

MÉMOIRES

LES

INONDATIONS DE L'YSER

EN OCTOBRE 1914

RAPPORT DE MISSION

DE

M. L. BOURGOIGNIE

Inspecteur général honoraire des Ponts et Chaussées.

PL. IV.

La Commission directrice des *Annales des Travaux Publics* de Belgique estime que, eu égard à l'intérêt historique que présente ce document, il est utile de publier le rapport de mission ci-après adressé à M. G. Helleputte, ancien Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics, par M. L. Bourgoignie, Inspecteur général honoraire des Ponts et Chaussées, tous deux en activité de service au Havre pendant la guerre de 1914-1918. Ce rapport concerne la question des inondations stratégiques tendues par l'armée belge en octobre 1914, sur la rive gauche de l'Yser, entre Dixmude et Nieuport, en vue d'arrêter l'avance de l'armée allemande; ces inondations sont communément désignées sous la dénomination « Inondations de l'Yser », mais ce furent en réalité des « inondations du Furnes-Ambacht » : elles furent réalisées par de l'eau de mer et non par les eaux de l'Yser, comme certains le croient à tort. MM. Helleputte et Bourgoignie ont autorisé cette publication dans les présentes *Annales*.

Deux annexes dont une carte.

Schaerbeek. le 31 août 1922.

A Monsieur HELLEPUTTE, Ministre d'État, à Louvain.

J'ai l'honneur de vous faire parvenir le rapport que vous avez bien voulu me demander ces jours derniers.

Parmi les militaires, il faut distinguer ceux qui ont décidé et ordonné les manœuvres d'eau et ceux qui les ont effectuées sous le feu de l'ennemi : s'il est juste d'honorer les seconds, il serait équitable de déterminer le véritable mérite des premiers. D'après une annotation que j'ai faite dans le temps, il a paru dans le journal *Demain* du 28 janvier 1920, un article (que je n'ai pas vu) d'un général du nom de Bansart qui y a exprimé l'opinion que l'inondation a été faite quinze jours trop tard et qu'on a ainsi sacrifié inutilement une vingtaine de mille soldats belges. Je ne puis apprécier cette assertion qui doit avoir tenu compte des raisons stratégiques du moment, mais, il est certain, d'après moi, que l'inondation a été tendue *in extremis* et que les autorités militaires ont longuement hésité au préalable parce qu'elles ne connaissaient pas le régime des eaux du bassin de l'Yser, ni la manutention des écluses de Nieupoort. Certains de leurs écrits, postérieurs à la guerre, montrent que même actuellement cette matière spéciale ne leur est pas encore bien connue. Je n'ai pas eu occasion de rencontrer, dans la note ci-jointe, certaines bizarreries que j'ai relevées dans les publications qui me sont passées par les mains.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, la nouvelle assurance de ma haute considération.

L. BOURGOIGNIE.

RAPPORT.

Le 25 octobre 1914, dans la soirée, un télégramme de M. de Broqueville, Ministre de la Guerre, annonçait à M. Helleputte, Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics, à Sainte-Adresse (Le Havre), que le Haut Commandement de l'Armée Belge venait de reconnaître la nécessité de provoquer certaines inondations stratégiques dans la région de Nieupoort (1) et se plaignait de la disparition du personnel de l'Administration des Ponts et Chaussées au courant de la manutention des eaux dans le bassin de l'Yser (2).

(1) Cette reconnaissance n'a eu lieu, au G. Q. G. belge, qu'après discussions et tergiversations et, dans de nombreuses publications, il y a eu des revendications à la paternité de l'idée d'inonder. Dans la région de Nieupoort-Dixmude-Furnes, il était de notoriété publique qu'en temps de guerre les défenseurs du pays avaient recours à la pratique des inondations par l'eau de mer ; l'examen des cartes à courbes de niveau de l'État-Major ne pouvait laisser aucun doute quant à la possibilité de pareilles submersions : les seules discussions qui pouvaient se produire à ce sujet étaient celles relatives au mode d'opérer, car les mesures à prendre en 1914 ne pouvaient évidemment pas être les mêmes que celles auxquelles on a eu recours dans les anciens temps puisque la situation des lieux avait subi des changements notables (par exemple : les canaux de Loo et de Furnes à Nieupoort n'étaient pas endigués autrefois et le canal d'évacuation des eaux du Furnes-Ambacht ou Noordvaart n'existait pas). M. Feys, juge au tribunal de Furnes, a entretenu de cette question M. le Général Wielemans qu'il hébergeait et il lui a montré un vieux jugement du dit tribunal allouant une indemnité au grand-père de son épouse, fermier à Ramscappelle, du chef de dommages subis par suite d'inondations stratégiques d'eau de mer à la fin du XVIII^e siècle. Quatre officiers du G. Q. G. (dont le Commandant Jamotte et le Capitaine Thys) logeaient chez M. Cortier, à Furnes, qui les a également entretenus de la question des inondations et qui les a mis en rapport avec M. Vanstaen, Conducteur principal honoraire des Ponts et Chaussées, à Furnes, parfaitement au courant du régime des eaux dans le bassin de l'Yser.

