



**HAL**  
open science

# Aménagements hydrauliques et enjeux de pouvoirs à Dunkerque et dans sa périphérie rurale (1852-1929)

Thomas Planque

► **To cite this version:**

Thomas Planque. Aménagements hydrauliques et enjeux de pouvoirs à Dunkerque et dans sa périphérie rurale (1852-1929). Histoire. 2019. dumas-02178388

**HAL Id: dumas-02178388**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02178388>**

Submitted on 9 Jul 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# AMÉNAGEMENTS HYDRAULIQUES ET ENJEUX DE POUVOIRS À DUNKERQUE ET DANS SA PERIPHERIE RURALE 1852 – 1929



Sous la direction de Stéphane Frioux  
Avec la collaboration de Thierry Coanus et Nicolas Jacob

Mémoire de Master 2 soutenu le 21 juin 2019 devant le jury composé de  
Thierry Coanus, Pierre Cornu, Stéphane Frioux et Nicolas Jacob

**Photo de couverture** : une personne qui fait de l'aviron sur le canal de Bergues à Coudekerque-Branche, années 1930.  
Archives Municipales de Dunkerque, 13FI7613.

Je tiens tout d'abord à remercier Stéphane Frioux pour ses enseignements précieux et son accompagnement dans le développement de ce sujet de recherche et pour m'avoir permis de découvrir le monde la recherche au travers de colloques et autres séminaires.

Je remercie également Thierry Coanus et Nicolas Jacob pour leur accompagnement dans le cadre de mon stage au Labex IMU.

Je veux tout particulièrement remercier l'équipe des archives municipales de Dunkerque, pour leur aide, pour les arrangements qu'ils m'ont accordés pour faciliter mes recherches et surtout pour leur sympathie.

Merci à Benoît, dont l'amitié, la compagnie et l'aide étaient un atout dans le cadre de sessions de travail dans les dossiers d'archives.

Un grand merci à Alice pour son soutien constant.



### **Abréviations**

AN : Archives Nationales

ADN : Archives Départementales du Nord

AMDK : Archives Municipales de Dunkerque

Ce mémoire est accompagné d'un catalogue de figures auxquelles on renverra dans le corps du texte par l'expression « (fig. ) ».



# **INTRODUCTION**





## Présentation du sujet

Le 19<sup>e</sup> siècle est pour la France l'entrée dans l'ère d'un nouveau rapport au territoire. Celui-ci est aménagé et mis au service des mutations économiques et sociales accompagnant l'industrialisation du pays. Imprégnés des pensées des Lumières, les ingénieurs des Ponts et Chaussées sont les piliers d'un « Etat ingénieur »<sup>1</sup> qui pense et construit le territoire sous une vision technicienne et savante<sup>2</sup>. Cet Etat technicien se forge au cours du siècle une administration technique progressivement hiérarchisée et déconcentrée<sup>3</sup> et se donne les capacités de transformer le milieu efficacement au service de ses objectifs économiques. L'eau, qui a fait partie intégrante de l'organisation des sociétés depuis l'époque ancienne, fait office d'exemple en tant que ressource sur laquelle les connaissances et les techniques ont bouleversé les usages et la manière dont les sociétés interagissaient avec leur milieu. Le 19<sup>e</sup> siècle introduit des ruptures dans les systèmes techniques de gestion de la ressource « eau » en transformant leurs natures, alors qu'ils n'avaient jusqu'alors connu que des variations de degré d'efficacité<sup>4</sup>. C'est le temps de l'« accélération » dans la gestion de l'eau : une fonction économique lui est associée ; elle n'est utile que si elle est canalisée, surveillée, et fait l'objet de grands programmes de travaux sur les principaux cours d'eau<sup>5</sup>. Elle est exclue des villes (recouvrement des cours d'eau) et dans le même objectif est mobilisée et modifiée dans le mouvement d'assainissement des villes, que ce soit pour approvisionner la ville en eau ou pour évacuer les eaux usées<sup>6</sup>. Le développement industriel au cours du siècle utilise également de plus en plus l'eau pour son fonctionnement.

---

<sup>1</sup> Alice Ingold, « To Historicize or Naturalize Nature: Hydraulic Communities and Administrative States in Nineteenth-Century Europe », *French Historical Studies*, 2009, vol. 32, n° 3, p. 386.

<sup>2</sup> Jérôme Grévy, « Les inondations en France au XIX<sup>e</sup> siècle: traitement médiatique et action publique » dans Alexis Vrignon, Laurent Coumel et Raphaël Morera (eds.), *Pouvoirs et environnement: entre confiance et défiance, XVe-XXI<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, p. 46.

<sup>3</sup> Christine Bouisset, Sylvie Clarimont et Isabelle Degrémont, « L'État face au risque d'inondation: le service des Ponts et Chaussées dans les Pyrénées occidentales (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles) » dans Patrick Fournier et Christèle Ballut (eds.), *Au fil de l'eau. L'eau: ressources, gestion et risques.*, MSH de Clermont-Ferrand., Clermont-Ferrand, 2009, p. 131.

<sup>4</sup> Christèle Ballut et Patrick Fournier, « Introduction générale » dans Christèle Ballut et Patrick Fournier (eds.), *Au fil de l'eau: ressources, risques et gestion du Néolithique à nos jours*, Clermont-Ferrand, Maison des sciences de l'homme, 2013, p. 12.

<sup>5</sup> André Guillerme, *Les temps de l'eau: la cité, l'eau et les techniques: nord de la France: fin III<sup>e</sup>-début XIX<sup>e</sup> siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1983, p. 229.

<sup>6</sup> Stéphane Frioux, « Le rôle du social dans le développement de l'assainissement des villes de province françaises (fin 19<sup>e</sup> - milieu 20<sup>e</sup> siècle) » dans Geneviève Massard-Guilbaud et Stephen Mosley (eds.), *Common ground: integrating the social and environmental in history*, Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholars, 2011, p. 367.

Le territoire dunkerquois n'échappe pas à la règle, et c'est surtout vers la mer qu'il se tourne. La ville devient à la fin du 19<sup>e</sup> siècle un port de marchandises en expansion et bientôt un port industriel dynamique, mais son développement spatial et démographique est limité par ses fortifications à l'Est, et a donc lieu dans les communes suburbaines<sup>7</sup>. L'eau est alors une opportunité économique pour la ville qui étend son activité le long de la côte de la mer du Nord vers l'Ouest et qui dynamise ses relations commerciales avec son hinterland grâce à la navigation sur les canaux intérieurs. Ces derniers ont une autre fonction plus ancienne<sup>8</sup> et sont un indice sur la manière dont se sont construites les sociétés en Flandre maritime. La plaine maritime flamande dont fait partie Dunkerque est en effet un ancien territoire d'estuaires successifs et de marais aujourd'hui isolé de la mer du Nord par un cordon de dunes dont les ouvertures à la mer ont subi « un colmatage interstitiel encouragé par des endiguements »<sup>9</sup> (fig. 1). Elle est fortement cultivée et dispose d'un réseau d'assèchement constitué de ces canaux, d'écluses et de multiples fossés qui rejettent à la mer les eaux intérieures, empêchent l'intrusion des eaux salines dans les cours d'eau et les irriguent lorsque cela est nécessaire<sup>10</sup>.

L'installation permanente de populations sur ces plaines remonte entre le 10<sup>e</sup> et le 12<sup>e</sup> siècles, époques pendant lesquelles des digues maritimes de défense ont été construites pour former avec le cordon dunaire une ligne de côte nette et le réseau d'assèchement a vraiment pris ses premières formes<sup>11</sup>. Les principales artères de la partie Sud (française aujourd'hui) rejettent les eaux du réseau d'assèchement aux endroits où s'interrompt la ligne de dunes (à l'emplacement des anciens estuaires le plus souvent), et donc logiquement là où ont été fondés ensuite les villes portuaires de Calais, Gravelines et Dunkerque. L'espace rural dunkerquois dépend alors de la ville qui est le principal débouché de son réseau d'assèchement, et la ville elle-même doit à celui-ci sa protection contre les inondations intérieures, principale menace d'inondation sur ce territoire à l'époque contemporaine. Aussi vieille que l'apparition de la plaine, l'organisation en associations de propriétaires directement concernés par l'assèchement

---

<sup>7</sup> Louis Lemaire, *Histoire de Dunkerque: des origines à 1900*, 1<sup>ère</sup> édition : 1927., Monein, PyrÉMonde, 2007, p. 330.

<sup>8</sup> Cecile Baeteman, « History of research and state of the art of the Holocene depositional history of the Belgian coastal plain » dans Erik Thoen et al. (eds.), *Landscapes or seascapes? The history of the coastal environment in the North Sea area reconsidered*, Turnhout, Brepols Publishers, 2013, p. 205.

<sup>9</sup> Fernand Verger et Raymond Ghirardi, *Marais maritimes et estuaires du littoral français*, Paris, Belin, 2005, p. 303.

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 304.

<sup>11</sup> Tim Soens, Dries Tys et Erik Thoen, « Landscape transformation and social change in the North Sea Polders, the example of Flanders (1000-1800 AD) », *Siedlungsforschung. Archäologie, Geschichte, Geographie*, 2014, vol. 31, p. 133.

pour la gestion du réseau<sup>12</sup> caractérise cette « société hydraulique »<sup>13</sup> dont la maîtrise de l'eau et la lutte contre les inondations joue un rôle majeur dans la vie quotidienne.

Ces associations de « wateringues »<sup>14</sup> existant au moins depuis le 12<sup>e</sup> siècle ont connu de nombreuses modifications institutionnelles et ont accompagné les évolutions politiques, sociales et économiques de ces sociétés tout en restant un acteur central du dessèchement de la plaine jusqu'à aujourd'hui encore<sup>1</sup>. Le terme « Wateringues » peut désigner une ou les association(s), le réseau d'assèchement dans son ensemble ou encore un fossé de drainage (synonyme alors de « watergang » ou « watergand ») s'il est utilisé au singulier. Nous désignerons ici par « wateringues » l'ensemble du système d'assèchement et des techniques. Nous parlerons d'associations ou de sections de wateringues pour désigner l'organisation collective des propriétaires et leur administration, et du « réseau des wateringues » ou de « réseau d'assèchement » pour désigner l'ensemble des canaux, fossés et des ouvrages d'assèchement.

Les sections de wateringues constituent une « forme spécifique de pouvoir territorial entièrement dédiée à la gestion de la ressource en eau »<sup>15</sup> relativement autonome. Après avoir été abolies à la Révolution, les associations de wateringues en France se reforment sous leur modèle initial au début du 19<sup>e</sup> siècle avant d'être réorganisées, divisées en quatre sections spatialement délimitées (plus une association de propriétaires au statut différent à la frontière belge, les Moères) pour le département du Nord, et adaptées aux volontés politiques de l'époque.<sup>16</sup> Elles forment avec les huit sections de wateringues du Pas-de-Calais (dont les 6<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> ne sont pas directement dans le territoire asséché mais à l'embouchure de cours d'eau côtiers) le réseau français des wateringues dans un triangle approximatif entre Calais, Saint-Omer et Dunkerque (fig. 2). Le règlement organique des wateringues signé par Louis-Napoléon en 1852 régit alors leur organisation, progressivement démocratisée mais sous le contrôle de l'Etat<sup>17</sup>. Ces associations basées sur un fonctionnement coutumier et aux origines féodales (accord de privilèges par les comtes) répondaient aux enjeux des périodes pré-industrielles ; elles entrent

---

<sup>12</sup> Raoul Blanchard, *La Flandre : étude géographique de la plaine flamande en France, Belgique et Hollande*, Lille, Faculté des lettres de l'Université de Lille, 1906, p. 287.

<sup>13</sup> Tim Soens, « Capitalisme, institutions et conflits hydrauliques autour de la mer du Nord (XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle) », *Eaux et conflits dans l'Europe médiévale et moderne. Actes des XXXII<sup>e</sup>s Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran*, 2012, vol. 8, p. 149.

<sup>14</sup> Différentes variantes orthographiques comme « watingue », « watingue » ou encore « waeteringue » existent. Nous choisissons d'employer l'orthographe « wateringue » plus communément admise aujourd'hui.

<sup>15</sup> Raphaël Morera, « Mise en valeur des zones humides et associations de gestion. Naissance et affirmation de nouveaux pouvoirs territoriaux (France, XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », *Siècles. Cahiers du Centre d'histoire «Espaces et Cultures» [Version Numérique]*, 2015, n° 42, p. 3.

<sup>16</sup> Gilbert Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France*, Dunkerque, Imprimerie Landais, 1969, p. 119-123.

