en moins de 24 heures, pouvaient être débarqués et employés aussitôt à faire une pointe sur Gand ou sur Bruges. Le Canal leur ôtera dorénavant la plupart de ces avantages, non pas comme barrière, car on sait bien qu'un canal n'arrête pas la marche d'une armée, mais comme moyen de neutraliser les inondations. En faisant des coupures dans les digues, il nous sera facile de tirer à sec tous les polders que les Hollandais auraient submergés, ainsi que les alentours de leurs places. Ce pays restera donc ouvert à nos troupes, autant que nous le voudrons.

Afin de juger de quelle importance sera cette ressource pour la Belgique, il suffit de remarquer que

tout ce qui a rapport au système de défense de cette frontière, a de tout temps fait l'objet d'une attention spéciale dans les traités. On en trouve déjà un exemple dans le douzième siècle. Le comte de Flandre Philippe d'Alsace, avait fait prisonnier Florent III comte de Hollande et de Zélande. Celui-ci enfermé pendant près de deux ans dans la prévôté de St Donat à Bruges, finit par signer en 1167 un traité, dont l'original se conserve encore aujourd'hui dans les archives de la cathédrale de cette ville, et dont une des dispositions principales stipule, que les deux comtes s'interdisent mutuellement le droit d'établir ou de laisser établir des châteaux ou des forteresses de chaque côté de leurs frontières (40).

Pendant la guerre de 80 ans contre l'Espagne, le même pays a été presque constamment le théâtre de quelque opération militaire. Si on voulait en faire le relevé d'après la *Chronyke van Vlaenderen*, on n'aurait pas de peine à compter une centaine de forts ou postes fortifiés, qui ont été élevés, soit par les Espagnols soit par les Hollandais, sur la ligne depuis l'Écluse jusqu'à l'Escaut. Cette même Chronique dit, tome III, page 6-3, que trois ans avant la paix de Munster, on ne pouvait pas faire *huit cents pas* de l'Escaut à l'Écluse sans trouver des forts hollandais. La seule place de l'Écluse subit pendant cette guerre six sièges. Elle fut assiégée et prise par le prince d'Orange en 1578, reprise par le prince de Parme en 1587; prise de nouveau par le prince Maurice en 1604; en 1606 l'archiduc Albert en fit le siège et

(40) Kluit, *Historia critica comitatús Hollandiæ et Zelandiæ*, tom. 2, pag. 181.

dût l'abandonner; enfin elle essaya encore deux autres sièges, après l'expiration de la trêve de douze ans, savoir en 1621 et en 1626.

Voici les dispositions contenues dans le traité de Munster, relativement à la défense du territoire. Le premier membre de l'article 58 dit : « On ne pourra faire aucuns nouveaux forts dans les Pays-Bas ni de l'un ni de l'autre côté. » Et l'article 68 est ainsi conçu : « De la part et du côté du dit seigneur Roi d'Espagne seront démolis près et es environs de l'Écluse les forts ci-nommés, savoir : St Job, St Donat, le fort l'Étoile, le fort St^e Thérèse, le fort St Frédéric, le fort St^e Isabelle, le fort St Paul, la redoute Pappemuts; et du côté et de la part des dits seigneurs États seront démolis les forts qui s'en suivent, savoir : les deux forts en l'île de Casant, nommés Henri et Frédéric, les deux du Pas, tous ceux sur la rivière de l'Escaut du côté oriental, excepté Lillo et le fort de Kieldrecht appelé Spinola, de laquelle démolition à faire réciproquement, sera convenu entre les parties pour en régler équivalence. »

Le traité de la Barrière, dans l'ensemble de ses dispositions, est rédigé avec la pensée de faire de la Belgique, une barrière contre la France, sous la garde spéciale de la Hollande. Ainsi, sous le rapport de la défense, la Hollande obtint tout. Ce qui en reste encore debout aujourd'hui, c'est le système d'inondation, et le traité de Fontainebleau, comme je l'ai déjà démontré, laissa subsister ce funeste système en son entier, mais il s'est rapproché des articles précités du traité de Munster, par les dispositions suivantes :