(2) La disparition du personnel des écluses de Nieupoort était imputable aux autorités militaires ; l'éclusier et les éclusiers-adjoints ont été expulsés de leurs postes par l'Armée belge, le 19 octobre 1914, et les officiers, qui ont donné les ordres de déguerpissement, ont eu le tort de ne pas s'enquérir des localités où ces agents se rendaient de manière à pouvoir les retrouver facilement en cas de besoin : il n'est pas douteux que ce personnel aurait pu fournir une assistance meilleure que celle de Cogge et Geeraert et que son concours eût évité les pertes de temps qui se sont produites lors des tâtonnements du début des manœuvres d'eau et qui ont manqué de compromettre la réussite de celles-ci.

M. Hainaut, Ingénieur en chef, Directeur du service spécial de la Côte, se trouvait au Havre; M. Allaëys, Ingénieur de l'arrondissement de Nieupoort, était en Angleterre, de même que M. Ruys, Conducteur du district de Nieupoort (1). M. Mase-reel, Conducteur du district de Furnes, était à l'armée. M. Bricbet, Conducteur du district de Dixmude, se trouvait au Havre. L'éclusier et les éclusiers adjoints de Nieupoort n'étaient plus à leurs postes et nous ignorions ce qu'ils étaient devenus (2). L'éclusier Kemp, à Furnes, n'avait pas quitté son service.

M. le Ministre Helleputte me chargea d'aller à Dunkerque avec MM. Hainaut et Bricbet, pour nous mettre à la disposition de M. le Ministre de Broqueville, en vue de donner aux autorités militaires les indications dont celles-ci pouvaient avoir besoin pour la réalisation des inondations qu'elles avaient décidées. Nous quittâmes le Havre le 26 octobre à 17 heures et nous arrivâmes le 27, à 14 1/2 heures, à Dunkerque, où nous nous présentâmes au Cabinet de M. de Broqueville, à qui nous avons été annoncés par M. Helleputte : le Commandant Chabeau, secrétaire ou chef du Cabinet de M. de Broqueville, nous apprit que M. le Ministre de la Guerre était parti pour Furnes où le G. Q. G. belge était installé à l'Hôtel-de-Ville et nous invita à nous rendre dans cette ville, mais il nous engagea à voir auparavant M. Bourgeois, Ingénieur en Chef du service des Voies Navigables à Dunkerque, pour le motif qu'il était à sa connaissance que

(1) M. l'Ingénieur Allaëys s'est embarqué à Zeebrugge le 14 octobre 1914, dans la matinée, sur le steamer de l'Hydrographie *La Belgique*. M. le Conducteur Ruys était parti d'Ostende, à bord d'un chalutier, la veille, dans le courant de l'après-midi. L'exode de ces deux fonctionnaires par le côté Est de Nieupoort, alors que leur départ par le côté Ouest eût été plus naturel, est attribuable à une intervention de leur Directeur, M. l'Ingénieur en chef Hainaut, à la suite d'une suggestion de l'hydrographe Urbain, commandant du dit steamer, qui avait cru devoir continuer le rôle de sauveteur qu'il avait eu à accomplir lors de l'évacuation d'Anvers. Cela ne s'explique que par le désarroi bien naturel du moment.