<sup>17</sup> ADN, 5K811, Règlement organique des wateringues, 1852

alors dans la période industrielle qui marque une mutation dans les enjeux économiques et qui est caractérisée par un Etat technicien à l'administration de plus en plus centralisée mais déconcentrée et dont les appétences de grands aménagements sont guidées par une « idéologie techniciste »<sup>18</sup> incarnée par les ingénieurs.

Le territoire dunkerquois, du milieu du 19<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin des années 1920, connaît des modifications de diverses natures mais notoires. Le port, qui s'étend constamment à l'Ouest, connaît une accélération dans son développement pour devenir un des ports de commerce les plus dynamiques de France à la fin du 19<sup>e</sup> siècle sous l'impulsion des gouvernements nationaux et des élus locaux (fig. 3, fig. 4 et fig. 5) . La ville de Dunkerque connaît un embellissement architectural et devient le centre institutionnel de son territoire mais son extension urbaine a lieu en dehors de ses fortifications dans d'autres communes<sup>19</sup>. Le déclassement de l'enceinte et la suppression de l'enceinte fortifiée reconstruite durant la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle sont des étapes indispensables au développement d'une grande agglomération dunkerquoise et elles ont finalement lieu dans les années 1920. La fin de cette décennie est le début d'un grand chantier d'une dizaine d'années qui chamboule l'organisation de la ville et de son espace rural, mais marque aussi l'entrée dans l'époque des aménagements à grande envergure. Outre le déclassement de la place-forte, c'est le creusement d'un canal exutoire unique du réseau d'assèchement à l'emplacement des fortifications à l'Est qui est le principal objet du chantier. Il libère également l'Ouest de la ville de son ancien canal exutoire et ouvre les portes à l'extension plus rapide du port commercial et industriel. Ce projet de grande envergure, pensé pendant au moins une dizaine d'années et dont les travaux s'achèvent en 1939, acte la fin d'une période d'améliorations du réseau des wateringues du Nord, qui, depuis le 19<sup>e</sup> siècle, ont été mises en place progressivement par les associations de dessèchements contrôlées par l'Etat et son corps d'ingénieurs<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> C. Ballut et P. Fournier, « Introduction générale », art cit, p. 13.

<sup>19</sup> R. Blanchard, *La Flandre*, op. cit., p. 272.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 310.

# Historiographie

## L'histoire environnementale et l'histoire sociale : repenser l'histoire des sociétés dans leur environnement

La prise en compte de l'environnement, des rapports que les sociétés peuvent avoir avec le milieu dans lequel elles évoluent, l'influence que l'évolution de celui-ci a sur les sociétés et comment celles-ci se construisent en transformant leur espace environnant, est un fait récent en historiographie. L'« environnement », terme encore équivoque aujourd'hui, était dès le 19<sup>e</sup> siècle l'objet d'études historiques, explique Paul Warde. Le terme était alors peu employé mais surtout dans un autre sens que celui que nous connaissons et envisageons : il désignait les conditions sociales, économiques, culturelles qui formaient un individu ou un groupe social. Également utilisé en géographie, l'environnement désignait alors les circonstances d'origine humaines d'un phénomène humain, et n'était pas mobilisé pour penser l'influence du milieu « naturel », du non-humain, sur les sociétés humaines ou l'inverse<sup>21</sup>.

Le terme fut popularisé et prit un nouveau sens dans les années 1960, dans un contexte de prise en conscience de la capacité de l'humain à altérer le monde naturel. Émergeant d'abord aux États-Unis, les premiers mouvements environnementalistes, poussés par des coups de tonnerre comme la publication de *Silent Spring* par Rachel Carson en 1962<sup>22</sup> en ce qui concerne les pollutions et les risques sanitaires, pensent l'environnement comme cette partie de la nature sous prédation humaine, qu'il conviendrait de protéger<sup>23</sup>. La notion de « wilderness » états-unienne qui reprend cette idée d'une nature intouchée à protéger de l'action humaine prend alors tout son sens dans le Wilderness Act de 1964 qui établit un programme de protection des forêts états-uniennes. Le terme « environment » apparaît officiellement en Europe rapidement à la suite, par exemple dans la création du *Secretary of State for the Environment* britannique en 1970 ou du Ministère de l'environnement français en 1971, suivant les « 100 mesures pour l'environnement » publiées en juin 1970 par le gouvernement Chaban-Delmas.

L'histoire environnementale, apparue dans ce contexte tout d'abord aux États-Unis dans les années 1960-1970, portait l'idée de faire de la « nature » un nouvel objet historique

---

<sup>21</sup> Paul Warde, « The Environment » dans Peter A. Coates, David Moon et Paul Warde (eds.), *Local places, global processes: histories of environmental change in Britain and beyond*, Oxford, Windgather Press, 2016, p. 36.

<sup>22</sup> Fabien Locher et Grégory Quenet, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2009, vol. 56-4, n° 4, p. 8.

<sup>23</sup> P. Warde, « The Environment », art cit, p. 37.

« [auquel] il faudrait donner une voix »<sup>24</sup>. Les premières approches étaient le fait d'historiens et militants environnementalistes assumés, comme Roderick Nash et Donald Worster, qui voulaient redonner une voie à cette autre classe opprimée (la terre, le biotope, la nature), détruite et menacée par le capitalisme.<sup>25</sup> Les premières générations, surtout états-uniennes, de chercheurs en histoire environnementale ont donc inventé de nouveaux objets d'histoire, par l'étude des espaces naturels par exemple et de leurs évolutions sous l'action de l'homme, ou encore l'étude des politiques de conservation de ces espaces naturels.

Une critique a émergé dans les années 1990 et a reposé la question de la séparation entre nature et culture et sur la nature des objets à étudier en histoire environnementale. William Cronon a mené avec d'autres la controverse sur la ville comme environnement en elle-même. Dans la préface de son étude sur l'évolution de Chicago et des plaines à l'Ouest dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, il explique tout d'abord que selon lui, les frontières entre la nature et l'humain sont vraiment floues voire n'existent pas. La « nature » ne se retrouverait pas forcément plus dans le monde urbain que dans le monde rural ou la *wilderness*<sup>26</sup>. On peut en déduire, par extension, qu'une histoire environnementale peut très bien être celle du monde urbain, contrairement à ce que pouvait notamment affirmer Donald Worster, et c'est ce qu'il mène ici. L'auteur revendique d'autant plus cette approche qu'il veut remettre en question les séparations entre la ville, la campagne, et l'espace sauvage (*wilderness*) présentes dans la société états-unienne. Les frontières entre ces espaces sont très floues, et les processus observables dans chacun dépendent souvent des interactions avec les autres milieux. De cette manière, il faut étudier l'évolution d'une ville, dans ce cas surtout le développement économique de celle-ci, en lien avec l'évolution de son espace environnant pour comprendre comment elle marque l'espace urbain et l'espace rural : « Still throughout it all I have held fast to one central belief : city and country have a common history, so their stories are best told together. »<sup>27</sup>.

La méthode d'histoire environnementale a alors progressivement été plutôt celle de poser une « question environnementale »<sup>28</sup> dans l'étude historique des sociétés, à partir des années 1990. De cette manière, il s'agit plus de repenser les rapports entre les sociétés et leur

---

<sup>24</sup> Alice Ingold, « Écrire la nature De l'histoire sociale à la question environnementale ? », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2011, 66<sup>e</sup> année, n° 1, p. 16.

<sup>25</sup> F. Locher et G. Quenet, « L'histoire environnementale », art cit, p. 8 ; Geneviève Massard-Guilbaud, « Breaking down borders: integrating the social and environmental in History » dans Geneviève Massard-Guilbaud et Stephen Mosley (eds.), *Common ground: integrating the social and environmental in history*, Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholars, 2011, p. 3.

<sup>26</sup> William Cronon, *Nature's metropolis: Chicago and the Great West*, New York, Norton, 1992, p. 19.

<sup>27</sup> *Ibid.*, p. 16.

<sup>28</sup> A. Ingold, « Écrire la nature De l'histoire sociale à la question environnementale ? », art cit, p. 25.

environnement, et non plus juste d'analyser l'objet dit « nature » modifié ou endommagé par l'homme : prenant déjà acte que la séparation entre « nature » et « culture » est une représentation des sociétés modernes et contemporaines qu'on étudie ici, il s'agit de poser la question de ces rapports entre les sociétés humaines et leur environnement (ce qui les entoure, une construction hybride entre éléments naturels et modifications humaines).

Avoir une approche environnementale inclut alors forcément une part d'histoire sociale, si on veut éviter de faire uniquement l'histoire d'une « ressource naturelle ». Les impacts des actions humaines sur un environnement et les phénomènes naturels sont ainsi conditionnés par la diversité des structures sociales et politiques, par la non-linéarité de l'évolution de celles-ci mais ont également des conséquences sur l'organisation de ces sociétés. Geneviève Massard-Guilbaud et Stephen Mosley, qui ont dirigé un ouvrage collectif publié en 2011 dans cette optique de création d'un terrain de recherche commun entre l'histoire environnementale et l'histoire sociale, décrivent cette interdépendance entre sociétés et environnement. Il existe alors tout un champ de recherche qui cherche à cerner comment les tentatives humaines d'accès aux ressources naturelles, tout comme les rapports et comportements sociaux, ont construit et redéfinit la relation humain-environnement<sup>29</sup>.

L'entrée « culturelle » de l'histoire environnementale depuis les années 1980 et 1990 a alors accompagné l'évolution du sens même d'environnement et de la manière dont on l'approche. On envisage le développement humain comme le résultat d'un certain rapport à la nature et au milieu, et on comprend historiquement comment les sociétés ont évolué en lien avec leur manière d'occuper le milieu, d'organiser spatialement la vie humaine. L'environnement ne désignerait plus la « nature » mais le milieu dans lequel on évolue et avec lequel on a un rapport mouvant, qui n'est ni « naturel » ni « culturel »<sup>30</sup>. Ce tournant sémantique et méthodologique a modifié l'histoire environnementale, malgré des réticences des premières générations comme celle de Donald Worster qui s'est opposé à un « cultural turn »<sup>31</sup>.

Grégory Quenet et Fabien Locher détaillent les controverses scientifiques et le rôle qu'ont pu avoir par exemple la fondation de la revue britannique *Environment and History* en 1995 ou encore la création de l'*European Society for Environmental History* en 1999 dans le développement de cette nouvelle histoire environnementale.<sup>32</sup> Il s'agit d'initiatives importantes

---

<sup>29</sup> G. Massard-Guilbaud, « Breaking down borders: integrating the social and environmental in History », art cit, p. 1.

<sup>30</sup> P. Warde, « The Environment », art cit, p. 42.

<sup>31</sup> G. Massard-Guilbaud, « Breaking down borders: integrating the social and environmental in History », art cit, p. 3.

<sup>32</sup> F. Locher et G. Quenet, « L'histoire environnementale », art cit, p. 14.



dans le développement en Europe de l'histoire environnementale, qui appellent alors à des élargissements thématiques et d'aires d'études, à une relecture environnementale d'objets historiques qui avaient esquivé cette dimension, mais aussi à une ouverture à d'autres disciplines comme la géohistoire. Ces initiatives ont structuré et dynamisé l'histoire environnementale en Europe. Elles proviennent alors de disciplines plus ouvertes, avec par exemple Joachim Radkau issu de l'histoire économique et sociale.

L'étude des processus longs, la tentation d'une histoire globale et la nécessité de faire dialoguer les disciplines à la fois sciences naturelles et sciences humaines ont influé sur la manière dont les chercheurs en histoire environnementale ont rendu compte de leurs études. Ce « terrain commun » a bien souvent pris forme dans des ouvrages collectifs comme les études rassemblées par Geneviève Massard-Guilbaud et Richard Rodger qui mettent en lien les enjeux environnementaux et les inégalités sociales dans une perspective d'histoire urbaine<sup>33</sup>. En France, l'histoire environnementale est notamment développée par le Réseau Universitaire des Chercheurs en Histoire Environnementale, branche francophone de *l'European Society for Environmental History*, qui rassemble et fait échanger depuis une dizaine d'années des chercheurs de différentes disciplines qui adoptent une démarche pluridisciplinaire pour écrire une histoire environnementale, au sujet d'axes thématiques comme les enjeux de pouvoirs liés à l'environnement<sup>34</sup> ou l'aménagement du territoire.

