

---

**Chambre des Représentans.**

---

SÉANCE DU 18 FÉVRIER 1836.

---

**RAPPORT****SUR LE CANAL DE ZELZAEDE,**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS,

PAR M. R. DE PUYDT.

---

MESSEURS,

Avant la révolution, l'écoulement des eaux des Flandres s'opérait dans le canal de Terneuze, dans le Brakman et dans le Zwyn.

Les écluses d'embouchure de ces différens écoulemens sont :

Dans le canal de Terneuze, l'écluse d'Amélie, située au Sas-de-Gand ;

Dans le Brakman, les écluses de Philippine, d'Isabelle et de Capitalen-Dam ;

Dans le Zwyn, les écluses du Watergang, d'Eccloo, de l'Eede, du Pas-Water et celle de Hazegras.

L'évacuation des eaux de la totalité des terrains sur lesquels ces débouchés agissaient, suivait deux directions assez distinctes.

Celles de la Flandre-Orientale, pour la partie Nord de son territoire, se portaient vers le Sas-de-Gand et le Brakman.

Celles de la partie Ouest de cette province et de la partie Nord de la Flandre-Occidentale, se dirigeaient vers le Zwyn, rive droite et rive gauche du canal de Damme à l'Écluse.

Depuis la révolution, tous les débouchés, à l'exception de l'écluse du Hazegras, sont au pouvoir des Hollandais.

Néanmoins, les eaux du Nord de la Flandre-Orientale, peuvent encore s'écouler par le Brakman et par le Sas, sous le bon plaisir des Hollandais, qui tolèrent cet état des choses aussi long-temps que les circonstances de défense militaire ne s'y opposent pas.

Les débouchés du Zwyn, au contraire, ne nous offrent plus les mêmes ressources. Divers barrages ont été établis sur les rigoles de la rive droite du Zwyn, afin d'arrêter les eaux de mer qui pourraient venir par le *Pas-Water*.

Quant à l'écluse du Hazegras, restée en notre pouvoir, elle est plus qu'insuffisante aujourd'hui; car à l'époque où tous les autres débouchés étaient libres, elle ne servait qu'à l'écoulement d'une partie des eaux les plus élevées, parce que son radier est de 1<sup>m</sup> 13 au-dessus de celui de l'écluse du *Pas-Water*.

Dans cet état de choses, il a bien fallu chercher provisoirement un moyen d'écoulement pour les eaux de la partie Ouest de la Flandre-Occidentale et du terrain compris entre Bruges, Damme et la mer, en attendant que l'on pût établir un canal d'écoulement général qui fût à jamais à l'abri du caprice des Hollandais.

Il a été tenu à Bruges, le 17 novembre 1831, une assemblée de délégués des chambres de commerce de Bruges et d'Ostende, des membres des régences de ces villes, d'administrateurs des Wateringues, de commissaires de districts et d'un délégué du gouvernement, à l'effet d'examiner quelles dispositions il conviendrait d'arrêter, pour subvenir aux nécessités du moment, jusqu'à ce qu'on pût effectuer des travaux définitifs et spécialement propres à assurer un écoulement complet.

Il a été résolu, dans cette assemblée, que certains ouvrages seraient exécutés pour amener les eaux d'inondation dans le canal d'Ostende, dont la flottaison serait baissée à des époques déterminées, tandis qu'une autre partie de ces mêmes eaux s'écoulerait par le Hazegras.

Ces travaux ont été exécutés; le gouvernement en a fait les frais comme dépense d'intérêt national, puisqu'elle avait pour but la conservation d'une partie du territoire.

La baisse des eaux de navigation du canal de Bruges à Ostende, a varié quant aux époques et à la durée de l'écoulement, mais elle est généralement de trois jours par semaine: il en résulte que la navigation est entravée pendant à peu près une moitié de l'année, ce qui cause un grand préjudice au commerce: il en résulte aussi un surcroît de dégradation dans les berges du canal, par l'effet des hausses et baisses successives de la flottaison, ce qui tend à en détruire les talus.

La mesure adoptée pour l'écoulement des eaux, par le canal de Bruges à Ostende, ne devait qu'être temporaire; aussi, s'est-on occupé de la rédaction d'un projet de canal d'assèchement dont l'utilité, ou plutôt la nécessité ne pouvait être mise en doute, puisqu'il est démontré, par les faits, que sans parvenir à opérer en entier l'écoulement des eaux, on rend pour ainsi dire nul, pendant une grande partie de l'année, le canal de Bruges à Ostende, et

que l'on entrave une navigation des plus importantes. Le tonnage de cette navigation, d'après les relevés statistiques, varie entre 140 et 150 mille tonneaux par an : l'intérêt du commerce et de l'industrie de plusieurs provinces est, par conséquent, gravement compromis par cet état de choses.

Un avant-projet, présenté en 1833 par MM. les ingénieurs en chef des Flandres, a été soumis à l'enquête voulue par la loi : le tracé indiqué par ce projet, prend son origine à Zelzacte, parcourt la partie basse des terrains qui bordent la frontière hollandaise, traverse le canal de Damme, à l'amont de cette ville, et se dirige ensuite par un seul alignement jusqu'à la mer, entre Heyst et Blankenberg.

Ce projet embrasse donc tout à la fois les terrains dont les eaux se portaient précédemment vers le Sas-de-Gand et le Brakman, et ceux dont les eaux sont aujourd'hui dirigées sur le Hazegras et Ostende.