(2) L'éclusier et les éclusiers-adjoints de Nieupoort, qui n'avaient reçu aucun ordre ni instructions de M. le Conducteur Ruys, sont restés à leurs postes jusqu'au 19 octobre et ils sont allés s'installer à Oostduinkerke, Coxyde et La Panne où les autorités militaires auraient pu les découvrir.

certaines manœuvres d'eau urgentes avaient été demandées à ce haut fonctionnaire par le Haut Commandement de l'armée belge. Nous nous rendîmes auprès de M. l'Ingénieur en Chef Bourgeois qui nous dit que le G. Q. G. belge lui avait fait part de sa décision de chercher à arrêter l'avance des Allemands par l'inondation d'une partie du Furnes-Ambacht entre Nieuport et Dixmude, qu'il lui avait signalé l'impossibilité de manœuvrer les écluses de Nieuport à cause des bombardements allemands et peut-être même de la proximité trop grande de l'ennemi et qu'il l'avait prié de donner une poussée d'eau de mer de Dunkerque vers Furnes : M. Bourgeois nous annonça que la manœuvre d'eau nécessaire pour satisfaire le G. Q. G. belge venait d'être entamée ou allait l'être à marée montante (nous étions au début d'une période de marées de mortes eaux, c'est-à-dire de marée haute vers 6 ou 18 heures), mais il ajouta que cette manœuvre contrarierait ou suspendrait la mise à exécution de certaines mesures que l'Administration française des Ponts et Chaussées avait commencé à prendre en vue de provoquer certaines inondations stratégiques du côté des Moères françaises. Cette communication donna lieu à un échange de vues au cours duquel il fut reconnu que la manœuvre d'eau demandée par le G. Q. G. belge constituait une mesure extrême, d'une efficacité fort lente, qui ne pouvait se justifier que par la force majeure et qui présenterait l'inconvénient grave d'entraîner l'inondation d'une grande partie des territoires situés entre les dunes et le canal de Dunkerque à Furnes, tant en France qu'en Belgique, attendu que ce canal, n'étant pas endigué sur la rive Nord, ne peut pas supporter plus d'une trentaine de centimètres de gonflement. M. l'Ingénieur en Chef Bourgeois nous fit voir, à cette occasion, une vieille carte montrant les inondations de l'espèce qui avaient été provoquées par une manœuvre d'eau de mer à Dunkerque, lors des guerres de la première République, en 1794 et 1795. Je fis connaître à M. Bourgeois que nous nous rendions à Furnes pour nous renseigner sur la situation et que nous reviendrions le voir le lendemain, dans la matinée.

Nous partîmes pour Furnes à 15 h. 40 et nous y arrivâmes à 16 h. 20 ; en l'absence momentanée de M. le Ministre de Broqueville, nous fûmes reçus par M. le Général Wielemans qui nous invita à nous mettre en rapports avec le Commandant Jamotte, lequel était en tournée sur le canal de Loo mais dont

le retour était attendu d'un moment à l'autre. Cet officier arriva peu de temps après et nous exposa que le but de l'autorité militaire n'était pas de submerger complètement le terrain mais de le détremper, de l'imbiber d'eau, de façon à rendre difficiles les mouvements de troupes, les transports de canons et de munitions et les charriages de matériel divers; il pouvait suffire de remplir les watergangs et fossés à pleins bords, sauf à provoquer la formation de quelques nappes d'eau de-ci de-là dans les dépressions du terrain. La mesure devait pouvoir s'appliquer éventuellement à tout le territoire compris entre l'Yser, le canal de Loo et le canal de Furnes à Nieuport, mais elle pouvait, pour le début, se borner au territoire compris entre l'Yser et le chemin de fer de Nieuport à Dixmude. Au cours de la tournée d'inspection qu'il venait de faire sur le canal de Loo, le Commandant Jamotte s'était assuré si les portes des écluses du Kortewilde et du Sloggat étaient ouvertes et si les vannes des divers siphons existants sous cette voie navigable étaient baissées; il était nécessaire, en effet, dans le cas où l'inondation devait s'étendre sur la totalité du Furnes-Ambacht, de permettre l'introduction des eaux du canal de Loo dans ce territoire par les écluses du Kortewilde et du Sloggat, mais il fallait aussi éviter le passage de ces eaux à l'Ouest du canal par les siphons en question. Dans le cas où l'inondation devait être limitée à la partie du Furnes-Ambacht située à l'Est du chemin de fer Nieuport-Dixmude, il était indispensable de boucher les ponts, ponceaux, aqueducs situés sur les cours d'eau passant sous cette voie ferrée. M. Jamotte fut mis au courant de notre entrevue avec M. Bourgeois et je lui fis observer que les envois d'eau de Dunkerque devaient se faire avec prudence, sans brusquerie, pour ne pas s'exposer à des éboulements de talus et même à des ruptures de digues au canal de Furnes à Nieuport, au canal de Loo et au canal de Bergues (1); j'exprimai d'ailleurs l'opinion que l'introduction des eaux dans le Furnes-Ambacht ne se ferait que lentement parce que les écluses de l'Oostvaart, du Kortewilde et du Sloggat n'ont que de faibles ouvertures et que la

