

L'inondation de la plaine de l'Yser

Guido Demerre et Johan Termote

L'extrémité nord-ouest de la Belgique a joué un rôle important pendant la Première Guerre mondiale. C'est là en effet, dans les plaines entourant le fleuve Yser, que la progression de la quatrième armée allemande fut stoppée. Pour ce faire, les alliés eurent recours à une arme éprouvée: l'inondation. Les polders flamands, terrains plats situés en-dessous du niveau de la mer par marée haute, était le lieu idéal pour mener à bien un tel projet. Il suffisait en effet de jouer avec le complexe d'écluses de Nieuport (le « Ganzepoot »), qui réglait l'afflux d'eau de mer et le drainage des polders situés à l'arrière. Pourtant, au cours des journées dramatiques d'octobre 1914, l'inondation de la vallée de l'Yser fut loin d'être une mince affaire. Après la guerre, les péripéties initiales furent toutefois rapidement oubliées et l'imagination prit le dessus. Cela alimenta une historiographie patriotique très romancée, à laquelle il faut ajouter toutes sortes de documents autobiographiques des personnes directement concernées. Dans ce qui suit, nous allons nous efforcer de relater les faits de la manière la plus objective possible.

L'eau comme moyen de défense

L'inondation est l'une des armes de défense employées régulièrement dans les Pays-Bas historiques au moins depuis la fin du 16^{ème} siècle. Elle servait notamment à défendre les villes portuaires, comme lors du Siège d'Ostende (1600-1604). La ville de Nieuport eut également recours à cette arme régulièrement au cours de l'histoire. De nombreuses inondations furent réalisées à l'aide des écluses autour de la ville, en particulier pendant les guerres franco-espagnoles durant la seconde moitié du 17^{ème} siècle. La dernière datait de 1813-1814, lorsque les troupes françaises défendirent la ville.

Au début de la 1^{ère} Guerre mondiale, les commandants militaires savaient donc très bien qu'il était possible de stopper la progression allemande au moyen de l'inondation. Les commandements britanniques et français en étaient également conscients. Dans le cadre de la réalisation de la ligne Wellington entre 1815 et 1830,



■ Vue sur Nieuport depuis l'est. Photo aérienne inclinée prise par un éclaireur allemand le 19 août 1917. (Archives fédérales, Coblenze).

- 1 Écluse Springsas sur la crique de Nieuwendamme, par laquelle l'inondation du Polder de Nieuwendamme eut lieu dans la nuit du 21 au 22 octobre 1914
- 2 Écluse Oude Veurnesas, par laquelle une première tentative fut réalisée dans la nuit du 26 au 27 octobre 1914
- 3 Déversoir du canal Noordvaart, par lequel l'inondation fut réalisée à partir du 29 octobre 1914