Les commissions d'enquête, ainsi qu'il résulte de procès-verbaux en date du 24 février 1834, pour la Flandre-Orientale, et en date du 26 du même mois, pour la Flandre-Occidentale, ont été unanimes pour reconnaître la haute utilité du canal, et pour en approuver le tracé. Une légère dissidence d'opinions s'est seulement manifestée dans la commission de Gand, relativement à un point de détail, la largeur du plafond du canal sur la partie de son tracé qui parcourt la province de la Flandre-Orientale; mais, comme l'examen ne portait que sur un avant-projet, les ingénieurs auront pu prendre ces observations en considération dans les études du projet définitif.

Les deux commissions ont été d'accord pour considérer comme indispensable de commencer l'exécution par la partie du canal entre *Damme* et la mer, afin de rendre libre le plus tôt possible la navigation du canal d'Ostende : elles émettent en outre le vœu que le gouvernement fasse, sans tarder, les fonds nécessaires à cet effet.

Le projet définitif, rédigé par les mêmes ingénieurs, a été présenté au gouvernement en décembre 1834; et c'est pour commencer l'exécution de la première partie de ce travail, qu'une somme de 550,000 fr. avait été demandée au budget de 1835.

Deux faits principaux ressortent de l'examen de ceux qui nous ont fourni la matière de l'exposé qui précède :

Le premier, c'est que les moyens d'écoulement des eaux sont insuffisants, et qu'il y a eu urgence d'y pourvoir par une mesure prompte, en y faisant servir un canal de navigation, celui de Bruges à Ostende.

Le second, c'est que la navigation de ce canal, l'une des plus importantes du royaume, puisqu'il sert de passage aux produits du Hainaut, du Brabant, des Flandres et même des provinces de l'Est, se dirigeant vers Dunkerque et vers Ostende, se trouve considérablement entravée, et que la conservation du canal est compromise.

De ces deux faits résulte la nécessité de construire un canal spécial d'écoulement.

Enfin, un troisième fait bien constaté, c'est que le projet proposé a l'as-

sentiment des commissions d'enquête de deux provinces, et que l'exécution en est vivement désirée, comme le seul moyen de sauver de la ruine une partie du territoire de la Belgique, et de rendre à son intéressante destination un canal navigable exposé à chômer pendant une moitié de l'année.

Votre commission, Messieurs, appréciant les faits et pesant les considérations qui s'y rattachent, a également reconnu l'utilité d'un canal d'assèchement pour les eaux des Flandres. Elle a pensé surtout, qu'en raison des accidens auxquels les procédés d'écoulemens actuels exposent la navigation du canal de Bruges à Ostende, il y a urgence à faire immédiatement la section du canal projeté de Damme à la mer, sauf à statuer plus tard sur la section de ce canal depuis Zelzaete jusqu'à Damme.

La commission pense que ce premier travail, remédiant au plus pressé, remplit toutes les conditions d'un tracé convenable et économique.

D'après ce qui a été dit ou publié sur la question du canal de Damme à la mer, plusieurs personnes ont pu croire qu'il y aurait moins de travaux à faire, et par conséquent plus d'avantage à modifier simplement le débouché du Hazegras, pour opérer par là tout l'écoulement partagé aujourd'hui entre le canal d'Ostende, pour la presque totalité, et l'écluse de Hazegras pour une petite partie; ce qui épargnerait la construction d'un canal nouveau. Mais cette opinion ne peut tenir contre un examen raisonné des faits.

Le radier de l'écluse de Hazegras se trouve à 1<sup>m</sup>40 au-dessus des vives eaux de basse mer à Ostende : pour obtenir sur le bras du Zwyn, où cette écluse est située, ces mêmes effets à espérer d'un écoulement direct à la mer, il faudrait donc établir une nouvelle écluse en contre-bas de celle existante, laquelle devrait être entièrement démolie, non seulement à cause de son niveau, mais aussi à cause de l'insuffisance de son débouché; mais ces travaux eux-mêmes seront toujours incomplets si on ne parvient pas à approfondir en même temps le chenal qui, du Hazegras, conduit à la mer, ce qui ne sera praticable qu'au moyen de chasses répétées; car l'écoulement ordinaire est certainement impuissant pour opérer un semblable résultat : de là donc la nécessité de construire un bassin de chasses, ce qui ne peut se faire sans d'énormes dépenses.

L'ensablement de cette partie du Zwyn n'est nullement accidentel, il tient à un phénomène permanent et régulier reconnu depuis long-temps. Toute la côte de la mer du Nord, depuis Calais jusqu'à la Zélande, est soumise à un mouvement d'alluvion qui la porte constamment vers le Nord-Ouest. Ce mouvement opère, non seulement sur l'estran, qui chaque année avance en mer de *un mètre cinquante centimètres* environ, mais il déplace en même temps la ligne des bans de sable qui couvrent la côte et la ligne des Dunes, quoique dans une proportion moins sensible : c'est à ce mouvement qu'est due la nécessité d'allonger, à certaines époques, les jetées des ports de cette côte, et d'augmenter la puissance des moyens de chasses destinés à maintenir libre et navigable le chenal de chacun de ces ports.

Le bras du Zwyn, dans lequel débouche l'écluse du Hazegras, est condamné à s'ensabler totalement en peu d'années; il faudrait des travaux très

coûteux pour le soustraire à cette destinée, à la quelle il est sage de l'abandonner, et ce n'est sans doute pas sans avoir étudié avec soin le régime de la côte, que les ingénieurs ont proposé de diriger le canal d'assèchement directement à la mer.

La commission propose, en conséquence, d'accorder au gouvernement l'allocation demandée pour cet objet.

*Le Rapporteur,*

**R. DE PUYDT.**

*Le Président,*

**FALLON (ISIDORE).**