(1) Les rives du canal de Bergues étant fort basses, il eût été recommandable de fermer celui-ci par un batardeau à son point d'embranchement au canal de Furnes à Dunkerque : une visite des lieux aurait promptement fait reconnaître l'opportunité de cette mesure.

chôte dont on aurait disposé à chacun de ces ouvrages serait faible, principalement à l'Oostvaart et au Sloggatvaart, à cause de la distance entre Dunkerque et ces exutoires: le Commandant Jamotte nous dit que, pour parer à l'insuffisance du débouché à l'Oostvaart, il se proposait de pratiquer, le cas échéant, à l'aide d'explosifs, une forte brèche dans la digue droite du canal de Furnes à Nieuport, entre le pont du chemin de fer Nieuport-Dixmude et l'écluse de l'Oostvaart. Je signalai à M. Jamotte que, le Président et plusieurs administrateurs de la Wateringue du Nord de Furnes habitant la dite ville, il était utile de s'enquérir d'eux et de leur demander s'ils ne pourraient mettre à la disposition des autorités militaires l'un ou l'autre des agents de cette association pour donner, sur place, toutes indications utiles au sujet des cours d'eau et des ouvrages d'art existants à l'intérieur du Furnes-Ambacht (1).

Je fis remarquer à M. Jamotte que la mesure la plus naturelle et la plus efficace consistait à introduire l'eau de mer dans le Furnes-Ambacht par l'ouvrage dénommé « Déversoir du Furnes-Ambacht », situé au fond du port de Nieuport entre les écluses de Furnes et d'Ypres; *M. Jamotte déclara que cet ouvrage était inaccessible pour le moment* (2) et qu'on

(1) Des suggestions de l'espèce avaient déjà été faites par MM. Feys, Cortier et Vanstaen, qui avaient appelé l'attention sur le sieur Cogge, cantonnier-surveillant de la Grande Wateringue du Nord de Furnes, parfaitement au courant de la situation à l'intérieur de la circonscription de cette association: il connaissait notamment les emplacements des divers ouvrages à boucher sous le chemin de fer Nieuport-Dixmude et son concours permettait de les trouver plus rapidement qu'en se guidant d'après les indications des cartes de l'État-Major, surtout pendant l'obscurité.

Je tiens à noter ici qu'avant d'avoir reçu l'ordre de quitter son poste, l'éclusier G. Dingens, qui était incontestablement l'homme de la région le mieux au courant de toute la question, avait donné, à diverses reprises, de nombreuses indications à diverses autorités militaires, parmi lesquelles il en est probablement qui n'ont pas bien saisi les explications techniques de cet agent.

(2) Le déversoir du Furnes-Ambacht se trouvait dans le « no man's Land » exposé à des bombardements ennemis intermittents et on craignait que des Allemands se trouvaient embusqués dans le groupe d'écluses du fond du port de Nieuport; il est intéressant de remarquer à ce propos que: 1^o les vannes de l'ancienne écluse de chasse, à l'embouchure de la crique de Nieuwendamme, avaient été ouvertes le 21 octobre à 23 heures (voir lettre du Capitaine Thys, publiée dans le *Soir* du 1^{er} août 1920), de sorte que les vannes du déversoir du Furnes-Ambacht auraient pu être manœuvrées alors; 2^o dans la soirée du

avait essayé d'y suppléer par l'ouverture de l'ouvrage connu sous le nom de « Ancienne écluse de Furnes » mais que malheureusement les tentatives faites pour en manœuvrer les portes dans la nuit du 26 ou 27 n'avaient pas réussi (1) ; de nouveaux essais auraient lieu, mais on n'y procéderait que dans la nuit du 27 au 28 parce que le G. Q. G. estimait qu'il était nécessaire d'opérer pendant l'obscurité pour éviter d'attirer l'attention des Allemands (2) : il avait été décidé de récla-

29 octobre, on avait cru apercevoir des Allemands sur les ponts et sur les terres pleines des écluses alors que c'étaient de simples bornes en pierre de taille des gardes-corps de ces ouvrages (voir page 28, la brochure *Le miracle des écluses*, par Léon RYCX, éditée en 1920 par la « Ligue Nationale du Souvenir »).