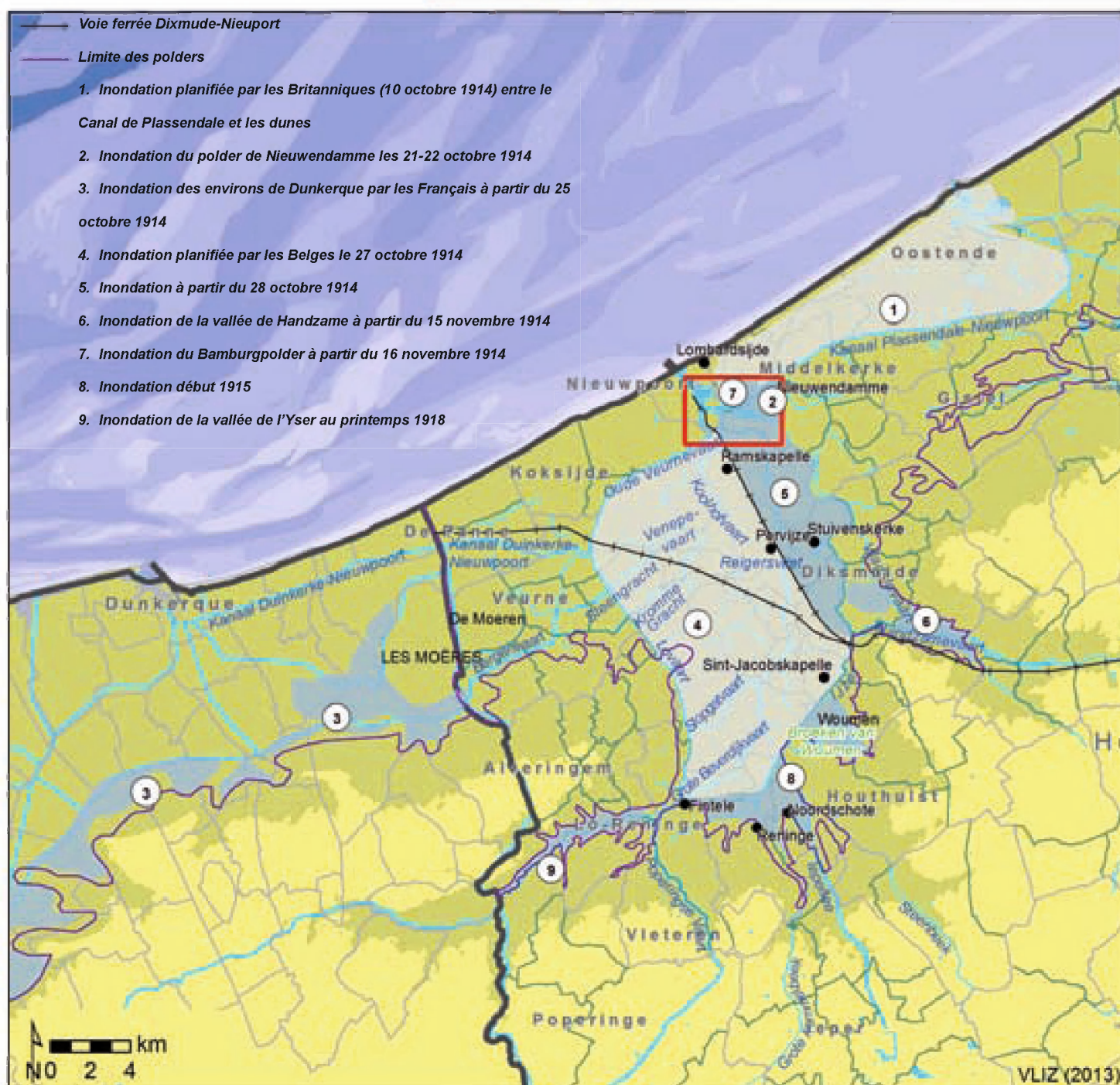
les ingénieurs anglais avaient collaboré à la fortification de la ville de Nieuport. Cette place forte était équipée d'un système d'écluses d'inondation. Enfin, pour la ville portuaire de Dunkerque, l'architecte de fortifications français Vauban avait élaboré à partir de 1694 des scénarios d'inondation détaillés. Les écluses d'inondation de cette place forte étaient d'ailleurs encore opérationnelles lorsqu'a éclaté la Première Guerre mondiale. Ce n'était pas le cas pour Nieuport. À l'exception de l'écluse Springsas sur la crique de Nieuwendamme, les ouvrages de fortification autour de la ville avaient été systématiquement démolis depuis 1853.

Un fait non négligeable est que le drainage du bassin hydrographique de l'Yser avait été complètement revu entre 1861 et 1880, donc peu avant la Première Guerre mondiale. Ce projet de grande envergure visait non seulement à réaliser un meilleur drainage, mais aussi à obtenir un réseau de navigation plus performant. Les travaux prévoyaient entre autres l'élargissement,

l'approfondissement et l'endiguement du canal de Lo, la construction d'une écluse d'évacuation ou d'un déversoir à la confluence de ce même canal et de l'Yser à hauteur de l'abri Fintele, et la construction de siphons sous le canal de Lo pour le drainage (voir carte). Le couronnement du projet fut la construction d'une partie des écluses et déversoirs à Nieuport. En particulier, l'écluse Veurnesas sur le nouveau canal Veurnevaart fut complètement remaniée, de même que les écluses et déversoirs sur les canaux Noordvaart (1875) et Iepervvaart (ou l'Yser canalisé). Ce système n'était toutefois pas parfait: on avait en effet donné la priorité à la navigation plutôt qu'au drainage. Le système était néanmoins assez souple pour que les voies navigables puissent également être utilisées pour le drainage en cas de pluies abondantes. Tous ces travaux hydrauliques allaient jouer un rôle crucial pendant la guerre et contribuer à permettre d'inonder la plaine et de la maintenir inondée.