Ce second thème est abordé au sens large dans l'ouvrage collectif publié en 2016 dirigé par Patrick Fournier et Geneviève Massard-Guilbaud<sup>35</sup>. Il confronte différentes études de cas qui questionnent historiquement les aménagements de différentes natures et leurs logiques et impacts sociaux et environnementaux. Patrick Fournier y explique notamment qu'étudier les aménagements d'un territoire doit renvoyer à enquêter sur « les formes d'organisation politique et la façon dont celles-ci construisent leur rapport au territoire et à ses composantes. » Un travail rigoureux doit donc être effectué sur l'organisation des pouvoirs dans les sociétés humaines pour comprendre sa complexité et comment découlent socialement les représentations du territoire aménagé. Inversement, il faut aussi penser cette organisation des pouvoirs et des relations sociales et politiques comme un façonnement voire une adaptation aux « pratiques de

---

<sup>33</sup> Geneviève Massard-Guilbaud et Richard Rodger (eds.), *Environmental and Social Justice in the City: Historical Perspectives*, Cambridge, The White Horse Press, 2011, 286 p.

<sup>34</sup> Laurent Coumel, Raphaël Morera et Alexis Vrignon (eds.), *Pouvoirs et environnement: entre confiance et défiance, XVe-XXIe siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, 249 p.

<sup>35</sup> Patrick Fournier et Geneviève Massard-Guilbaud (eds.), *Aménagement et environnement: perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, 299 p.

l'aménagement et [à] leurs conséquences environnementales. »<sup>36</sup>. Retenons finalement que, même si la notion d'aménagement est très récente et est souvent associée à un aménagement du territoire par l'Etat-providence post-1945<sup>37</sup>, elle est utilisée et sera mobilisée dans notre étude comme la modification de son environnement par l'humain à des fins précises, notamment pour l'accommoder à ses activités. Aménager s'entend ici comme une action de transformation, modification ou d'adaptation de leur milieu de vie et des ressources « naturelles » par l'humain et pour l'humain.

### **Les sociétés hydrauliques et leur rapport à l'environnement comme sujet d'étude**

Aménager l'eau, ou les aménagements hydrauliques, consisteraient à endiguer, drainer, canaliser, évacuer ou encore irriguer l'eau. L'eau en histoire a été étudiée d'abord sous des traditions différentes, qui visaient souvent à comprendre les représentations de l'eau d'une société, à cerner l'évolution des usages de l'eau et aux progrès réalisés<sup>38</sup>. Les deux perspectives sont par exemple adoptées par un groupe de chercheurs rassemblant histoire, archéologie ou encore archéologique travaillant sur la technologie de construction des barques des sociétés précolombiennes, mais aussi sur les représentations de l'eau dans celles-ci<sup>39</sup>. Le travail sur l'usage de l'eau dans les sociétés anciennes et médiévales fait office de premiers jets de réflexions de certains historiens sur l'historicisation de la gestion de l'eau, et de débats importants comme celui sur le modèle mésopotamien étudié par Wittfogel ; il affirmait que le développement d'aménagements hydrauliques de grande échelle était forcément synonyme de l'affirmation de grands Etats centralisés et despotiques<sup>40</sup>. Ces travaux s'appuient alors sur une mobilisation de l'archéologie et se veulent surtout une histoire des techniques hydrauliques.

L'approche environnementale aborde le thème de la ressource hydraulique et du rapport que les humains entretiennent avec. Patrick Fournier explique comment une méthode

---

<sup>36</sup> Patrick Fournier, « Introduction. Pour une histoire environnementale de l'aménagement territorial. » dans Patrick Fournier et Geneviève Massard-Guilbaud (eds.), *Aménagement et environnement: perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, p. 15-16.

<sup>37</sup> Geneviève Massard-Guilbaud, « Postface. Aménager: pourquoi, au bénéfice de qui et à quel prix ? » dans Geneviève Massard-Guilbaud et Patrick Fournier (eds.), *Aménagement et environnement: perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, p. 275.

<sup>38</sup> Patrick Fournier, « Les leçons d'une hydro-histoire: quelques pistes de réflexion », *Siècles. Cahiers du Centre d'histoire «Espaces et Cultures» [Version Numérique]*, 2015, n° 42, p. 1.

<sup>39</sup> Benoît Bérard et al., « Technologie du fait maritime chez les Kalinago des Petites Antilles aux XVIe et XVIIe siècles », *Journal de la société des américanistes*, 2016, vol. 102, n° 1, p. 129-158.

<sup>40</sup> Karl August Wittfogel, *Oriental despotism.*, New Haven, Yale University Press, 1957.

d'« hydro-histoire » - histoire à l'échelle locale qui cherche à cerner les logiques sociales et symboliques autour de la gestion de l'eau d'une société – voit ses possibilités élargies :

Il est possible aujourd'hui de reconsidérer les apports de l'hydro-histoire à partir de deux paradigmes : le premier est environnemental et vise à comprendre la façon dont les hommes s'approprient les ressources naturelles et aménagent leur milieu de vie sur le temps long ; le second est anthropologique et vise à définir une grammaire des relations construites, dans le temps et l'espace, à travers la gestion de l'eau.<sup>41</sup>

On comprend alors que les travaux historiques qui mobilisent ces questions sur le problème de la gestion de l'eau font beaucoup plus qu'une histoire des techniques, qu'il convient de compléter et complexifier avec l'étude des rapports sociaux notamment. La question de l'eau et de sa gestion fait alors figure de sujet de prédilection dans cette perspective, par le biais de la disparition des poissons dans les rivières, des politiques de conservation ou d'assainissement des villes ou encore des rejets industriels<sup>42</sup>.

L'urbanisation des villes en lien avec les infrastructures hydrauliques est par exemple un thème qui a pu revenir souvent, notamment pour l'époque contemporaine. Grégory Quenet souligne une domination de l'étude des techniques dans l'histoire environnementale de l'urbain, qui marque souvent les processus de croissance urbaine en lien avec l'industrialisation et les réponses techniques aux enjeux environnementaux<sup>43</sup>. Vue comme un « système technique », la ville est le terrain du développement de « réseaux techniques », notamment hydrologiques (assainissement, eau potable, égouts), qui forment un « réseau complexe d'infrastructures [...] développé dans les villes à partir du milieu du 19<sup>e</sup> siècle pour fournir des ressources et des services »<sup>44</sup>. On étudie également le rôle des « organes de décision » qui gèrent ces transformations urbaines, la forme qu'ils prennent. L'étude d'André Guillerme publiée en 1983 est innovante dans ce domaine : il montre à travers divers exemples de villes choisies comment la cité s'est construite spatialement et économiquement en relation constante avec l'eau ; il détermine des « temps de l'eau » successifs dans lesquels les utilisations de l'eau et modifications des cours ont évolué selon les techniques, les besoins économiques ou encore militaires, du bas-empire romain jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle.<sup>45</sup> Les approches d'histoire environnementale de l'urbain ont été parmi les premières tentatives d'histoire environnementale. La thèse de Jean-Claude Perrot sur la genèse de la ville de Caen au 18<sup>e</sup> siècle

---

<sup>41</sup> P. Fournier, « Les leçons d'une hydro-histoire », art cit, p. 2.

<sup>42</sup> Stéphane Frioux, « Environmental History of Water Resources » dans Mauro Agnoletti et Simone Neri Seneri (eds.), *The Basic Environmental History*, Cham, Springer International Publishing, 2014, vol.4, p. 122.

<sup>43</sup> Grégory Quenet, *Qu'est-ce que l'histoire environnementale ?*, Seyssel, Champ Vallon, 2014, p. 147.

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 156.

<sup>45</sup> A. Guillerme, *Les temps de l'eau*, op. cit.

soutenue en 1973 et publiée en 1975 contient particulièrement des analyses sur les effets de l'environnement naturel sur la ville ou à propos des enjeux liés à l'environnement urbain insalubre qui cochent les cases de ce qu'on appellerait aujourd'hui une « histoire environnementale ».

Le développement des villes en relation avec l'eau est un thème majeur en histoire environnemental. L'eau est par exemple étudiée comme « une composante cruciale dans la production et la transformation de l'espace montréalais »<sup>46</sup> dans un ouvrage de Michèle Dagenais, où le second chapitre questionne les transformations des cours d'eau naturels, traversant la ville, causées par les aménagements urbains de la ville au 19<sup>e</sup> siècle. Un article écrit par Marie Fournier et Nicolas Holleville sur la canalisation de l'Ill pour protéger la ville de Mulhouse des inondations au 19<sup>e</sup> siècle pointe en outre le lien entre la construction du canal et le développement urbain et industriel du Nord de la ville<sup>47</sup>. Stéphane Frioux a entre autres étudié les rapports entre les sociétés locales et les responsables politiques dans le cadre des grands projets d'assainissement des villes françaises entre la fin du 19<sup>e</sup> et le milieu du 20<sup>e</sup> siècle où sont particulièrement en jeu l'approvisionnement en eau et l'évacuation des eaux. Il y évoque les relations entre les municipalités, qui ont la charge de ces projets d'assainissement, et les populations locales, parfois réticentes ou qui font pression pour des mesures supplémentaires. On y voit la complexité des enjeux à différentes échelles, entre les municipalités et leur population, entre les municipalités entre elles, ou encore entre les municipalités et les services départementaux pour la conception des projets, qui relèvent à la fois d'enjeux techniques mais aussi de pouvoirs<sup>48</sup>.

La gestion de la ressource naturelle qu'est l'eau est donc un objet d'étude historique qui ouvre des perspectives de compréhension des rapports sociaux et environnementaux des sociétés dans l'usage qu'elles en font et les aménagements qu'elles y appliquent. Elle a alors été étudiée historiquement sous de multiples perspectives, comme la préservation de la ressource naturelle et la lutte contre les pollutions, comme l'usage industriel et agricole<sup>49</sup> ou bien encore comme celle des droits d'accès à la ressource hydraulique.

---

<sup>46</sup> Michèle Dagenais (ed.), *Montréal et l'eau: une histoire environnementale*, Montréal, Boréal, 2011, p. 11.

<sup>47</sup> Marie Fournier et Nicolas Holleville, « Le « canal de décharge des eaux d'inondation de l'Ill » : retour sur la construction d'un ouvrage de protection structurant dans l'essor urbain de la ville de Mulhouse. » dans Patrick Fournier et Geneviève Massard-Guilbaud (eds.), *Aménagement et environnement: perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, p. 261-274.

<sup>48</sup> S. Frioux, « Le rôle du social dans le développement de l'assainissement des villes de province françaises (fin 19<sup>e</sup> - milieu 20<sup>e</sup> siècle) », art cit, p. 386.

<sup>49</sup> Joseph G. Manning, « Irrigation and État en Égypte antique, Irrigation and the State in ancient Egypt », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2002, 57<sup>e</sup> année, n° 3, p. 611-623.

## Eaux, pouvoirs et conflits

Les impacts socio-environnementaux et rapports de forces sur des terrains où l'aménagement résulte d'un certain équilibre entre les acteurs locaux et des pouvoirs centraux ont été observés dans de nombreux cas. C'est alors particulièrement vrai en Europe occidentale au 19<sup>e</sup> siècle, où les Etats centraux se forment ou se réorganisent et se dotent d'une plus grande capacité technique et politique à aménager à plus grande échelle et imposer leurs volontés aux populations locales. On voit ainsi dans l'ouvrage collectif dirigé par G. P. van de Ven comment la gestion de l'eau et la défense face aux inondations aux Pays-Bas à partir de 1800 a été avant tout pilotée par l'Etat centralisateur, au détriment d'une certaine autonomie des associations locales de dessèchement.<sup>50</sup> L'Etat, avec ses ingénieurs, prend à l'époque contemporaine une place encore plus grande dans les aménagements, notamment hydrauliques. La transformation de la ressource hydraulique est souvent le fait d'une mise en place de systèmes complexes entre les pouvoirs à diverses échelles et ne résulte pas uniquement d'une transformation du milieu par un Etat central.

Les sociétés organisées avant la naissance des Etats puissants ont elles-mêmes mis en place des systèmes de contrôle de l'eau ; c'est également le cas en Flandre, comme l'a par exemple montré Raphaël Morera dans l'étude de l'assèchement des marais du Calaisis à l'époque moderne<sup>51</sup>. Même aux époques où une administration centrale devient prépondérante, l'aménagement résulte parfois d'un rapport de forces entre les différentes formes de pouvoirs à différentes échelles. C'est alors ce rapport de forces, cet équilibre, qui fait l'objet de questionnements historiques<sup>52</sup>. Il s'agit de questionner l'action des pouvoirs, les différentes formes d'autorité publique et les acteurs privés, comment ils interagissent entre eux pour aménager l'environnement, et quels impacts sociaux ou encore environnementaux ont ces aménagements.

L'étude des enjeux de pouvoirs autour des aménagements hydrauliques permet de refléter bien souvent la confrontation entre des formes d'organisation et pratiques locales et celles de pouvoirs supérieurs, centraux ou locaux. Cette « interface » entre les différentes

---

<sup>50</sup> G. P. van de Ven (ed.), *Man-made lowlands: history of water management and land reclamation in the Netherlands*, Utrecht, Uitgeverij Matrijs, 1993, 293 p.