« Art. 5. Les Hautes Puissances contractantes s'engagent réciproquement à ne pas construire des forts ou

élever des batteries à la portée du canon des forteresses de l'une ou de l'autre, et à démolir ceux qui pourraient se trouver dans ce cas. »

« Art. 8. Les Hautes Puissances évacueront et démoliront les forts de la Croix (*Kruysschans*) et de Frédéric-Henri, et en céderont le terrain à S. M. I. »

« Art. 9. Les Hautes Puissances voulant donner à S. M. I. une nouvelle preuve de leur désir de rétablir la plus parfaite intelligence entre les deux États, consentent à faire évacuer et à remettre à la disposition de S. M. I. les forts de Lillo et de Liefkenshoek, avec leurs fortifications dans l'état où ils se trouvent, les États-Généraux se réservant d'en retenir l'artillerie et les munitions de toute espèce. »

L'étude de ces différentes conventions internationales des siècles passés, doit donner la conviction que le Canal de Selzaete, sous le rapport politique, se présente avec une importance qu'il n'est pas permis de méconnaître, importance qui apparaîtra plus grande encore, si l'on fait attention que ce Canal permettra de priver d'eau douce toute la Zélande depuis le Sas-de-Gand jusqu'à l'Écluse, en interceptant les eaux de l'Edde, de la Lieve, du Watergank d'Eccloo et du canal de l'Écluse à Bruges. Dans cette contrée, gagnée sur la mer, il est très-rare de trouver de la bonne eau. Presque partout l'eau de source est plus ou moins infecte. Voici l'opinion de feu le docteur Van Rotterdam sur les qualités de l'eau de ce pays, exprimée dans son *Mémoire couronné sur la saignée*, Gand 1816, page 59 : « L'eau que les habitants boivent « et qu'ils font également servir à l'usage culinaire, « est généralement ou l'eau pluviale, ou l'eau de « puits : la première se garde en plusieurs endroits, « pour les besoins communs, dans des réservoirs re-

« vêtus de plomb, et il n'est pas rare de la trouver
 « rassise, remplie d'insectes et d'immondices; plu-
 « sieurs même de ces citernes gâtées ou mal en-
 « tretenues, éprouvent souvent en été un manque
 « absolu d'eau pluviale, ce qui force alors à recourir
 « à l'eau de puits, bien pire encore. Celle-ci, dans
 « tout le pays, est à-peu-près la même, d'une na-
 « ture plus ou moins stagnante et marécageuse, elle est
 « trouble, fétide, et contient en abondance des par-
 « ties animales et végétales réduites en putréfaction.
 « C'est ainsi que je l'ai trouvée; accoutumé à de
 « meilleure eau, elle me parut si mauvaise et si ré-
 « voltante, qu'il me fut impossible de la boire; enfin
 « cette eau se gèle moins promptement que toute
 « autre, elle est plus pesante et salit le cuivre. »

Du temps que la mer, par un vaste port, baignait les murs de la ville de Damme, l'eau potable y était généralement mauvaise. En 1260, Marguerite comtesse de Flandre et son fils Guy accordèrent à cette ville d'avoir un aqueduc d'eau douce et un chemin qui le côtoyait depuis les viviers de Maele, où l'aqueduc prenait sa source, jusqu'à la ville. La distance est de près de deux lieues. L'aqueduc consistait en tuyaux de plomb, dont on a trouvé des débris, il y a quelques années. Le chemin existe encore et est connu sous le nom de *ppp-wag* (chemin des tuyaux). Je cite ce fait pour montrer que ce qui vient d'être dit de l'eau de la Flandre des Etats n'offre rien qui doive surprendre, et si on voulait aller plus en avant dans l'histoire de ces contrées, on rencontrerait une foule d'autres faits de même nature; on pourrait même indiquer plus d'une époque où l'eau potable se vendait en détail dans les villes d'Ardenbourg et de l'Écluse. Il est bien vrai qu'il existe aujourd'hui dans ce pays (à Oostbourg) une brasserie qui, dit-on, fait de la

Damme au
 moyen âge.
*Messages des
 arts*, 1835,
 tome 3.

bonne bière, mais il faut remarquer qu'elle ne se trouve pas sur un terrain d'alluvion, mais sur un terrain qu'on pourrait appeler primitif; car on trouve dans *Kluit* (tome 2) une charte, par laquelle le comte Arnould donna, en l'année 939, à l'abbaye de St Pierre à Gand, les terres situées, selon Dresselhuis, à la hauteur de l'endroit nommé aujourd'hui *Steenhoven*, près d'Oostbourg, et c'est là que se trouve la brasserie.