1.	Écluse Oude Veurnesas
2.	Déversoir du canal de drainage Nieuw Bedelf
3.	Écluse sur le canal de Plassendale
4.	Écluse Springsas sur la crique de Nieuwendamme
5.	Déversoir et écluse Iepersas sur l'Yser
6.	Déversoir sur le canal Noordvaart
7.	Écluse Veurnesas et déversoir sur le canal Veurnevaart
8.	Siphon sous l'Yser
9.	Siphon sous le canal Veurnevaart
10.	Digue sur le canal Koolhofvaart, 1914
11.	Barrage construit sur le canal Veurnevaart, 1916
12.	Barrage sur le canal Oostvaart
13.	Écluse de Dierendonck ou écluse du canal Oostvaart



Pourquoi n'a-t-on eu recours à l'inondation qu'en extrême ?

La question de savoir à qui l'idée de l'inondation peut être attribuée est finalement peu pertinente, même si elle fait toujours l'objet de nombreuses polémiques. Il est beaucoup plus intrigant de se demander pourquoi cette arme n'a été utilisée que dans la dernière phase de la bataille de l'Yser, alors qu'elle aurait pu l'être beaucoup plus tôt. Les événements qui allaient mener à la bataille de l'Yser prirent un tournant décisif le 15 octobre, lorsque la ville portuaire d'Ostende tomba aux mains des Allemands et que le haut commandement belge décida de défendre à tout prix la frontière naturelle formée par l'Yser. Le commandement de l'armée française envoya des renforts : les fusiliers marins défendirent la tête de pont de Dixmude. Le 18 octobre, l'armée allemande lança une attaque de grande envergure. L'armée belge, qui avait déjà bien souffert, tint bon au coût de lourdes pertes et avec l'aide des troupes françaises. En raison de la longue attente, les possibilités de procéder à d'éventuelles inondations s'étaient entre-temps considérablement amoindries.

L'emploi tardif de cette arme soulève donc des questions. Dès le 10 octobre, des officiers britanniques, dont peut-être le colonel Tom Bridges, avaient pris contact avec l'éclusier Gerard Dingens au complexe d'écluses de Nieuport. Ils lui avaient demandé de réaliser une inondation entre le canal Nieuport-Plassendale et le cordon de dunes afin de défendre Ostende. Le chef-éclusier, visiblement plus préoccupé par les conséquences humaines et économiques d'une telle opération, pointa du doigt son inefficacité. Dingens se montra tout aussi réservé lorsque le capitaine-commandant Prudent Nuyten se présenta à lui le 13 octobre en lui demandant de préparer un scénario d'inondation. À ce moment, en théorie, une inondation générale des deux rives de l'Yser aurait encore pu être réalisée assez facilement. Cela aurait pu éviter ou au moins abrégé la sanglante bataille de l'Yser. Il y a néanmoins une autre raison expliquant que cette inondation n'ait pas eu lieu.

À partir du 11 octobre, les forces armées belges et françaises avaient opté pour un commandement coordonné. Cela impliquait que les chefs de l'armée, respectivement le roi Albert et le général français Grossetti (commandant de la 42^{ème} division), communiquaient directement avec le général Ferdinand Foch, qui depuis septembre 1914 avait le commandement du groupe d'armées Nord. C'est donc Foch qui était responsable des opérations militaires conjointes en concertation avec la *British Expeditionary Force* et l'armée belge. Foch, qui était alors âgé de 63 ans, avait été commandant et professeur à l'École Supérieure de Guerre jusqu'en 1911, où il avait développé ses théories concernant sa manière agressive d'aborder la guerre dans un certain nombre de publications influentes. Cette offensive