<sup>51</sup> Raphaël Morera, « La gestion de l'eau en Calaisis. Pouvoirs civils et militaires face aux populations locales, fin du 17<sup>e</sup>- début du 18<sup>e</sup> siècle » dans Geneviève Massard-Guilbaud et Patrick Fournier (eds.), *Aménagement et environnement. Perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, p. 25-39.

<sup>52</sup> Voir notamment: R. Morera, « Mise en valeur des zones humides et associations de gestion. Naissance et affirmation de nouveaux pouvoirs territoriaux (France, XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », art cit ; L. Coumel, R. Morera et A. Vrignon (eds.), *Pouvoirs et environnement, op. cit.* ; Gérard Le Bouëdec et Christophe Cérino (eds.), *Pouvoirs et littoraux du XV<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle: actes du colloque international de Lorient (24, 25, 26 septembre 1998)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2000, 720 p.

gestions de l'eau renouvelle la vision historique des aménagements hydrauliques. On peut alors appréhender les différents intérêts entre les acteurs et institutions qui sont en jeu autour d'un aménagement, et analyser comment chacun les défend, présente son propre avis sur la forme qu'il doit prendre ou sur son bien-fondé. Ces interactions peuvent, selon les périodes et les lieux, prendre la forme de concertations ou bien de conflits. Ces derniers se règlent bien souvent par un arbitrage d'une autorité supérieure. Les conflits sont à l'origine de nombreuses interventions des acteurs et institutions concernés et fournissent à l'historien de nombreuses sources qui facilitent la compréhension des logiques de pouvoirs en place. L'étude des conflits permet particulièrement de cerner la « diversité des formes de gestion de l'eau et les motivations des acteurs de cette gestion » et de comprendre les transformations des modèles de gestion. Les oppositions et luttes entre acteurs peuvent en ce sens reconfigurer les « rapports de pouvoir et les rapports sociaux »<sup>53</sup>.

Plus qu'un thème, le conflit est une question inévitable lorsqu'on évoque les impacts et logiques des sociétés dans leur rapport à l'environnement. Pierre Caillosse a par exemple étudié la constitution de la figure de l'ingénieur au 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles dans les aménagements de la pointe du Médoc (fixation des dunes, travaux de défense contre l'érosion, construction et réparations d'églises après ensablement). Il y constate alors que l'ingénieur prend alors progressivement la figure représentative du pouvoir technicien de l'Etat sur un territoire. L'ingénieur concentre au fur et à mesure les capacités techniques et les savoirs, et contrôle les aménagements de son élaboration au chantier au milieu du 19<sup>e</sup> siècle<sup>54</sup>. Il devient une figure locale dont les enseignements théoriques et les connaissances du territoire rendent légitime sa capacité de décision. On y apprend également comment ce pouvoir technicien tire sa force en la capacité à réunir et concilier les pratiques des populations locales ou techniques vernaculaires et les volontés d'aménagement du pouvoir central.

Raphaël Morera a quant à lui étudié l'assèchement du Calaisis dans la plaine maritime flamande à l'époque moderne. Il a notamment montré comment les mesures de protection contre les inondations, pendant une période de conflits dans la région vers la fin du 17<sup>e</sup> et le début du 18<sup>e</sup> siècle, n'ont pas fait l'objet d'un consensus entre les différents pouvoirs locaux et centraux.<sup>55</sup> L'auteur montre les dissonances entre les intérêts des populations locales favorables

---

<sup>53</sup> P. Fournier, « Les leçons d'une hydro-histoire », art cit, p. 4-5.

<sup>54</sup> Pierre Caillosse, « L'ingénieur, l'expert et les transformations naturelles de la pointe du Médoc (début XVIII<sup>e</sup> - milieu XIX<sup>e</sup> siècle) » dans Laurent Coumel, Raphaël Morera et Alexis Vrignon (eds.), *Pouvoirs et environnement: entre confiance et défiance, XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, p. 191.

<sup>55</sup> R. Morera, « La gestion de l'eau en Calaisis. Pouvoirs civils et militaires face aux populations locales, fin du 17<sup>e</sup>- début du 18<sup>e</sup> siècle », art cit.

à assécher l'arrière-pays de Calais et à sa protection (notamment par un renforcement de la digue de la Sangatte) contre les inondations, et les intérêts des pouvoirs militaires (donc de la royauté) privilégiant surtout l'enneigement de ces terres dans une logique de défense. Morera a également montré comment une « forme spécifique de pouvoir entièrement dédiée à la gestion de la ressource en eau »<sup>56</sup> est née en France à l'époque moderne. Cette forme de pouvoir spécifique a surtout pris la forme d'associations rassemblant les populations locales qui avaient leurs propres compétences, règlements et systèmes de financements, et étaient relativement disjointes des autres pouvoirs territoriaux comme les seigneuries ou les échevins. Jérôme Grévy a écrit un article qui étudie les différentes formes qu'ont pu prendre les réactions des pouvoirs centraux aux inondations qui ont eu lieu au 19<sup>e</sup> siècle en France<sup>57</sup>. On y remarque l'instrumentalisation de la catastrophe naturelle pour mettre en scène le pouvoir, mais également la production d'ingénieurs qui montre la capacité (toute relative) technique de l'Etat à réagir.

L'étude historique des transformations de l'environnement par l'humain ne peut donc pas se passer de la compréhension des processus sociaux qui sont liés à celles-ci mais également des questions techniques qui sont en jeu. Les aménagements du milieu, qui sont des transformations volontaires, font intervenir plusieurs enjeux. La question des enjeux de pouvoirs fait alors partie des questions principales sur l'historicisation des aménagements, pour cerner d'où viennent les initiatives d'aménagements, quelles visions et formes d'organisation sociales, économiques et techniques viennent se confronter dans des prises de décision.

### **Les opérations d'assèchement et luttes contre les inondations**

L'historicisation des opérations d'assèchement et de lutte contre les inondations sont l'objet de plusieurs études d'histoire environnementale récentes. Tim Soens travaille par exemple sur les aménagements de défense contre les inondations dans la deuxième moitié de l'époque médiévale et à l'époque moderne sur les côtes de la mer du Nord, surtout flamandes. Il a étudié le fonctionnement des associations de dessèchement et les financements de ces opérations, et a mis au jour les logiques humaines qui ont provoqué l'augmentation des inondations à partir du 14<sup>e</sup> siècle en Flandre maritime. Il utilise les concepts de « risques et

---

<sup>56</sup> R. Morera, « Mise en valeur des zones humides et associations de gestion. Naissance et affirmation de nouveaux pouvoirs territoriaux (France, XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », art cit, p. 2.

<sup>57</sup> J. Grévy, « Les inondations en France au XIX<sup>e</sup> siècle: traitement médiatique et action publique », art cit.

profits environnementaux »<sup>58</sup> pour analyser la situation. Soens relève la séparation entre les risques environnementaux auxquels les populations rurales des terres asséchées font face, et les profits environnementaux concentrés par la bourgeoisie urbaine, qui profite de la production agricole dans les zones rurales. Cette classe bourgeoise urbaine fait main mise sur beaucoup de terres agricoles à l'époque moderne et les loue aux paysans. Il y a alors un quasi-monopole de ces minorités urbaines au sein des associations de dessèchements (*wateringues*, *waterschap*...) alors qu'elles n'y vivent pas vraiment. On voit alors apparaître une des causes de l'augmentation du rythme des inondations à cette période : la séparation des intérêts entre ceux qui possèdent les terres et contrôlent le système de dessèchement (et ont donc l'initiative ou non d'investir des sommes importantes ou non dans sa maintenance) et ceux qui y vivent vraiment.

On comprend alors les enjeux sociaux et économiques autour de la protection vis-à-vis des inondations qui ont leurs propres conséquences sur des phénomènes qu'on pourrait penser au premier abord seulement « naturels ». S'arrêtant dans une autre étude sur les circonstances des projets d'assèchement et d'endiguement à la même époque, l'auteur montre également comment la réussite de telles opérations résulte d'une volonté d'investisseurs extérieurs en interaction avec les oppositions fréquentes des populations locales<sup>59</sup>. Le conflit autour de l'aménagement hydraulique révèle alors la complexité des enjeux sociaux, économiques et politiques qui influent sur la manière de transformer l'environnement.

Eva Jakobsson a étudié les aménagements d'assèchement et d'endiguement de l'eau pour la mise en culture de zones humides en Suède. L'autrice veut comprendre en quoi un système hydraulique (« *water system* ») se met en place dans la société suédoise entre 1200 et 1900. Elle examine les différentes lois qui ont progressivement régulé les actions d'évacuation des eaux entre voisins, villages, dès le Moyen-Âge, et d'autres lois qui ensuite ont centralisé la question de l'assèchement et fait contrôler ces entreprises par l'Etat et ses fonctionnaires. Ce « système hydraulique » prend alors la forme de sociétés qui s'organisent en lien direct avec les entreprises d'assèchement qui font de leur environnement une création hybride, un espace fortement anthropisé et aménagé. On évoque également dans cet article l'aspect technique par l'étude de certains mémoires scientifiques qui expriment ce que sont les bonnes méthodes d'agriculture. A la rencontre de la théorie et des pratiques, ces sociétés forment alors un « water

---

<sup>58</sup> Tim Soens, « Threatened by the sea, condemned by man? Flood risk and environmental inequalities along the North Sea Coast, 1200-1800 » dans Geneviève Massard-Guilbaud et Richard Rodger (eds.), *Environmental and social justice in the city. Historical perspectives*, White Horse Press., Cambridge, 2011, p. 93.

<sup>59</sup> T. Soens, « Capitalisme, institutions et conflits hydrauliques autour de la mer du Nord (XIIIe-XVIIIe siècle) », art cit, p. 167.



system » autour d'une codification sociale mais aussi technique mise en place progressivement depuis l'époque médiévale<sup>60</sup>.

Petra van Dam a poussé la réflexion sur ce qui caractérise une « société hydraulique ». Ce terme désigne généralement des sociétés dans lesquelles la maîtrise de l'eau joue un rôle majeur dans différents aspects de la vie quotidienne<sup>61</sup>. Elle montre comment les habitants des polders néerlandais ont à l'époque moderne développé une « culture amphibie » (« *amphibious culture* ») qui consistait à vivre avec l'eau et à s'adapter aux inondations, plutôt qu'à lutter uniquement contre, en adaptant leur environnement (division du paysage en compartiments, installations et constructions sur les zones les plus élevées) et leurs pratiques (utilisation de l'eau comme moyen de transport principal et de moyen d'évacuation en cas d'urgence)<sup>62</sup>. Elle décrit de cette manière des sociétés qui ont agi pour réduire leur vulnérabilité en priorité.

L'étude des aménagements hydrauliques et plus particulièrement ici l'assèchement et la lutte contre les inondations donnent des clés de compréhension de certains processus sociaux qui comprennent la question des pouvoirs.

### **Le rôle des ingénieurs**

L'étude de l'aménagement à l'époque contemporaine ne peut pas omettre l'étude du rôle des ingénieurs. En histoire environnementale de l'aménagement à l'époque contemporaine, les ingénieurs et leur rôle ont été déjà beaucoup abordés. Leur inscription dans le jeu local de pouvoirs qui entoure l'aménagement a par exemple été étudié par Emmanuel Brouard<sup>63</sup>. Pierre Caillosse a étudié comment ces « hommes de terrains » avec un « bagage technique » théorique complété par une connaissance des techniques locales se sont imposés comme des figures d'experts sur les questions environnementales locales<sup>64</sup>. Christine Bouisset, Isabelle Degrémont et Sylvie Clarimont ont d'une autre manière mené une étude sur le fonctionnement et l'organisation des services d'ingénieurs des Ponts et Chaussées dans la lutte contre les

---

<sup>60</sup> Eva Jakobsson, « Ditching from a water system perspective. Draining the Swedish water landscape 1200–1900 », *Water History*, 2013, vol. 5, n° 3, p. 364.

<sup>61</sup> T. Soens, « Capitalisme, institutions et conflits hydrauliques autour de la mer du Nord (XIIIe-XVIIIe siècle) », art cit, p. 149.

<sup>62</sup> Petra J. E. M. Van Dam, « An Amphibious Culture: Coping with Floods in the Netherlands » dans Peter A. Coates, David Moon et Paul Warde (eds.), *Local places, global processes: histories of environmental change in Britain and beyond*, Oxford, Windgather Press, 2016, p. 78-93.