(1) La non-réussite de la tentative d'ouverture de l'ancienne écluse de Furnes au cours de la nuit du 26 au 27 octobre est due, selon moi, à l'inexpérience de ceux qui ont tenté la manœuvre. Dans un article, publié le 2 novembre 1919 dans le *Courrier de l'Armée* par P. NUYTEN, Lieutenant-colonel d'État-Major et intitulé *Rôle et genèse des inondations de l'Yser en 1914*, il est dit que cette manœuvre échoua à cause du mauvais état de l'écluse, et, dans la lettre du Capitaine Thys au *Soir* du 1^{er} août 1920, l'échec est attribué à un manque de câbles d'attache : ni l'une ni l'autre de ces explications ne paraît devoir être retenue. Le mécompte survenu est résulté tout simplement, d'après moi, de cette circonstance que, lors de leur ouverture, les vantaux de flot n'avaient pas été suffisamment rabattus dans leurs enclaves, de sorte qu'ils ont pu se refermer violemment sous la poussée des eaux de la marée montante agissant comme un coin entre chaque vantail et le bajoyer correspondant. Cette fermeture intempestive aurait pu amener des dégradations à ces vantaux ou aux organes de manœuvre.

(2) Cette nécessité d'opérer dans des conditions propres à éviter d'attirer l'attention des Allemands se trouve mentionnée dans diverses publications : Voir, par exemple, l'exposé *La Grande Guerre*, par Arm. FONTAINE, dans le *Bulletin du Touring Club*, année 1918, p. 134 ; un article *Ceux qui ouvrirent les écluses de l'Yser*, publié le 6 juin 1920 dans l'*Étoile Belge*, et l'article *Au sujet des inondations de l'Yser*, de Robert Thys, qui a paru dans le *Soir* du 1^{er} août 1920. La précaution en question constituait évidemment une mesure de prudence louable, mais je dois faire observer que l'attention des Allemands avait déjà été mise en éveil par le remplissage de la crique du Nieuwendamme dans la nuit du 21 au 22 octobre.

La décision de ne faire l'ouverture des portes de flot qu'en pleine obscurité de nuit a d'ailleurs conduit à l'adoption de l'automatisme des portes d'ebbe dont la fermeture devait nécessairement suivre, dans la clarté du jour, lors du renversement des courants de marée : or, l'installation de cette automatisme (vantaux de flot rabattus et attachés dans leurs enclaves et vantaux d'ebbe laissés à l'aban-

mer, dans l'entretemps, le concours des écluses de Dunkerque parce que la situation était alarmante sur le front belge constitué par la voie ferrée Nieuport-Dixmude. Le Commandant Jamotte, ayant été informé de l'inconvénient que les envois d'eau de France en Belgique présentaient pour la mise en défense de la place de Dunkerque, il fut convenu qu'il viendrait nous rejoindre le lendemain matin au bureau de M. l'Ingénieur en chef Bourgeois ; il nous communiquerait alors le résultat des nouvelles tentatives d'ouverture à faire à l'ancienne écluse de Furnes et nous conférerions ensuite tous ensemble avec M. Bourgeois : nous ne pouvions songer à loger à Furnes, où il régnait un encombrement et une confusion extrêmes.

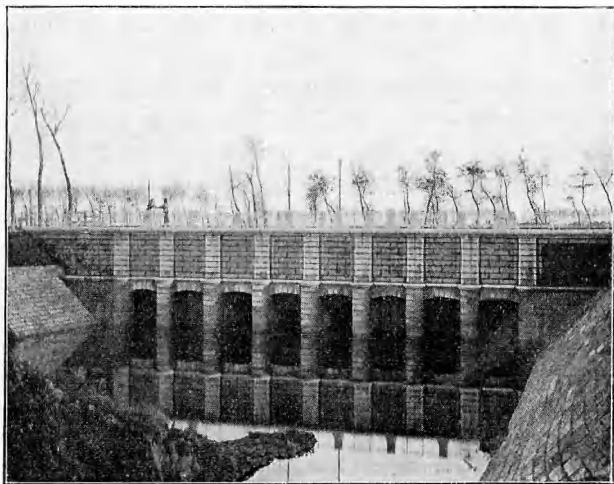
M. le Ministre de Broqueville étant survenu sur ces entre-faites, nous l'avons sommairement mis au courant de nos pour-parlers.