à l'outrance caractérisa donc son approche durant les premiers mois de la guerre. Suivant cette vision, les possibilités d'une contre-offensive devaient rester ouvertes à tout moment. C'est précisément ce qui faisait obstacle à une inondation générale de l'Yser. Il fallut attendre l'échec des contre-attaques de la 42^{ème} Division française sur le front de l'Yser, respectivement les 21 et 23 octobre, pour que Foch comprenne également qu'une attitude plus défensive était la seule issue pour contenir la progression allemande. Ce n'est qu'alors que les plans d'inondation belges eurent une chance d'être réalisés. Mais ce n'est pas tout : une inondation sur le territoire belge était aussi d'une importance vitale pour la France si elle voulait conserver les ports de Dunkerque, de Gravelines et de Calais sur la Manche. Même protégées par une inondation en France, les villes portuaires françaises auraient été à la portée de l'artillerie allemande, ce qui aurait conduit à leur destruction progressive. Une inondation sur le sol flamand eût constitué une zone tampon supplémentaire et peut-être préservé les villes portuaires françaises de cette catastrophe. C'est d'ailleurs le sort qu'allait subir Nieuport.

Héros d'un jour

Le batelier Hendrik Geeraert

Le 17 octobre, les militaires belges avaient pris le contrôle des écluses. La communication avec le personnel des écluses laissait toutefois à désirer. Le personnel de service, à savoir le chef-éclusier Gerard Dingens, n'était guère écouté, et fut « remercié » pour services rendus. Conséquence : lui et les siens se joignirent au flux de réfugiés, sans maintenir de contact avec le commandement de l'armée. Il s'avéra plus tard que le fait de



Le général Ferdinand Foch (1851-1929) ne donna son accord pour une inondation sur le sol belge que le 24 octobre (Wikipédia)

ne pas avoir réquisitionné le personnel était une grave erreur. Heureusement, un batelier vigilant était resté sur place et allait assister et conseiller les militaires. L'esprit pratique et attentif d'Hendrik Geeraert (1863-1925) faisait de lui le candidat idéal pour remplacer le personnel des écluses qui avait été renvoyé. Il allait d'ailleurs faire partie pendant toute la Grande Guerre de la compagnie spéciale du génie qui s'occupait des ouvrages hydrauliques.

La première inondation limitée

Dans la marge étroite que permettait la stratégie offensive française, le génie belge, dans la nuit du 21 au 22 octobre, réalisa déjà une première inondation limitée à hauteur du polder de Nieuwendamme



Hendrik Geeraert pose près de l'un des crics permettant de manœuvrer le déversoir du canal Noordvaart (Collection Callanaere-Dehouc)

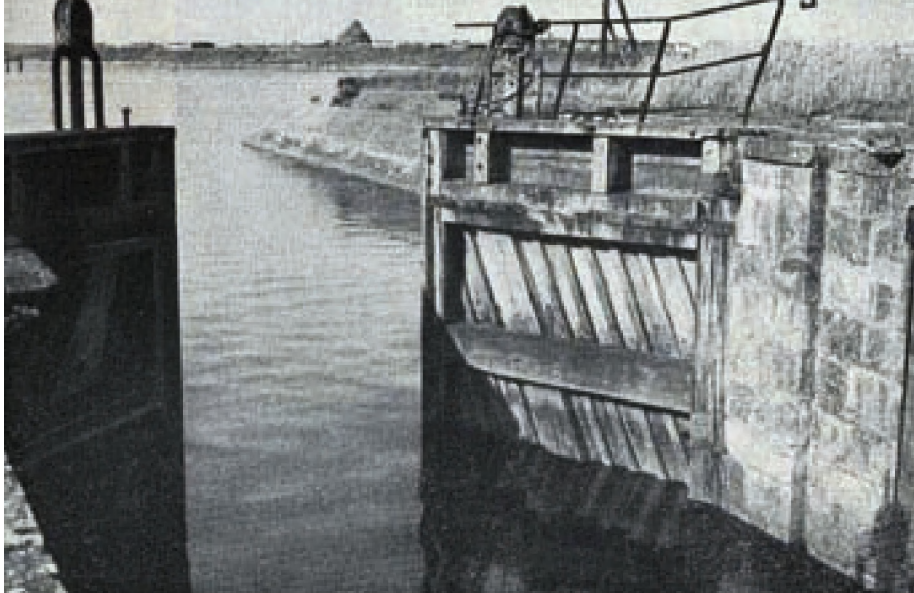
(juste à l'est de Nieuport, voir carte). Cette inondation posa peu de problèmes d'un point de vue technique. On pouvait en effet utiliser l'écluse springsas sur la crique de Nieuwendamme, qui pouvait aussi servir d'écluse d'inondation. C'est là qu'Hendrik Geeraert intervint pour la première fois. Cette inondation limitée à l'eau de mer fut une réussite grâce à sa connaissance du terrain. Cela eut pour effet d'empêcher les Allemands d'encercler Nieuport, et en particulier de protéger le complexe d'écluses. L'atout de Geeraert était de savoir qu'il fallait fermer un siphon sous l'Yser canalisé pour réussir cette inondation. Ce qui fut fait.