<sup>63</sup> Emmanuel Brouard, « Les pouvoirs locaux confrontés au rouissage en Anjou aux XVIIIe et XIXe siècles: comment arbitrer entre les intérêts de l'agriculture, de la pêche, et de l'hygiène publique ? » dans *Pouvoirs et environnement: entre confiance et défiance, XVe-XXIe siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, p. 131-144.

<sup>64</sup> P. Caillosse, « L'ingénieur, l'expert et les transformations naturelles de la pointe du Médoc (début XVIIIe - milieu XIXe siècle) », art cit.

inondations dans les Pyrénées Occidentales<sup>65</sup>. Concernant l'évolution de la figure de l'ingénieur, de sa formation au rôle joué, on peut aussi citer l'article de Chatzis Konstantinos.<sup>66</sup> Celui-ci expose l'évolution du cadre institutionnel de formation des ingénieurs, de leurs effectifs et de leurs services. Evoquons également les travaux de Frédéric Graber qui posent la question des réalités autour du « projet » dans les Travaux Publics, et étudient celui-ci comme une entreprise individuelle de l'ingénieur, mais aussi comme une « forme d'organisation de l'action collective »<sup>67</sup>. Pour revenir à la question de l'inondation, Denis Cœur a étudié comment est apparu et a évolué le concept de risque chez les ingénieurs et l'Etat, en partant de l'exemple du territoire isérois<sup>68</sup>.

### **Histoire de Dunkerque et de la Flandre**

Les études historiques sur le territoire dunkerquois et la plaine maritime ne manquent pas pour aborder la question de l'assèchement, mais très peu approfondissent leurs enjeux à l'époque contemporaine. Rappelons les nombreux travaux de Raphaël Morera<sup>69</sup> et Tim Soens<sup>70</sup> qui ont exploré les processus sociaux, économiques et enjeux de pouvoirs autour de la question de la lutte contre les inondations sur ce territoire aux époques médiévale et moderne. Nous pouvons ajouter deux autres recherches, une du médiéviste Dries Tys seul et une autre co-écrite avec Tim Soens et Erik Thoen ; tous trois sont médiévistes. Ces deux articles qui portent sur les mêmes questions aux mêmes périodes nous permettent de comprendre les héritages sociaux en place autour des aménagements hydrauliques mais aussi l'évolution du paysage flamand.<sup>71</sup> Il

---

<sup>65</sup> C. Bouisset, S. Clarimont et I. Degrémont, « L'État face au risque d'inondation », art cit.

<sup>66</sup> Konstantinos Chatzis, « Les ingénieurs français au XIX<sup>e</sup> siècle (1789 – 1914) – Émergence et construction d'une spécificité nationale », *Bulletin de la Sabix. Société des amis de la Bibliothèque et de l'Histoire de l'École polytechnique*, 2009, n° 44, p. 53 – 63.

<sup>67</sup> Frédéric Graber, « Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) : pour une histoire des projets », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2011, vol. 58-3, n° 3, p. 7-33.

<sup>68</sup> Denis Cœur, « Aux origines du concept moderne de risque naturel en France. Le cas des inondations fluviales (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> s.) » dans René Favier et Anne-Marie Granet-Abisset (eds.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, MSH-Alpes, 2000, p. 117-137.

<sup>69</sup> R. Morera, « Mise en valeur des zones humides et associations de gestion. Naissance et affirmation de nouveaux pouvoirs territoriaux (France, XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », art cit ; R. Morera, « La gestion de l'eau en Calais. Pouvoirs civils et militaires face aux populations locales, fin du 17<sup>e</sup>- début du 18<sup>e</sup> siècle », art cit.

<sup>70</sup> T. Soens, « Threatened by the sea, condemned by man? », art cit ; Tim Soens, « Flood security in the Medieval and Early Modern North Sea Area: a question of entitlement? », *Environment and History*, 2013, vol. 19, n° 2, p. 209–232 ; T. Soens, « Capitalisme, institutions et conflits hydrauliques autour de la mer du Nord (XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle) », art cit.

<sup>71</sup> Dries Tys, « The medieval embankment of coastal Flanders in context » dans Erik Thoen et al. (eds.), *Landscapes or seascapes? The history of the coastal environment in the North Sea area reconsidered*, Turnhout, Brepols Publishers, 2013, p. 199-240 ; T. Soens, D. Tys et E. Thoen, « Landscape transformation and social change in the North Sea Polders, the example of Flanders (1000-1800 AD) », art cit.

s'agit à chaque fois d'initiatives historiques récentes pour poser la question environnementale et sociale à l'endiguement et l' assèchement du paysage.

Concernant Dunkerque en elle-même, Louis Lemaire, qui est une figure d'historien local de la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle, a publié un livre faisant l'histoire de Dunkerque « des origines à 1900 »<sup>72</sup> en 1927, dans une optique surtout politique et économique. Le même a rédigé un article sur la mise en place des inondations défensives de 1914<sup>73</sup>. Ces travaux sont certes assez anciens et ne fournissent pas assez de référencements et de preuves, mais ils donnent des informations importantes et générales sur le contexte de l'époque et contiennent une part de témoignage d'un homme qui a vécu certains événements qu'il décrit. C'est à peu près une situation similaire qui concerne l'ouvrage de Gilbert Delaine sur l'histoire des wateringues publié pour la première fois en 1969. Il s'agit d'un ingénieur et d'une figure dunkerquoise importante de la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Il évoque toute l'histoire de l'organisation du dessèchement dans le département, mais est surtout le plus renseigné sur les époques médiévale et moderne. Alain Cabantous a dirigé également une *Histoire de Dunkerque*<sup>74</sup> publiée en 1983 qui n'abordait pas vraiment l'aspect environnemental. Concentrée exclusivement sur l'espace urbain de Dunkerque, cette histoire s'attache surtout à restituer l'activité économique et ses mutations, et le développement spatial et démographique de la ville et son port, pour la période qui nous intéresse. Cet ouvrage fait office de référence générale pour comprendre de façon globale les enjeux et mutations globales en jeu sur le territoire dunkerquois.

### **Géographie**

Il faut prendre en compte les initiatives scientifiques mêlant histoire et géographie pour comprendre les évolutions physiques d'un paysage donné sur plusieurs années, décennies ou surtout siècles. Elles font appel à une méthode historique traditionnelle, de lecture des sources manuscrites. S'y ajoute une méthode géographique, souvent cartographique, pour visualiser les évolutions physiques et mettre en perspective les sources manuscrites avec d'autres informations. Ce type d'approche prend souvent la dénomination de « géo-histoire ». Marie

---

<sup>72</sup> L. Lemaire, *Histoire de Dunkerque*, op. cit.

<sup>73</sup> Louis Lemaire, « Les inondations défensives de 1914. Bataille de l'Yser », *Revue du Nord*, 1939, vol. 25, n° 98, p. 81-100.

<sup>74</sup> Alain Cabantous (ed.), *Histoire de Dunkerque*, Toulouse, Privat, 1983, 312 p.

Casset<sup>75</sup> utilise par exemple une méthode « régressive » qui consiste à essayer d'identifier les mutations de l'espace littoral de la baie du Mont Saint-Michel progressivement en partant de la situation actuelle de l'état du littoral et en revenant dans le temps au fur et à mesure. Elle peut alors croiser les sources modernes (notamment cartographiques) et médiévales (plus parcimonieuses) manuscrites, aux données issues de recherches naturalistes comme la sédimentologie, pour cerner trois épisodes de mutations depuis les 11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> siècles qu'elle délimite. Ces démarches ouvrent des perspectives supplémentaires dans la compréhension des évolutions des paysages qui lient enjeux sociaux, politiques et les logiques écologiques<sup>76</sup>.

La thèse du géographe Raoul Blanchard soutenue en 1906 a pour sujet la Flandre en elle-même. Cette étude nous donne une assise scientifique importante en géographie physique pour comprendre le territoire qu'on étudie. Elle donne en outre un panorama assez large et complet des sociétés flamandes (géographie humaine), des usages qu'elles font de leur territoire et de leurs activités économiques à la fin du 19<sup>e</sup> siècle et au tout début du siècle suivant<sup>77</sup>. Nous nous appuyons également sur le travail de synthèse géographique de Fernand Verger et Raymond Ghirardi concernant les marais maritimes et estuaires du littoral en France<sup>78</sup>.

Une production géographique récente s'intéresse au réseau d'assèchement actuel, à ses héritages et à son intégration dans les aménagements actuels. L'agence d'urbanisme de Dunkerque (AGUR) a par exemple publié un livret de vulgarisation<sup>79</sup> au sujet de celui-ci, s'intéressant à son histoire mais présentant surtout son fonctionnement institutionnel et technique et les enjeux le concernant aujourd'hui. Cette agence fait alors réaliser des études géographiques de réflexion sur le réseau et sur son intégration dans les aménagements contemporains. Le mémoire d'Anne Charlet réalisé au sein de l'AGUR pose la question de la patrimonialisation et de la mise en valeur des ouvrages d'assèchement sur une partie de ce territoire, et avance des idées sur l'intérêt et les modalités possibles d'intégration et mise en valeur spatiale de ce patrimoine dans les aménagements futurs des pieds de coteaux de la Flandre maritime.<sup>80</sup> Ces études nous donnent des prismes d'analyse certes contemporains mais

---

<sup>75</sup> Marie Casset, « Des paysans contre la mer. Poldérisation et drainages des terres humides sur le littoral de la baie du Mont Saint-Michel au Moyen Âge (xie-xve siècles), Peasants against the sea. Polders and reclaimed land in the bay of Mont-Saint-Michel (11th-15th centuries) », *Annales de Normandie*, 2013, 61<sup>e</sup> année, n° 1, p. 75-106.

<sup>76</sup> Magalie Franchomme et Jean-Jacques Dubois, « Documenter les zones humides : vers une meilleure compréhension des paysages d'eau du XIX<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> s. », *Géocarrefour*, 2010, vol. 85, n° 1, p. 7-16.

<sup>77</sup> R. Blanchard, *La Flandre*, op. cit.

<sup>78</sup> F. Verger et R. Ghirardi, *Marais maritimes et estuaires du littoral français*, op. cit.

<sup>79</sup> Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, *Les waterings : hier, aujourd'hui et demain*, Dunkerque, Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, 2014, 67 p.

<sup>80</sup> Anne Charlet, *La valorisation du patrimoine des waterings de la plaine maritime flamande : l'étude des pieds de coteaux à partir de références locales et nationales*, Rapport de stage de fin de Master 1 Politiques

qui peuvent s'avérer utiles pour questionner historiquement les choix dans la gestion de l'eau et comprendre des enjeux particuliers dont on n'avait peut-être pas cerné les contours.

## Problématique

Dans la lignée de ces travaux, on mènera une étude de la gestion des eaux d'assèchement dans le territoire dunkerquois et dans son espace rural. Il s'agira de comprendre comment celle-ci évolue en lien avec les enjeux sociaux, politiques, économiques de la période et comment elle s'inscrit dans l'environnement urbain et non urbain. On essaiera d'analyser en quoi les améliorations du dessèchement sont le résultat d'un jeu de pouvoirs constant entre des associations de propriétaires coutumières et un Etat technicien de plus en plus prépondérant, mais également comment elles se transcrivent à une période d'intensification d'activités économiques qui dépendent de l'eau et d'expansion urbaine. Ce ne sont pas moins de quatre-vingt mille hectares de terres qui sont asséchées dans la partie française de la plaine maritime flamande, de Calais à la frontière belge ; ce système complexe est formé de centaines de fossés, de plusieurs grands canaux, écluses et pompes et tient ses trois villes portuaires et dizaines de communes rurales protégées des inondations intérieures. De 1852 à 1929, Dunkerque devient un port commercial et industriel dynamique majeur pour la France. L'intensification et l'extension spatiale de son activité portuaire ont lieu en parallèle d'une extension urbaine et explosion démographique en dehors de ses limites communales marquées par ses fortifications, démantelées à partir de 1929. Le système de wateringues connaît une transition de son mode de gestion et de son inscription dans l'espace dunkerquois. Alors que les associations de propriétaires sont réorganisées, démocratisées mais mises sous un contrôle plus important des ingénieurs des Ponts et Chaussées, le système hydraulique d'assèchement est modernisé tandis que les pouvoirs publics y portent un regard nouveau, puisqu'il entre en interaction direct avec le système de navigation interne, le fonctionnement des écluses maritimes et l'organisation urbaine de Dunkerque. Nous essaierons alors d'examiner comment les acteurs de l'assèchement et premiers concernés prennent une place importante ou non et un nouveau rôle dans des aménagements à l'envergure adaptée aux besoins d'une ville portuaire en plein développement urbain et économique.