Nous avons quitté Furnes à 17 h. 50 après avoir salué M. le Général Wielemans et nous sommes arrivés à Dunkerque à 18 h. 30.

Le 28 octobre, au commencement de la matinée, nous nous sommes rendus au bureau de M. l'Ingénieur en chef Bourgeois qui nous apprit qu'il avait été prié de cesser les envois d'eau de mer vers Furnes et qu'il ne connaissait pas le motif de ce contre-ordre. Le Commandant Jamotte apporta l'explication de ce fait : d'une part, les cantonnements et les installations diverses de l'armée belge dans la région d'Adinkerke commençaient à être envahis par les eaux, et, d'autre part, la manœuvre d'ouverture des portes de l'ancienne écluse de Furnes avait réussi au cours de la nuit et allait pouvoir être continuée autant que de besoin. Il nous annonça que l'inondation serait limitée au territoire compris entre l'Yser et la voie ferrée Nieuport-Dixmude : tous les passages d'eau sous celle-ci avaient été bouchés, à l'exception du pont sur le brasmort du Koolhofvaart et la rive gauche du Koolhofvaart avait été pourvue d'une diguette depuis le dit pont jusqu'au siphon du Kruisvaart. J'appelai l'attention sur la nécessité : 1° de surveiller la rive gauche de l'ancienne branche occidentale du canal de Furnes où il se trouvait des terrains susceptibles de submersion ; 2° de fermer les embouchures de divers fossés débouchant dans cette branche du canal ; 3° de baisser les vannes

don en toute liberté de mouvements) constituait une mesure extrêmement dangereuse parce qu'en cas d'accident à la porte d'ebbe on n'aurait plus été maître des eaux.

de l'éclusette de la Dérivation du Langeleed. Je déclarai que je considérais l'utilisation de l'ancienne écluse de Furnes comme un pis-aller non exempt de danger, surtout lors des poussées d'eau de mer aux époques des marées de vives eaux, à cause de l'état précaire du siphon du Kruisvaart (1) et j'insistai sur l'opportunité de faire, aussitôt que possible, des tentatives pour faire fonctionner le déversoir du Furnes-Ambacht (2), qui est d'une puissance de débit beaucoup plus considérable et qui présente le grand avantage d'être pourvu de vannes au lieu de portes, — mode de fermeture qui permet de mieux régler le fonctionnement de l'ouvrage selon les besoins, attendu qu'on peut augmenter ou diminuer le débit de celui-ci en variant le nombre des vannes à lever ou la hauteur de levée de tout ou partie des vannes.



Déversoir du Furnes-Ambacht. — Vue d'aval en 1875.

(1) Nous nous trouvions alors dans la première moitié du premier quartier de la lunaison du 25 octobre au 17 novembre (premier quartier le 25 octobre, pleine lune le 3 novembre, dernier quartier le 10 novembre, nouvelle lune le 17 novembre) : il est connu que les marées des syzygies sont toujours plus fortes que celles des quartiers et que les cotes les plus élevées sont, sur les rivages de la mer du Nord, celles des troisièmes marées suivant les syzygies.

(2) L'ouverture du déversoir du Furnes-Ambacht a été faite le 29 octobre à 19 heures 30 avec le concours du batelier Geeraert (voir le *Courrier de l'Armée* du 12 octobre 1919) et il est à remarquer que, dans la brochure de