Vers une inondation générale, avec l'aide de Karel Cogge

La nécessité d'une inondation générale s'imposa quelques jours plus tard. L'avancée allemande s'avérait implacable: le 24 octobre, deux bataillons allemands se trouvaient déjà sur la rive gauche de l'Yser. Le dimanche 25 octobre fut une journée cruciale. Au cours de la matinée, ce qui restait de l'armée belge se retira derrière le talus de la voie de chemin de fer Nieuport-Dixmude. Le quartier général belge (établi à Furnes) fit appel à des spécialistes afin de tenter de mieux comprendre le réseau hydrographique, les conséquences éventuelles de l'inondation déjà initiée par les Français et la procédure à suivre pour réaliser en pratique une inondation complète d'une partie de la plaine de l'Yser. Mais une fois encore, il s'avéra que les ingénieurs de l'administration Polder Noordwatering avaient fui la ville. Finalement, le commandement de l'armée, conseillé par le bourgmestre Raphael De Spot



■ Karel Cogge (Kristof Jacobs, Nieuwpoort Sector 1917)



■ Lors de la première tentative, l'écluse Oude Veurnesas fut ouverte afin que l'eau puisse s'écouler via l'Oude Veurnevaart sous le canal Nieuport-Furnes (Veurne-spreekt.be)



■ Les glissières du canal Noordvaart qui furent ouvertes lors de la deuxième tentative (Kristof Jacobs, Nieuwpoort Sector 1917)

et le juge de paix Feys, fit appel à Karel Cogge (1855-1922), par l'intermédiaire du capitaine-commandant Prudent Nuyten. Cogge était gardien au Noordwatering, connaissait le réseau hydrographique mieux que quiconque et pouvait ainsi répondre aux questions spécifiques de Nuyten. De plus, Nuyten, contrairement à de nombreux autres membres de l'état-major, était capable de dialoguer avec Cogge car il connaissait le dialecte flamand occidental. Cette conversation déboucha sur un plan concret. Ce plan partait de ce qui constituait alors la nouvelle ligne de défense belge: le talus de la voie de chemin de fer entre Nieuport et Dixmude. Le temps pressait, car le commandement de l'armée française avait déjà mis en application son propre plan d'inondation afin d'inonder la région autour de la Colme et à hauteur des Moères françaises, via les écluses de Dunkerque. Dès lors, ce qui restait de la force armée belge ne disposait plus concrètement que de quelques corridors pour se retirer, et se retrouverait donc prise au piège en cas de percée allemande. Vu ces circonstances, la décision fut prise d'inonder la plaine de

l'Yser le plus rapidement possible et de la manière la plus étendue possible.

Plus facile à dire qu'à faire: une opération en deux phases

Dans la pratique, la réalisation de cette entreprise fut une autre paire de manches. Comme nous l'avons dit, Nieuport ne disposait plus des écluses d'inondation nécessaires, le personnel était disséminé et la ville se trouvait déjà sous le feu allemand. À la demande de Nuyten, Cogge avait avancé la possibilité de réaliser une inondation maîtrisée entre le talus de chemin de fer et la rive gauche de l'Yser. Pour ce faire, il fallait utiliser le déversoir du canal *Noordvaart*. Il y avait toutefois une condition à remplir: les accès au talus de chemin de fer devaient être fermés aux endroits où trois cours d'eau assez larges et une vingtaine de fossés passaient sous celui-ci. Dans un premier temps, Nuyten rejeta ce plan car les Belges n'avaient plus le contrôle des écluses. Cogge proposa alors une autre solution. Celle-ci consistait à réaliser l'inondation en utilisant l'écluse *Oude Veurnesas*, située du côté ouest de la ville, qui était un peu