Dans la perspective de comprendre les enjeux transversaux entre urbain et rural que posent les cours d'eau de ce territoire, nous tâcherons dans notre étude de nous concentrer sur l'étude de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, qui s'étend au Sud-Est de Dunkerque, entre le port et Bergues à l'Ouest et, à l'Est, jusqu'à la frontière belge et les Moères françaises. Tous ses ouvrages de dessèchement sont reliés aux canaux qui mènent au port de Dunkerque, où s'évacuent

notamment ses eaux et celles des Moères françaises et belges, et posent alors des questionnements pertinents sur le rapport entre ville et campagne dans leur gestion continue.

## Sources

La première partie des sources sur lesquelles nous nous appuyons se trouvent aux archives municipales de Dunkerque, qui rassemblent également celles de plusieurs villes de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD). Les sources qui nous intéressent sont alors surtout celles concernant les travaux publics, qui touchent à la question de l'eau directement ou indirectement. La *Série S – Fonds publics déposés* regroupe les archives des différents services de l'Etat classés en sous-séries. La sous-série *5S - Fonds des ports de Dunkerque et Gravelines / Grand-Fort-Philippe* regroupe tout d'abord les archives déposées par le Port autonome de Dunkerque (PAD) en 1992-1993 qui sont en fait des archives du service maritime des Ponts et Chaussées du département du Nord, de la fin du XVIIIe siècle à la création du PAD en 1966, qui était localisé à Dunkerque. Le service dépend de la préfecture du Nord basée à Lille mais aussi de la sous-préfecture à Dunkerque. On y retrouve alors les dossiers de l'ingénieur en chef du service maritime (parfois appelé « Ingénieur du port de Dunkerque » par ses interlocuteurs) et des différents ingénieurs du service. Ceux-ci sont en charge des deux ports du département (Gravelines/Grand-Fort-Philippe et Dunkerque), et donc, du dernier chaînon du réseau d'évacuation des eaux des Wateringues, puisque les eaux s'écoulent par des canaux débouchant dans les ports. On s'intéresse alors notamment aux sources traitant de la gestion ou de modifications du port et celles concernant la gestion des eaux intérieures. La sous-série *5O – Régime des eaux (Canaux, port)* qui regroupe les archives de la ville de Dunkerque et de son service des eaux. Dans cette sous-série j'utilise la cote (5O15) « Wateringues » où l'on identifie des documents d'entre 1791 et 1935 qui concernent les affaires relatives au dessèchement des wateringues qui ont également concerné la ville et la cote (5O7) qui concerne les améliorations portuaires entre 1874 et 1946. J'utilise également la cote (3D2) issue de la sous-série *3D – Administration générale de la commune de Dunkerque 1790-1986* où figurent différents documents de la municipalité concernant les projets successifs d'agrandissement et plans d'urbanisme de la ville entre 1879 et 1944.

Les documents techniques que sont les fameux « rapports d'ingénieurs », « avant-projets » de travaux et projets d'aménagement, et les plans les accompagnant ne représentent qu'une partie du contenu des fonds exploités. Ce sont des documents qui peuvent être produits, reçus, ou encore trouvés et rassemblés par le service en question d'ingénieur en question.

D'abord, on retrouve des **documents techniques**. Il s'agit de documents, écrits ou iconographiques, souvent internes aux services des Ponts et Chaussées. Beaucoup de ces



documents sont des retours du travail des ingénieurs ordinaires, qui ont donc des missions plus « de terrain » sur des objets plus précis.

Les différents dossiers contiennent parfois des **textes administratifs ou législatifs**. Il s'agit essentiellement des textes réglementaires, que ce soient des décrets préfectoraux, des décisions du Conseil Général ou encore les textes de lois qui régissent l'organisation des wateringues, le dessèchement, le fonctionnement du port ou encore l'aménagement de celui-ci. Notons qu'une partie des archives du service maritime concernant les wateringues a été incendiée en 1940<sup>81</sup>.

On dispose également de sources sur les **associations de dessèchement**. Plus précisément, les interventions directes émanant de ces associations de propriétaires nous intéressent ici. Ainsi, ce sont surtout des documents qui sont parvenus aux services des Ponts et Chaussées à Dunkerque, et ils ne représentent sûrement pas la plus grande partie des documents qui témoignent de l'activité interne des associations ou en relation avec d'autres associations ou d'autres acteurs. L'objet le plus important de ces types de documents est la réclamation envers une autorité supérieure.

D'autres documents concernent les échanges des ingénieurs avec les **autres instances publiques ou privées** dont les ingénieurs des Ponts et Chaussées ne dépendent pas directement, comme les élus locaux ou la Chambre de Commerce.

Nombre des documents sont produits pour les **autorités supérieures desquelles dépendent les services des Ponts et Chaussées**. Les trois services d'ingénieurs étudiés (maritime, hydraulique et navigation) rendent des comptes à l'administration départementale et donc au préfet du Nord et à la sous-préfecture de Dunkerque. Le préfet du Nord est le représentant du gouvernement et des différents ministères au sein du département. Ainsi, chaque service est rattaché à un ministère. En s'appuyant sur les bordereaux et les en-têtes des écrits provenant de ces services, on constate que le service maritime (principal producteur de sources dont on dispose ici) est rattaché au ministère des Travaux Publics.

Quelques sources dont on dispose également sont des **correspondances et échanges entre les différents services des Ponts et Chaussées**. Ceux-ci ont souvent lieu indirectement, par le biais d'une autorité supérieure (souvent le préfet du Nord). Il s'agit le plus souvent pour les différents ingénieurs de s'entendre et de coordonner leurs activités et décisions, puisque leurs compétences touchent à un objet et territoire commun.

---

<sup>81</sup> AMDK, 5S/893 « Wateringues – Plans et études divers » (1822-1963), *Lettre de Vermont à René Smagghe*, 10 octobre 1956.

Parmi les documents épars, il y a quelques **plans et cartes** dressés par les ingénieurs qu'on retrouve dans certains cartons d'archives. Ceux-ci représentent souvent une section des wateringues à un moment, détaillant les différents ouvrages hydrauliques. Beaucoup de ces plans sont dressés pour accompagner un avant-projet.

Les archives départementales du Nord à Lille présentent un fonds d'archives également fourni. C'est traditionnellement dans la série S de ces archives (à ne pas confondre avec la série S des archives de Dunkerque précédemment évoquée) que se trouvent les fonds des services des Ponts et Chaussées du département du Nord avant 1940.

Dans les archives du service hydraulique des Ponts et Chaussées, nous avons dépouillé les dossiers qui concernaient directement la 4<sup>e</sup> section des Wateringues à notre période. On peut distinguer deux séries de cotes. Tout d'abord, les cotes S/8693 à S/8698 sont celles de dossiers d'ingénieurs qui sont assez similaires de ceux du service maritime aux archives municipales de Dunkerque. S'étendant entre 1855 et 1898, ces dossiers comportent souvent des sous-dossiers concernant une affaire spécifique, ici forcément rattachée à la 4<sup>e</sup> section<sup>82</sup>. On retrouve dans les cotes S/8699 à S/8703 un dossier pour chaque année de 1870 à 1879 et de 1885 à 1895, où les comptes annuels figurent. On dispose de la procédure très détaillée que rassemble et produit le percepteur de l'association chaque année. Précisons que ces types de dossiers existent pour chacune des sections du Nord, référencés dans la même série aux cotes précédentes.

Nous avons également une suite de cotes, entre S/8404 et S/8416 qui traitent des affaires d'inondation, drainage ou encore d'irrigation dans le département. Ces dossiers semblent être les archives de la direction du service hydraulique en lien direct avec la préfecture du Nord concernant les inondations, et traitent des principes généraux adoptés par l'administration supérieure sur ces questions notamment.

La sous-série S/3519 à S/3526 concerne le fonctionnement global du service hydraulique des Ponts et Chaussées du Nord, et retrace notamment annuellement tous les travaux effectués dans le département classés par lieux et thèmes. J'étudie également les sous-séries S/8042 à S/8054 et S/7896 à S/7987 qui sont les dossiers de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département concernant les travaux du port, notamment sur l'extension de celui-ci.

---

<sup>82</sup> ADN, S/8693 à S/8698, « Dessèchements, Wateringues (4eme section) », « Administration-Personnel, Travaux-Compatibilité », 1855-1898

Pour la période après 1900, j'utilise plusieurs cotes d'archives qui reprennent ces objets (assèchement et ses ouvrages, aménagement du port) mais qui ne sont pas classées par sous-séries ou thèmes.

La série 141J qui regroupe les archives du service spécial des Voies Navigables du Nord et du Pas-de-Calais, service spécial des Ponts et Chaussées basé à Douai, surtout les cotes entre 141J/341 et 141J/389 concernant les canaux de l'arrondissement de Dunkerque est également utilisée. Le rôle de la navigation et les relations entre ce service et les acteurs locaux au sujet des aménagements hydrauliques dans le terrain étudié est aperçu dans les dossiers d'archives des autres services techniques et on retrouve ici justement les affaires les concernant. Chaque affaire, projet de travaux notamment faisant intervenir ce service fait l'objet d'un sous-dossier.

On utilise aussi quelques cartons d'archives du Génie militaire, dont la série 66J concerne les fortifications de la ville de Dunkerque, fondamentalement liées à la question de l'extension du port et de la ville, une des préoccupations majeures et cause d'aménagements hydrauliques touchant au problème de la navigation et de l'assèchement à Dunkerque à la période étudiée.

Les archives nationales du ministère de l'Agriculture concernant le Génie rural et l'hydraulique agricole contiennent une cote où sont rassemblés les documents concernant des affaires concernant la 4<sup>e</sup> section des wateringues du Nord qui ont requis une intervention des services du ministère entre 1842 et 1919. Ceux-ci concernent des réclamations de la commission administrative ou encore des projets de travaux<sup>83</sup>. D'autres cotes des mêmes services sont également utilisées. La cote 19920428/31 contient des dossiers du ministère dans les années 1970 qui rassemblent des textes de lois, des cartes ou toutes autres informations utiles anciennes ou récentes pour faire un état des lieux du système d'assèchement des wateringues pour en réviser le mode d'administration des wateringues.

Quelques sources imprimées accompagnent ce corpus. Le réseau d'assèchement de la Flandre maritime a fait l'objet de mémoires ou notices notamment qui revenaient sur son fonctionnement, son histoire et ses enjeux futurs, à la fin du 19<sup>e</sup> siècle et dans la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Marcel Dolez, docteur en droit, a par exemple soutenu sa thèse en 1907 sur les Moères et l'administration de cette association syndicale de dessèchement particulière.<sup>84</sup> Ce

---

<sup>83</sup> AN, F/10/5861, « Nord (Wateringues, 4<sup>e</sup> Section) ».

<sup>84</sup> Marcel Dolez, *Les moères en France et en Belgique: étude comparative avec les wateringues*, Lille, Librairie René Giard, 1907, 534 p.

travail se concentre alors sur l'association en elle-même, son fonctionnement, les lois qui la régissent. Il attache une bonne partie de son étude à comparer cette association aux sections de wateringues. Alfred Antoine, sous-préfet de Saint-Omer, a réalisé une étude sur les wateringues françaises des départements du Nord et du Pas-de-Calais.<sup>85</sup> Ce petit livre (une soixantaine de pages) s'attache surtout à détailler le fonctionnement administratif des associations de dessèchement.

On peut citer aussi deux documents rédigés par des ingénieurs, l'un du conducteur spécial de la 4<sup>e</sup> section des wateringues en 1860 nommé Durand<sup>86</sup>, et l'autre par l'ingénieur en chef du service maritime en 1873, Alexandre Plocq.<sup>87</sup> Le premier s'intéresse aux différents ouvrages de dessèchement, aux canaux de navigation et à l'alimentation de la ville de Dunkerque en eau. Le second s'intéresse au territoire dunkerquois en général, à ses différents aspects dont le dessèchement. Les deux documents présentent beaucoup de données techniques pour comprendre les phénomènes naturels et les travaux effectués.

Nous utiliserons également un document rédigé en 1891 par un avocat nommé Ovigneur<sup>88</sup>. Ce mémoire vise à défendre l'administration des Moères françaises et est donc une pièce apportée dans un procès entre la 4<sup>e</sup> section des Wateringues et les Moères. Il s'agit d'un long mémoire qui s'appuie sur des droits historiques revendiqués, le passage en revue des accusations émanant de la 4<sup>e</sup> section et leurs réfutations.

---

<sup>85</sup> Alfred Antoine, *Les wateringues françaises (Nord et Pas-de-Calais)*, Saint-Omer, Imprimerie Joly-Thuilliez, 1923, 65 p.

<sup>86</sup> Durand, *Mémoire pour servir à faire connaître le régime des eaux de l'arrondissement de Dunkerque, tant pour le dessèchement du pays que pour la navigation, l'irrigation et l'alimentation de la ville de Dunkerque par les eaux douces*, Dunkerque, Ch. Maillard, 1860, 186 p.