Tous ces avantages que le Canal nous donnera, pourraient bien enfin intervertir les rôles; et nos voisins, qui ont exercé avec tant de dureté l'espèce de suzeraineté qu'il ont eue si longtemps sur la Flandre, pourraient bien finir par se trouver eux-mêmes à sa merci. C'est ce qui fait espérer, que cette partie de l'ancienne Flandre nous reviendra un jour.

Je finis par une observation sur le tracé du Canal. Je crois que les ingénieurs ont tort de vouloir lui faire décrire cette grande courbe qu'indique le tracé depuis Maldeghem jusqu'à Heyst, et cela uniquement pour qu'il coupe le canal de l'Écluse en amont de Damme, et que cette place puisse ainsi lui servir de tête de pont, pour la défense des ouvrages d'art qui doivent se trouver à l'endroit où se fait la section des deux canaux. Pour prouver que ce tracé n'est pas convenable, il suffit de remarquer que le bassin, à l'assèchement duquel le Canal doit servir, se présente sous la forme d'une ellipse allongée; il faut donc, si l'on veut suivre les indications naturelles, que le tracé s'écarte aussi peu que possible de l'axe de cette ellipse. Or, il suffit de l'inspection de la carte, pour voir qu'il n'en est pas ainsi. En quittant la commune de St Laurent, et en se rapprochant de la Lieve, le Canal s'éloigne de plus en plus des terres basses. Je ne voudrais donc

Observations sur le tracé du Canal.

pas mener le Canal vers la Lieve, qui en ces endroits s'éloigne d'une et même de deux lieues de la frontière, et se trouve sur un terrain assez élevé. Si le Canal doit suivre la Lieve, de Maldegheem jusqu'à Damme, alors il laissera à sa droite trois communes belges, Middelbourg, Moerkerke et Lapscheure, dont les terres sont très-basses et où il y a beaucoup d'eaux stagnantes. Le Canal sera donc peu utile à ces trois communes, comme voie d'écoulement, et leur sera totalement étranger soit comme ligne de défense, soit comme ligne de douane. Il faudrait donc abandonner la courbe et aller par un seul alignement de Maldegheem jusqu'au canal de l'Écluse, s'approcher du village de Middelbourg, laisser Moerkerke à la gauche et Lapscheure à la droite. Il passerait ainsi par les terrains les plus bas de ces communes, et viendrait joindre le canal de l'Écluse entre Oostkerke et Houcke. Il est incontestable que le tracé que j'indique sera plus économique, parce qu'il est plus court, et qu'il répondra mieux au triple but qu'on se propose : ÉCOULEMENT, DÉFENSE, DOUANE.

Il n'est donc pas nécessaire de se réfugier jusqu'en amont de Damme, pour y placer le point de rencontre des deux canaux, dans le but de mettre les quatre têtes d'écluses qu'il faut y construire, sous la protection de cette place. Je crains que pour ce léger avantage, on ne s'expose à gâter tout l'ouvrage. Il vaut donc mieux de se passer de cette protection et de placer le point d'intersection comme je l'ai indiqué, entre Oostkerke et Houcke. Le fort du Hazegras pourroit couvrir ce point aussi bien que Damme, en cas d'une irruption de la garnison de l'Écluse. D'ailleurs, la protection la plus efficace est celle qui s'appuie sur l'intérêt des populations. En Juillet 1745, deux mois après la bataille de Fontenoi et peu de jours après la prise de

Gand par l'armée de Louis XV, un détachement de la garnison de l'Écluse se présenta dans la commune de S^{te} Marguerite, pour y couper une digue et submerger le grand poldre dit *Haentjes-gat*. Aussitôt le tocsin fut sonné, les paysans accoururent en armes, l'ingénieur hollandais fut tué sur la place avec quelques soldats, un sous-ingénieur blessé et vingt hommes firent emmenés prisonniers à Gand. Qui ne se rappelle pas la belle conduite de la Garde Civique de Bruges en Août 1831? L'écluse du Hazegras fut préservée par elle de toute atteinte, quoiqu'attaquée par une force ennemie imposante, appuyée par le feu de deux canonniers qui stationnaient dans le *Zwyn*.