plus sûr. Cogge indiqua les endroits sous le talus qui devaient être fermés. À marée haute, on laisserait entrer l'eau de mer via l'écluse Oude Veurnesluis et le canal *Oude Veurnevaart*, puis on la ferait passer sous le canal Nieuport-Furnes via le siphon du canal Arkevaart. Au-delà du siphon vers le canal *Koolhofvaart*, il fallait encore une digue de 150 m de long à travers le barrage *Koofhofstuw* pour empêcher que l'eau d'inondation ne s'écoule jusqu'aux lignes belges. Lorsque les troupes du génie eurent réalisé ces préparatifs en vingt-quatre heures et que les officiers eurent emmené Cogge pour une inspection à deux reprises, le plan put enfin être mis à exécution. Les premières tentatives effectuées par Cogge et Thys dans la nuit du 26-27 octobre et au cours de la journée suivante échouèrent pour des raisons techniques. Les hommes ne parvinrent pas à fixer les portes à flots, faute d'outils adaptés. Celles-ci se refermèrent avec la marée montante. Ce problème ne se reproduisit toutefois pas la nuit suivante, ni lors de toutes les marées hautes ultérieures. La capacité s'avéra néanmoins limitée. De plus, la grande déviation et le siphon sous le canal Veurne-Nieuport constituaient plutôt un obstacle. En outre, l'arrivée d'eau resta limitée en raison de la marée morte. En revanche, le temps pluvieux fut un coup de chance, car les écluses en l'absence de personnel restèrent fermées, ce qui fit monter continuellement le niveau des eaux intérieures.

En raison de la situation précaire au front et de la panique au quartier général à Furnes, l'armée finit tout de même par donner l'ordre d'utiliser les déversoirs du canal Noordvaart. Dans la nuit des 29 et 30 octobre, le capitaine Fernand Umé et un détachement de soldats fermèrent les écluses du canal *Noordvaart*, grâce aux indications utiles et à l'aide de

Geeraert. Cette tentative fut entreprise au vu de l'ennemi, qui resta étonnamment passif et n'était manifestement pas conscient du danger. L'abaissement des vannes à marée basse se faisait principalement la nuit. Le temps pressait: les troupes allemandes étaient arrivées jusqu'à Ramskapelle et Pervijze, c.-à-d. devant la ligne de résistance principale formée par le talus de chemin de fer. « La France sauvée par une rampe d'un mètre cinquante... » écrirait plus tard Foch dans ses mémoires.

Un talus d'un mètre cinquante de haut

Avec l'arrivée de troupes belges supplémentaires et l'appui des Français, un combat acharné fut mené pendant quarante-huit heures autour de Ramskapelle et de Pervijze. Après la deuxième inondation réalisée par Umé et son équipe, l'eau dans les champs s'étendait déjà vers le sud jusqu'à Stuivekenskerke. Face à une contre-attaque et à cette inondation, les Allemands durent finalement se retirer de Ramskapelle et de Pervijze dans l'après-midi du 31 octobre. Lorsque le 10 novembre, après la bataille de l'Yser, les Allemands prirent la tête de pont de Dixmude, le capitaine Umé parvint à réaliser une nouvelle inondation au nord-est de cette ville, plus précisément dans la vallée de Handzame. Pour ce faire, le 15 novembre et les cinq jours qui suivirent, il ouvrit les vannes de l'écluse *Iepersaer* sur l'Yser à Nieuport, entraînant un déferlement d'eau de mer dans la vallée de Handzame. Le fait que la rive droite de l'Yser n'était endiguée qu'à un niveau bas et que les terrains adjacents faisaient office de soupape de débordement durant l'hiver jouait en

faveur des alliés. Les Français avaient quitté la tête de pont du Grand Redan (connue sous le nom de Palingbrug) le 26 octobre, rendant le complexe d'écluses vulnérable. Heureusement, ils purent reprendre leurs positions le 2 novembre. Le 16 novembre, sur des recommandations de Thys, ils inondèrent ensuite le terrain du Boterdijk jusqu'à la ferme Bamburg. La compagnie dirigée par le commandant Thys pouvait d'ailleurs compter sur l'assistance des fusiliers marins français. Leur capitaine Pelle des Forges découvrit en effet une possibilité d'inonder le polder de Lombardsijde devant la tête de pont au cours de la même semaine. La ligne de front fut ainsi stabilisée. Nieuport était même entourée d'eau de deux côtés.