<sup>87</sup> Alexandre Alfred Plocq, *Port et rade de Dunkerque : notice*, Paris, Impr. nationale, 1873, 107 p.

<sup>88</sup> Ovigneur, *Mémoire pour l'administration des Moères françaises contre la 4e section des Waeteringues*, Lille, Imprimerie L. Danel, 1891, 68 p.



Nous aborderons dans une première partie introductive les caractéristiques principales du territoire étudié. Nous reviendrons sur la formation de la Flandre maritime, sur sa géomorphologie et l'historique de ses transformations par l'occupation humaine qui expliquent la situation de celle-ci au 19<sup>e</sup> siècle. Nous expliquerons l'évolution en gros traits de la ville de Dunkerque qui devient un centre économique et institutionnel notamment grâce à son hinterland et son implantation maritime, et nous détaillerons le fonctionnement, la gouvernance et les principes du réseau complexe d'assèchement des wateringues.

Nous étudierons dans un second mouvement la gestion de l'écoulement des eaux et comment elle résulte de processus décisionnels entre les différents acteurs de l'échelle locale à l'échelle internationale. Entre tensions et concertations, il s'agira de comprendre comment ont évolué ces processus décisionnels et la place accordée ou obtenue par les associations de dessèchement et les propriétaires dans ceux-ci. Par extension on analysera comment l'enjeu de lutte contre les inondations intérieures a été mis en balance avec les autres enjeux et intérêts locaux qui sont apparus durant la période.

La troisième partie consistera en une analyse de la catastrophe, cette situation d'urgence où un incident se transforme en accident ayant des impacts non négligeables. On essaiera d'analyser ces événements comme polarisateurs de tensions ou moments de ruptures dans le rapport des sociétés à leur territoire et à la ressource hydraulique et dans la manière dont elles la transforment ou en font usage. Pour examiner la catastrophe, il faudra alors la comprendre comme un moment d'urgence qui mobilise les différents acteurs de pouvoirs et les fait interagir. On abordera également la question de la gestion du risque, c'est-à-dire la manière dont la catastrophe est imaginée, représentée et appréhendée en amont.

Nous questionnerons enfin les enjeux autour des grands projets d'aménagements qui impactent la gestion de l'eau surtout à partir des années 1880. Il s'agira de comprendre par le biais des études de ces projets à grande échelle comment les espaces urbain et non urbain sont interreliés, marqués et transformés par des aménagements qui mettent en lien les impératifs de protection contre les inondations et des intérêts économiques.



**PARTIE I**

**LA PLAINE MARITIME FLAMANDE :**

**UN TERRITOIRE VULNÉRABLE**

**MAIS DE PLUS EN PLUS HABITÉ ET**

**MIS EN VALEUR**





Il s'agit dans cette partie d'offrir un panorama synthétique du territoire que nous étudions. On présentera d'abord la formation de la plaine maritime flamande et les différentes étapes d'installation humaine et mise en valeur de cette plaine essentiellement agricole qui s'est organisée grâce et autour d'une gestion continue d'évacuation des eaux et de lutte contre les inondations. Nous reviendrons sur l'évolution en gros traits de la ville de Dunkerque qui devient un centre économique et institutionnel notamment grâce à son hinterland mais aussi par sa position stratégique, et nous détaillerons le fonctionnement, la gouvernance et les principes du réseau complexe d'assèchement des wateringues.



# Chapitre 1. Topographie et géographie de la plaine maritime flamande

## 1. La formation de la plaine et l'installation humaine dans les estuaires

Il y a peu de pays où l'aspect, la valeur du sol, le tracé des cours d'eau, leur régime, en un mot les conditions géographiques, aient été pareillement transformées par l'homme. La plaine maritime a été asséchée, ses eaux évacuées, ses terres 'endiguées, purgées, raffermies'.<sup>1</sup>

Il faut alors revenir sur l'histoire des transformations du paysage de la plaine maritime jusqu'à la période qu'on étudie pour cerner les logiques sociales, politiques ou encore géographiques qui résultent de cette histoire. L'histoire de l'assèchement progressif de cette région qui a vraiment commencé vers le 12<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup> nous est relativement bien connue jusqu'à la Révolution française, grâce à divers travaux d'érudits locaux de la fin du 19<sup>e</sup> et début du 20<sup>e</sup> siècle. Ces travaux, écrits par un géographe comme Raoul Blanchard<sup>3</sup>, un docteur en droit<sup>4</sup> ou encore pour le seul assez récent un ingénieur<sup>5</sup> se sont notamment arrêtés sur ces assèchements de façon détaillée. La plupart se contentent, pour leurs enjeux contemporains, de décrire le fonctionnement institutionnel des associations de dessèchement et les lois qui les régissaient. On met également à jour ces données sur l'assèchement de cette région et la formation du paysage actuel grâce aux travaux du réseau de chercheurs belges *Comparative Rural History of the North Sea Area* qui abordent directement le sujet de la transformation du paysage de la Flandre maritime par action humaine ou non.<sup>6</sup>

On peut alors modestement essayer de résumer en quelques lignes les phases historiques de la formation du paysage de la Flandre maritime en s'appuyant sur ces nombreuses études.

La plaine maritime flamande était autrefois un territoire de marais et était peu habitée. Jusqu'au 9<sup>e</sup> siècle, les marées hautes remontaient sur plusieurs kilomètres dans les terres que nous connaissons aujourd'hui et dans les cours d'eau (fig. 6). Cette plaine est celle de nombreux estuaires, dont nous connaissons encore ceux de l'Escaut, l'Yser ou encore l'Aa. Les marées

---

<sup>1</sup> R. Blanchard, *La Flandre*, *op. cit.*, p. 520.

<sup>2</sup> T. Soens, D. Tys et E. Thoen, « Landscape transformation and social change in the North Sea Polders, the example of Flanders (1000-1800 AD) », art cit, p. 135.

<sup>3</sup> R. Blanchard, *La Flandre*, *op. cit.*

<sup>4</sup> M. Dolez, *Les moères en France et en Belgique*, *op. cit.*

<sup>5</sup> G. Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France*, *op. cit.*

<sup>6</sup> Voir par exemple T. Soens, D. Tys et E. Thoen, « Landscape transformation and social change in the North Sea Polders, the example of Flanders (1000-1800 AD) », art cit ; C. Baeteman, « History of research and state of the art of the Holocene depositional history of the Belgian coastal plain », art cit.

successives ont progressivement déposé des alluvions, qui, s'accumulant, ont réhaussé progressivement la hauteur des terres submergées qui se végétalisent et résistent progressivement aux eaux<sup>7</sup>. C'est la formation des cordons dunaires. Ainsi, sans grande action humaine, hormis quelques établissements de buttes, la plaine maritime dans son ensemble n'est plus systématiquement submergée par les marées à partir de la fin du 9<sup>e</sup> siècle et la ligne de côte n'a fait depuis que doucement reculer, en ce qui concerne l'espace entre Dunkerque et Calais<sup>8</sup>. C'est alors qu'on retrouve des traces de l'apparition de localités d'habitations à la même époque, protégées de la mer par les dunes, et stimulées par la création du comté de Flandres (9<sup>e</sup> siècle) et son réseau de places-fortes<sup>9</sup>. La taille des estuaires diminue également progressivement à la même époque. Les siècles qui ont suivi sont ceux d'une lutte contre la mer par une série d'endigements réalisés par les populations locales sous la direction des comtes de Flandres et d'évêchés.<sup>10</sup>

La « lutte contre la mer »<sup>11</sup> a été la première tâche pour permettre aux humains d'habiter plus facilement la région ; constituée de digues artificielles et du cordon dunaire, cette protection a été mise en place assez rapidement et a été progressivement entretenue et modernisée. Ainsi, entre le 10<sup>e</sup> et le 12<sup>e</sup> siècle, il existe un mouvement important d'endiguement de la côte. Procédant par étapes qui prennent un certain temps, les habitants ont construit des digues successives, d'abord entourant des parcelles de terres puis finalement devenant des « murs » face à la mer venant compléter le cordon dunaire<sup>12</sup>.

On passe alors de sociétés qui vivaient dans des marais et s'adaptaient à l'eau à des installations stables et protégées des marées, avec le développement de petites propriétés paysannes coexistant avec une élite de fermiers riches et les hommes d'institution (souvent d'Eglise à l'époque).<sup>13</sup> La protection contre les marées et les inondations par la mer est acquise à partir du 12<sup>e</sup> siècle. Les seuls moments d'instabilité ont été causés par l'absence ou la négligence des habitants et/ou dirigeants dans l'entretien des digues. L'endiguement a rapidement causé le problème de l'érosion des plages et des dunes directement confrontées à la force entière des marées. Couplée à un usage de la dune comme lieu de pâturage, cette fragilité est l'objet dès les 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles de mesures pour renforcer les dunes qui se sont répétées et

---

<sup>7</sup> F. Verger et R. Ghirardi, *Marais maritimes et estuaires du littoral français*, op. cit., p. 302.

<sup>8</sup> R. Blanchard, *La Flandre*, op. cit., p. 208.

<sup>9</sup> D. Tys, « The medieval embankment of coastal Flanders in context », art cit, p. 210-211.

<sup>10</sup> G. Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France*, op. cit.

<sup>11</sup> R. Blanchard, *La Flandre*, op. cit., p. 265.

<sup>12</sup> T. Soens, D. Tys et E. Thoen, « Landscape transformation and social change in the North Sea Polders, the example of Flanders (1000-1800 AD) », art cit, p. 139.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 135.

existent encore aujourd'hui<sup>14</sup> (réensablement, établissement d'une nouvelle dune...). On note une certaine stabilité de la ligne de côte et de la résistance face aux mouvements de la mer surtout depuis le 17<sup>e</sup> siècle, avec pour seul cas grave la tempête de 1953 qui a touché le Nord de la France, la Belgique, le sud du Royaume Uni et surtout les Pays-Bas<sup>15</sup>.

## **2. Un quadrillage de l'espace et une vie rythmée par l'eau pour se protéger des inondations intérieures**

Se protéger des inondations des eaux intérieures a été rapidement, et est toujours, un des enjeux majeurs pour cette plaine dont les caractéristiques géographiques font sa vulnérabilité.

« La Flandre, par opposition avec les pays voisins, c'est le pays bas, c'est le pays plat, c'est le pays humide. »<sup>16</sup> : cette assertion de Blanchard résume ces circonstances qui font de la Flandre, et en particulier sa plaine maritime, un pays vulnérable aux inondations par les eaux intérieures. Ce pays bas, en contrebas de l'arrière-pays à l'altitude plus haute (des Monts des Flandres et de l'Audomarois par exemple) et protégé du cordon dunaire et des digues, reçoit logiquement les écoulements de ces régions, en partie par les rivières et cours d'eau comme l'Aa pour le territoire spécifique auquel on s'intéresse (la plaine maritime flamande française). Plat pays, la Flandre maritime ne connaît pas vraiment de pente et d'espace plus bas où les eaux peuvent s'écouler. Enfin, la terre de la plaine maritime flamande est très humide et saturée d'eau, et ne peut absorber les pluies et écoulements. Raoul Blanchard résume cet état de fait dans sa thèse:

Par sa situation de plaine basse étendue tout au long de la Flandre et la séparant de la mer, la région maritime reçoit toutes les eaux flamandes, sans compter celles que l'Aa et l'Escaut lui amènent des pays voisins. L'afflux est général ; il faut que tout passe là, s'écoule à la surface de ce sol sans pente. Il ne faut pas compter sur l'infiltration : cette terre est déjà saturée d'eau. L'épaisseur des sables pissarts, sous laquelle l'argile yprésienne étend son imperméable masse bleuâtre, est aussi liquide que solide ; l'eau douce qui y pénètre par les lacunes de l'argile poldérienne y est mêlée à l'eau de mer dont aucune cloison imperméable n'empêche la lente invasion. Tout ce qui tombe des nuages, tout ce qui descend de l'intérieur doit donc couler à la surface de la plaine.<sup>17</sup>

Les caractéristiques principales de la région sont donc : une plaine qui repose sur un banc d'argile compacte d'une grande puissance (argile yprésienne), une plaine souvent en

---

<sup>14</sup> Voir par exemple les travaux de renforcement de la partie Ouest de la digue de Dunkerque en 2018-2019.

<sup>15</sup> D. Tys, « The medieval embankment of coastal Flanders in context », art cit, p. 226-228.