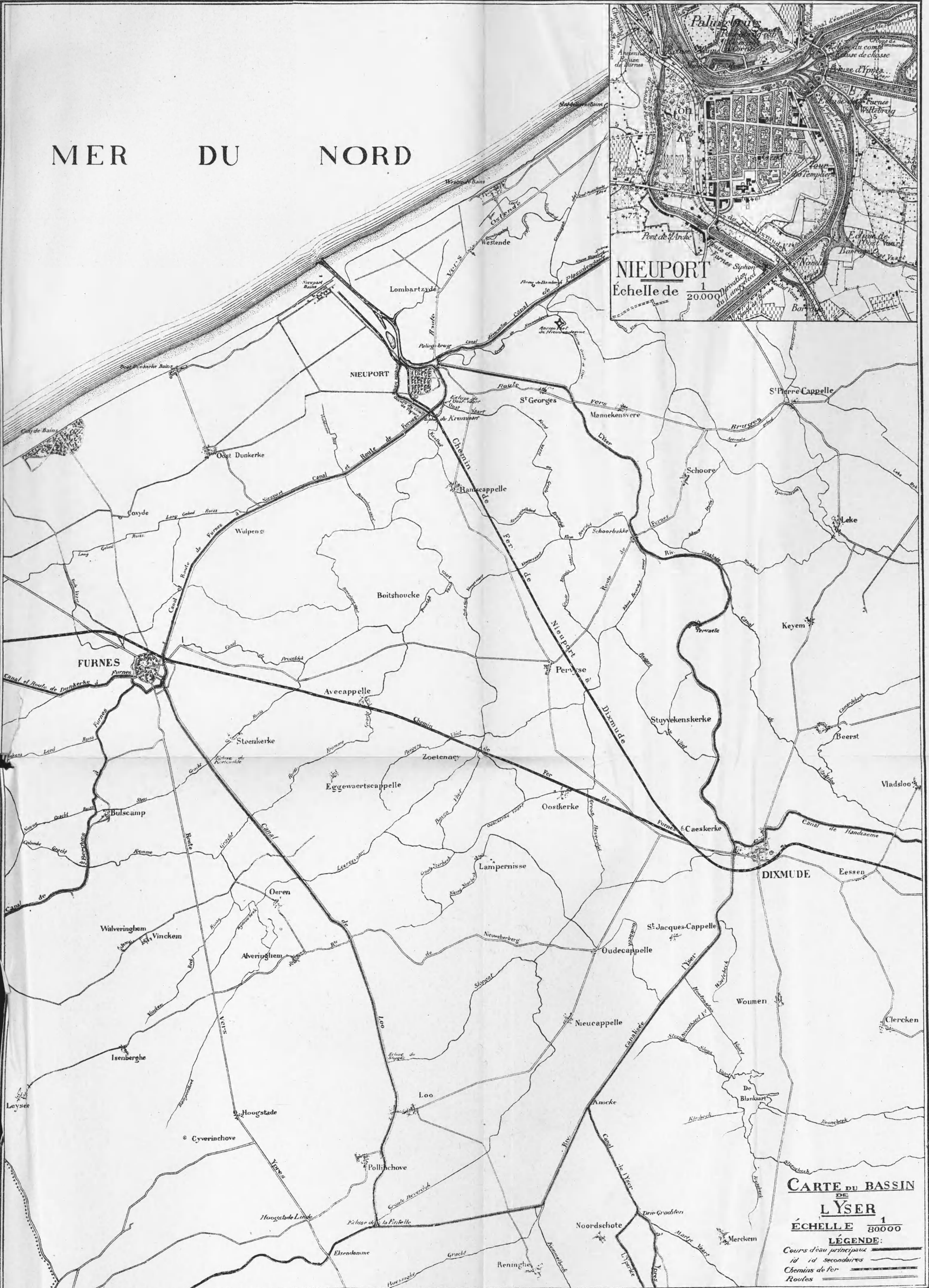
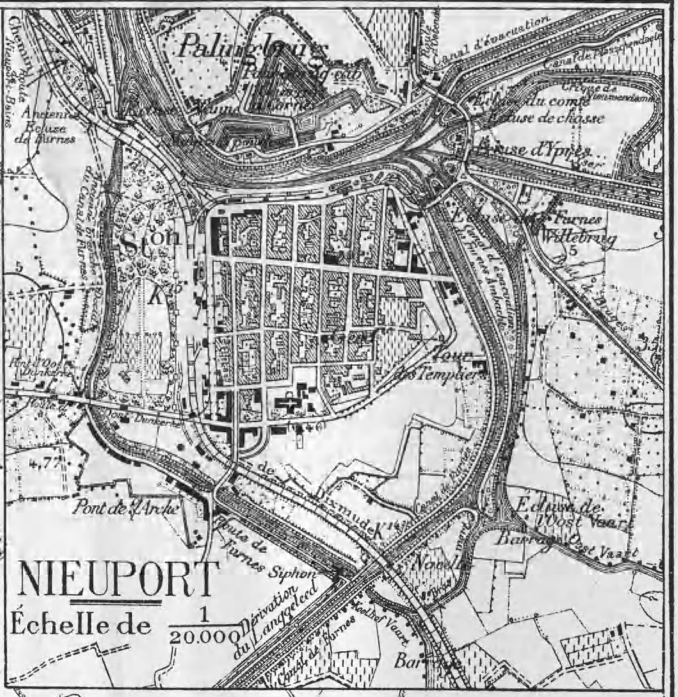
Après avoir pris congé de M. l'Ingénieur en chef Bourgeois, nous sommes allés nous présenter à M. le Ministre de Broqueville en lui déclarant que, de l'assentiment de M. le Commandant Jamotte, nous considérons notre mission comme terminée et qu'en conséquence nous allions retourner au Havre : nous avons quitté Dunkerque à 14 h. 1/2 après avoir pris congé de M. Jamotte et nous sommes arrivés au Havre (Sainte-Adresse), le 29, à 16 h. 10.