Toutefois, le coût humain était lourd: côté belge, on déplorait 3.500 morts et 12.000 blessés. Beaucoup de malheurs auraient pu être évités si on avait eu recours plus tôt à l'inondation.

Et maintenant, tenir bon...

L'inondation posa deux problèmes importants pour les quatre années suivantes. D'une part, l'inondation devait être maintenue et contrôlée. D'autre part, le drainage de la zone derrière la digue de la voie ferrée devait être complètement revu.

Maintien de l'inondation

Garder le contrôle des diverses inondations n'était pas une mince affaire. Le complexe d'écluses était sous le feu allemand et les alliés craignaient que les Allemands tentent de neutraliser l'inondation de la rive droite par les écluses de drainage d'Ostende. Le contrôle des inondations réalisées était surtout la tâche du génie. Dès



■ Un barrage de secours sur le canal Nieuport-Dunkerque au moment d'une explosion de bombe (Kristof Jacobs, Nieuwpoort Sector 1917)



■ Le canon longue portée « Lange Max » à Moere pouvait atteindre Dunkerque (Johan Termote)

le début de la bataille de l'Yser, un Service des Inondations avait été créé sur l'ordre du major Maglinse et du commandant d'état-major Nuyten. À sa tête, le capitaine-commandant Jamotte fit appel d'abord au capitaine Thys puis au capitaine Umé pour l'exécution. Après le 2 septembre 1915, le Service des Inondations allait laisser la place à une véritable unité, la Compagnie des Sapeurs-Pontonnières, dont la direction serait confiée au capitaine du génie Robert Thys.

Dès décembre 1914, le génie devait trouver une issue pour les eaux de surface excédentaires du Furnes-Ambacht. La première solution évidente était via le siphon vers le canal *Arkevaart* et l'écluse *Oude Veurnesluis*, mais « dans la direction opposée ».

Quatre années durant, ils trouvèrent les réponses nécessaires aux destructions par les canons allemands. Au cours de l'été 1915, les alliés commencèrent à subir des destructions ciblées. L'écluse *Veurnesluis* près du *Gansepoot* fut progressivement endommagée, si bien qu'en janvier 1916, le canal *Veurnevaart* se vida complètement. Un gigantesque barrage de secours devait être érigé près de Nieuport. Quant à l'écluse du canal *Oostvaart*, elle s'avéra très utile pour l'évacuation des eaux de pluie des polders non occupés. L'inondation dans la zone entre le talus de chemin de fer et l'Yser pouvait également être maintenue grâce à l'écluse *Oude Veurnesas*. Ce n'était toutefois pas le cas des marécages de Woumen. C'est pourquoi un barrage fut érigé sur l'Yser début 1915, à hauteur de Sint-Jacobskapelle. L'eau pour l'inondation de la vallée de Handzame était désormais fournie via l'Yser supérieur. Les marécages de Noordschote, Reninge et Elzendamme furent tout de suite intégrés à la région inondée. L'objectif était de faire monter le plus haut possible le niveau d'eau en amont du pont *Knokkebrug* (à + 4,3 m TAW) afin de pouvoir alimenter l'inondation de la rive droite de l'Yser. L'hiver, l'alimentation en eau depuis la zone de l'Yser supérieur ne posait pas vraiment de problème. L'été toutefois, il fallait pomper de l'eau du canal *Grote*

Beverdijkvaart. En cas d'insuffisance, il était possible d'amener de l'eau de mer via le canal Nieuport-Furnes et le canal de Lo. À cette fin, on disposait à Fintele de deux pompes ayant une capacité totale de plus de 100 m³ par minute.

Révision du drainage

Par ailleurs, le drainage de la plaine de l'Yser devait être complètement réorganisé. L'eau de pluie excédentaire était évacuée par pompage du canal *Sloggatvaart* et déviée via le canal de Lo. C'était également le cas du canal *Steengracht*. L'eau excédentaire de l'Yser supérieur, à hauteur de Fintele, devait aussi être déviée via le canal de Lo. Les travaux réalisés entre 1861 et 1880 sur le canal de Lo démontrèrent toute leur utilité.