Que la législature ne tarde pas à doter le pays de ce magnifique ouvrage, et les moyens ne manqueront pas de le préserver de toute dévastation en cas de guerre.

Jaerboeken van Brugge.



Annexe, citée à la page 69.

Texte du Projet de Loi, présenté par M^r LEJEUNE, le 16 Mars 1837.

LÉOPOLD, Roi des Belges, à 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^o 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.

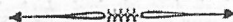
ART. 5.

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.*

TABLE DES MATIÈRES.



INTRODUCTION.	page 3
Division.	6
Il ne faut pas attendre la paix avec la Hollande, pour faire le Canal.	6
CHAPITRE PREMIER. <i>Faits historiques, exposant l'état de nos écoulements vers l'époque du traité de Munster.</i>	7
État de nos écoulements avant le traité de Munster.	8
Rien ne manquait à nos écoulements avant le traité de Munster.	13
CHAPITRE II. <i>Faits diplomatiques, exposant l'état de nos écoulements, tels que nous les ont faits les traités de Munster, de la Barrière et de Fontainebleau.</i>	18
Le traité de Munster nous interdit de faire de nouveaux canaux pour l'écoulement de nos eaux.	19
Le traité de Munster nous enleva toute juridiction sur les eaux.	22
Le traité de Munster nous enleva deux de nos meilleurs débouchés.	24
C'est à dater du traité de Munster que commence l'envasement rapide de nos débouchés.	28
Comment se forment les envasements.	35

Depuis le traité de la Barrière, l'Autriche permit indirectement à la Hollande, de réduire toutes nos écluses sous sa dépendance. 41

Le traité de Fontainebleau approuva indirectement tout ce que la Hollande avait fait depuis 200 ans au détriment des libres écoulements des Flandres. 50

CHAPITRE III. Conclusions à tirer de ces faits. 59

Il serait injuste de faire contribuer les propriétaires dans les frais de construction. 60

1^{re} Objection contre les propriétaires. 60

2^{me} Objection. 62

3^{me} Objection. 63

Il serait injuste de faire contribuer les deux Flandres dans les frais de construction. 74

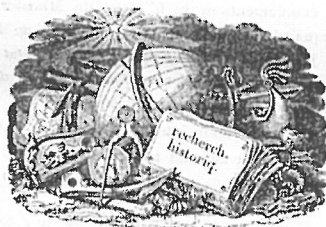
Le Canal doit être construit aux frais du trésor public. 79

Malheurs éprouvés par les polders depuis la paix de Munster. 80

But politique du Canal. 91

Observation sur son tracé. 97

ANNEXE. *Projet de Loi, présenté par M^r LEBRUN, le 16 Mars 1837.* 100



Errata qui se trouvent dans quelques Exemplaires.

- Page 24, dernière ligne, note 10, lisez note 11.
- 40, ligne 27, *ce même calcul pour base*, lisez *pour base ce même calcul de 25 centimètres.*
- N. B. Les données dont il s'agit ici, ont été fournies par un haut fonctionnaire du génie. Il est bien entendu qu'elles ne peuvent s'appliquer qu'aux endroits placés en dehors de tout courant.
- Page 50 ligne 24, *L'Autriche même*, lisez *L'Autriche, même.*
- 52 — 14, *vassalage*, lisez *rasselage.*
- 53 — 12, *en permettant*, lisez *en promettant.*

CARTE

à l'appui du Mémoire sur le Canal de
SILZANTE. DU

Novembre 1838.



K. 377