Schaerbeek, le 31 août 1922.

L. BOURGOIGNIE.

La « Ligue nationale du Souvenir », M. Ryck déclare que, pendant la manœuvre, « pas un obus ne vint s'abattre sur les ponts, pas un coup de feu n'accueillit les travailleurs » : la fermeture des vannes eut lieu la nuit du 29 au 30, probablement vers 1 heure, et les manœuvres furent renouvelées, pour l'ouverture, dans la soirée du 30 et, pour la fermeture, dans la nuit du 30 au 31. Les Allemands ont abandonné leurs positions dans le Furnes-Ambacht et se sont repliés sur la rive droite de l'Yser entre Nieupoort et Dixmude à l'aube du 31 octobre (voir l'article d'un major qui signe L. T. dans le *Soir* du 28 octobre 1921, lequel ne fait même pas mention des manœuvres effectuées au déversoir du Furnes-Ambacht, qui furent cependant les plus efficaces).

MER DU NORD



CARTE DU BASSIN DE L'YSER
ÉCHELLE $\frac{1}{80.000}$

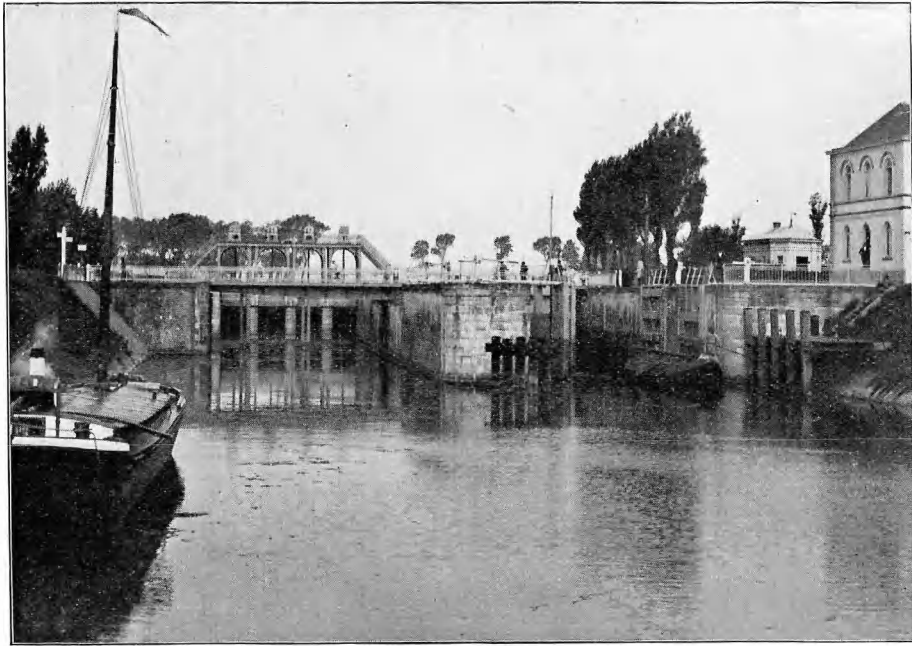
LÉGENDE:
Cours d'eau principaux
id id secondaires
Chemins de fer
Routes



1. ÉCLUSES DE L'ARRIÈRE-PORT DE NIEUPOORT.
Vue d'ensemble en 1914.



2. ÉCLUSE DITE « *Écluse d'Ypres* », A NIEUPOORT.
Vue d'amont en 1914.



3. ÉCLUSE DITE « *Écluse de Furnes* », A NIEUPOORT.
Vue d'amont en 1914.



4. DÉVERSOIR DU FURNES-AMBACHT, A NIEUPOORT.
Vue d'aval en 1919.