Les ports français en grande partie préservés

En 1918 enfin, lorsque l'offensive allemande du printemps menaça les positions belges au sud, la zone entre Elzendamme (Oost-Vleteren) et la frontière française fut aussi temporairement inondée. Cette inondation fut réalisée avec de l'eau douce et au moyen de barrages construits en travers de la vallée de l'Yser. Cette dernière inondation du Westhoek pendant la 1^{ère} GM allait influencer sur l'issue de la Grande Guerre, de même que quatre ans plus tôt, l'arrêt de l'attaque allemande sur la ligne Yser-leperlee par une inondation depuis Nieuport avait été déterminante pour le déroulement ultérieur de la Première Guerre mondiale. La ligne de front du côté de la Mer du Nord s'en était trouvée considérablement raccourcie et était restée majoritairement stable pendant quatre ans. La conséquence fut que toute la pression se concentra sur le saillant d'Ypres. C'est en partie grâce aux inondations qu'avait échoué la prise des ports de la Manche, le véritable but de l'avancée vers l'ouest de la 4^{ème} armée allemande en octobre 1914. Les ports français, d'une importance vitale pour le ravitaillement

depuis l'Angleterre, étaient restés aux mains des alliés.

Malgré cela, la ville portuaire de Dunkerque est restée dans le viseur de l'assaillant allemand pendant toute la guerre. Celui-ci disposait de plusieurs canons longue portée qui étaient capables d'atteindre la ville portuaire. Il y eut d'abord le canon de Predikboom, établi au pied de la colline de Klerken, qui entra en action le 28 avril 1915 et fut définitivement réduit au silence le 15 mai 1915. Les Allemands le remplacèrent le 27 juin 1917 par le canon de Leugenboom, le tristement célèbre « Lange Max ». Ce canon, qui était aussi un 380 mm, resta opérationnel jusqu'au 16 octobre 1918 malgré les tirs furieux des alliés. Les 411 obus qu'il tira sur la ville portuaire de Dunkerque firent 114 victimes mais ne suffirent pas à neutraliser le port. Il ne faut toutefois pas sous-estimer leur impact psychologique.

Tant d'efforts de si peu?

Nous aimerions terminer en revenant un instant sur ceux qui ont mis à exécution le système d'inondation pendant quatre longues années, et sur les difficultés qu'ils ont rencontrées. La compagnie ne compta jamais plus de 300 hommes. Il fallut cependant près de 9 mois avant que le haut-commandement belge ne libère suffisamment de troupes. Il n'était pas rare que le capitaine Thys soit la proie de frustrations parce que les autorisations ou les ordres arrivaient trop tard ou étaient contradictoires. Il fallait continuellement improviser. Ces hommes ont pourtant réussi, avec 5 pelotons et 3 sections de soldats de tous les horizons de l'armée belge, quelques spécialistes, des ateliers, du matériel roulant et la fourniture de matériel, à apporter une importante contribution. 27 soldats ont perdu la vie. 296 victimes (surtout à partir de 1917) sont tombées suite à l'utilisation par les Allemands de divers types de gaz dans la bataille. Concluons par une citation de Winston Churchill qui pourrait parfaitement s'appliquer ici : « *Never, in the field of human conflict, was so much owed by so many to so few.* » (Jamais dans l'histoire des conflits tant de gens n'ont dû autant à si peu.)

Sources

- De Vos L. (1995). Veldslagen in de Lage Landen. De Slag aan de IJzer p.133-141, Tielt.
- Leper J. (1957). Kunstmatige inundaties in Maritiem Vlaanderen 1316-1945, Tongres.
- Thys R. (1922). Nieuport 1914-1918. Les inondations de l'Yser et la Compagnie des Sapeurs-Pontonnières du Génie Belge, Liège.
- Vanackere L. (2003). De IJzer, oktober 1914. Een slag te veel? Het idee en de timing van de eerste onderwaterzetting, Mededelingsblad van de Westvlaamse Gidsenkring, afdeling Westhoek, 39 (3): 1-26.
- Van Pul P. (1994). De initiele inundaties aan het Belgische front, Revue Belge d'Histoire Militaire.
- Van Pul P. (2004). Oktober 1914. Het koninkrijk gered door de zee, Erpe.