<sup>16</sup> R. Blanchard, *La Flandre*, op. cit., p. 6.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 264.

dessous ou proche du niveau moyen de la mer, une nappe phréatique proche de la surface, un sous-sol essentiellement constitué de sable gris très fin (sable « pissart ») qui coule quand il est imbibé d'eau, et un sol qui a une très faible capacité de rétention. L'imperméabilité de la couche d'argile yprésienne a pour conséquence la présence de la nappe phréatique à un niveau proche du niveau du sol.

Ces caractéristiques détaillées par Gilbert Delaine expliquent en partie le soin particulier nécessaire pour préserver l'équilibre hydraulique de la région. Le réseau de fossés et de canaux répond à cette nécessité<sup>18</sup>. Ainsi, l'hiver et pendant les saisons pluvieuses, les fossés sont tenus au niveau le plus bas possible pour maintenir le profil hydraulique du sol très bas et pour accueillir les eaux de pluie qui ne s'infiltrent pas puis pour les évacuer. L'été, les canaux et fossés sont à l'inverse maintenus à un niveau très haut. Outre l'utilisation de ces eaux pour l'irrigation des cultures, cela permet de maintenir une couche d'eau douce dans la partie supérieure des sables pissarts et d'empêcher la remontée d'eau saumâtre à la surface (les conséquences pour les terres agricoles d'une remontée d'eaux en partie salées sont évidemment catastrophiques).<sup>19</sup>

A partir du 12<sup>e</sup> siècle environ, les habitants de la région se sont alors attachés à creuser, moderniser et entretenir un réseau d'évacuation des eaux intérieures. Cette entreprise a consisté à creuser sur tout le territoire des fossés (watergands) qui canalisent les écoulements d'eau. Ils sont reliés à des canaux et artères plus larges qui sont prolongés jusqu'aux « endroits où s'interrompt la ligne de dunes »<sup>20</sup>, pour rejeter à la mer les eaux intérieures. Afin d'éviter qu'à marée haute la mer ne s'engouffre dans ces mêmes artères artificielles, des écluses de mer sont installées.

En France, ce réseau s'étend dans un « triangle » virtuel entre Calais, Saint-Omer, et la frontière belge au Nord-Est de Dunkerque (fig. 1). Il correspond à l'étalement de l'ancien estuaire de la rivière Aa. Cette entreprise a réellement débuté au 12<sup>e</sup> siècle, et a vu s'organiser les différents propriétaires des terres pour assurer leur dessèchement.

Cela prit la forme d'associations de dessèchements, appelées associations de wateringues, dans lesquelles des propriétaires voisins, sous une autorité supérieure (les comtes de Flandres aux débuts de ces associations), prennent en charge la construction et l'entretien de ces ouvrages d'assèchement pour cultiver les terres asséchées. Ces travaux sont financés par un impôt sur les wateringues, appelé *geschot* à ses débuts, proportionnellement payé suivant la

---

<sup>18</sup> G. Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France*, op. cit., p. 155.

<sup>19</sup> *Ibid.*, p. 155-157.

<sup>20</sup> R. Blanchard, *La Flandre*, op. cit., p. 270.

superficie du terrain du propriétaire.<sup>21</sup> On peut résumer brièvement l'organisation administrative de ces waterings avec l'existence une Assemblée (plus ou moins ouverte selon les époques) à laquelle participent les propriétaires pour élire leurs administrateurs. Le droit de vote est plus ou moins important et ouvert selon les époques. Cette assemblée générale élit alors une commission administrative en charge de répartir les travaux et dépenses, plus généralement de prendre des décisions concernant l'association. Simplifiée, cette description correspond néanmoins à une organisation qui a certes été modifiée plusieurs fois mais reprend les mêmes fondements encore au 19<sup>e</sup> siècle.

L'entreprise d'assèchement de la région, qui résulte d'un équilibre entre les pouvoirs centraux, locaux et les associations de propriétaires, a perduré et mis sa marque sur le paysage : des espaces ruraux peu boisés, quadrillés par un réseau de fossés et canaux reliés par des écluses. Entre le 12<sup>e</sup> siècle et le 19<sup>e</sup> siècle, le dessèchement de ces terres a perduré et s'est modernisé progressivement. Certains fossés ont été comblés, d'autres canaux ont été creusés, élargis... Des cités portuaires sont nées aux endroits où le cordon dunaire laisse place à une digue et où les plus grandes artères viennent déverser les eaux intérieures dans la mer : Gravelines, Calais, Ostende, Dunkerque...

Évidemment, il ne s'agit pas d'un mouvement linéaire de contrôle de l'eau : l'entretien de ce réseau a pu être délaissé à certaines périodes et selon les endroits, avec le monopole pris par des acteurs extérieurs du territoire sur les associations de waterings aux 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles<sup>22</sup> par exemple. Les autorités militaires, dont les intérêts différaient de ceux des populations locales dans le contexte de contestation de la région à l'époque moderne notamment, ont pu délaissé le réseau volontairement<sup>23</sup> ou provoqué des inondations par but stratégique par exemple.

La plaine maritime flamande est donc constituée d'estuaires, protégés de la mer par un cordon dunaire et des digues et dont les eaux intérieures par un réseau d'assèchement pris en charge en partie par les propriétaires privés.

Concernant la plaine maritime flamande française, il faut s'intéresser à la transformation du bassin inférieur de l'Aa, une rivière qui débute dans l'Audomarois et se déverse principalement aujourd'hui au niveau de Gravelines. Son bassin s'étendait de Calais à Nieuport

---

<sup>21</sup> T. Soens, « Threatened by the sea, condemned by man? », art cit, p. 102.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 107.

<sup>23</sup> R. Morera, « La gestion de l'eau en Calaisis. Pouvoirs civils et militaires face aux populations locales, fin du 17<sup>e</sup>- début du 18<sup>e</sup> siècle », art cit.



(en Belgique). Tout ce territoire a été découpé en wateringues et mis hors d'eau, surtout à partir du 12<sup>e</sup> siècle. Gilbert Delaine a retracé les étapes de ce long processus.

La rivière Aa a d'abord été endiguée et canalisée pour qu'elle se déverse au niveau de Gravelines (avec mise en place d'une écluse), de telle manière qu'elle ne subisse plus le refoulement d'eau salée avec les marées. Ses divers affluents ont tous été canalisés, drainés et mis en réseau. La plupart des grandes artères du dessèchement sont des anciens affluents de l'Aa, comme la Colme (qui rejoignait Dunkerque et Nieupoort), devenue canaux de la Haute-Colme et Basse-Colme, ou encore le Haven Dyck (« fossé du port »), devenu canal de Bergues (de Bergues à Dunkerque)<sup>24</sup> (fig. 7 et 10).

### **3. L'assèchement des Moères en 1826 et l'organisation de l'assèchement global du territoire dunkerquois**

Les Moères (fig. 8), deux étangs entre Furnes et Bergues à cheval sur la frontière franco-belge et dernier témoin de l'invasion marine<sup>25</sup>, ont été vraiment sorties des eaux en 1826<sup>26</sup>, après de nombreuses tentatives de dessèchement de cet ancien marais par l'installation d'une digue circulaire et d'un canal (*Ringsloot*) dans lequel sont tirées les eaux avec plusieurs moulins puis avec des machines à vapeur. Cette entreprise avait déjà été réalisée au 17<sup>e</sup> siècle mais mise à mal par les divers conflits armés. L'assèchement des Moères (Grandes et Petites Moëre) a bouleversé le système de dessèchement autour de Dunkerque et notamment de la 4<sup>e</sup> section des wateringues. Alors qu'il s'agissait auparavant d'un lac de fonds dans lequel se déversaient une partie des eaux, les Moères sont devenues un « fonds dominant » qui déverse ses eaux vers la 4<sup>e</sup> section des wateringues.<sup>27</sup>

On peut revenir de façon plus détaillée sur le fonctionnement du réseau d'assèchement dans cette section de wateringues et autour de Dunkerque tel qu'il existe au 19<sup>e</sup> siècle. On l'a vu, ce réseau est indispensable pour maintenir une activité agricole (surtout la culture de la betterave ici) et les habitations sur ces terres basses. Il s'agit en fait d'un double réseau, puisque les artères principales d'assèchement sont également pour beaucoup aussi des canaux de navigation (fig. 9).

---

<sup>24</sup> G. Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France*, op. cit., p. 159.

<sup>25</sup> R. Blanchard, *La Flandre*, op. cit., p. 169.

<sup>26</sup> *Ibid.*, p. 287.

<sup>27</sup> G. Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France*, op. cit., p. 157.

Nous nous intéressons ici à la partie du réseau de dessèchement de la 4<sup>e</sup> section, c'est-à-dire grossièrement toute la zone délimitée à l'Ouest par le canal de Bergues à Dunkerque, à l'Est par la frontière, au Nord par les dunes et au Sud par le canal de la Basse-Colme (fig. 10). Ce réseau d'assèchement est relié aux fossés et canaux des Moères et des wateringues belges jusqu'à Furnes. Raoul Blanchard décrit le fonctionnement général du réseau dans une analogie avec l'appareil circulatoire du corps humain : « des rivières et des canaux de navigation l'eau pure s'écoule, vannes levées, dans l'innombrable réseau capillaire des *watergands*, qui la ramènent, utilisée et impure, aux grosses veines des canaux de dessèchement ; et ceux-ci vont gagner la mer en se glissant à travers les mailles du réseau navigable »<sup>28</sup>.

Dans le cas de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, le canal de Furnes, dans lequel se déverse notamment l'eau venant des dunes, alimente en eau douce une partie des terres cultivables. Il sert également un peu au dessèchement (écoulement à la mer au niveau de Nieupoort pour la partie du canal à l'Est de Zuydcoote et au niveau de Dunkerque pour la partie Ouest). S'étendant de Dunkerque à Furnes et creusé au 17<sup>e</sup> siècle surtout pour la navigation entre Dunkerque et Anvers, ce canal est « protégé » de l'eau de mer depuis 1804 par le creusement du canal et de l'écluse de la Cunette dans les fortifications Est de Dunkerque qui récupère l'eau de mer en parallèle du canal et la jette en aval d'un sas octogonal à Dunkerque construit la même année.

Ce sas octogonal finalisé vers 1812<sup>29</sup> est un élément majeur de la nouvelle organisation du réseau au 19<sup>e</sup> siècle : ouvrage formé d'un bassin auquel sont reliés quatre écluses reliant le canal de Furnes, le canal des Moères et le canal de Jonction à l'Ouest (fig. 11). Ce sas régule l'évacuation des eaux intérieures en dirigeant les eaux d'évacuation dans le canal de la Cunette jusque (fig. 11). Creusé à l'Est de la ville de Dunkerque, dans les fossés des fortifications jusqu'à la mer, la Cunette rejette donc les eaux de dessèchement du canal des Moères (fig. 10).

Ce dernier est le principal canal d'évacuation des eaux de la 4<sup>e</sup> section des wateringues et est distinct des voies navigables, il en existe un par section et répond à des normes similaires décrites par Blanchard : « un *watergand* sans ombrage, large de 5 à 10 mètres, et où coule une eau brune sur laquelle flottent des débris de plantes. »<sup>30</sup>. Notons que ce canal évacue également les eaux des Moères (par le Ringsloot) franco-belges (fig. 10 et 8). Celles-ci sont tirées par des moulins qui sont remplacés progressivement par des pompes d'abord à vapeur. Cette pratique

---

<sup>28</sup> R. Blanchard, *La Flandre, op. cit.*, p. 281.

<sup>29</sup> AMDK, 5S633, Avant-projet d'amélioration des communications entre le canal de Furnes et le port de Dunkerque. Rapport de l'ingénieur ordinaire. 07/01/1898.

<sup>30</sup> R. Blanchard, *La Flandre, op. cit.*, p. 280.

est progressivement adoptée également par la 4<sup>e</sup> section de wateringues à partir de la fin du siècle, pour compléter l'écoulement gravitaire des eaux des fossés vers les canaux.

Le sas octogonal permet avec ses écluses de faire communiquer par moments seulement deux canaux entre eux. Ainsi, les canaux de Jonction et de Furnes qui sont surtout des canaux de navigation sont reliés et permettent de créer une ligne de navigation de l'Ouest de Dunkerque (jusqu'à Paris ou jusqu'au bassin lillois) vers la Belgique<sup>31</sup>. Le canal de Jonction, qui « sert exclusivement à la navigation »<sup>32</sup>, communique librement avec les canaux intérieurs arrivant à Dunkerque par l'Ouest (canaux de Bourbourg et de Mardyck) et le canal de Bergues (fig. 12).

Le canal de Bergues est quant à lui, à l'époque contemporaine, une artère qui sert surtout au dessèchement. La navigation de Dunkerque à Bergues, qui était un enjeu majeur à l'époque moderne, devient accessoire au 19<sup>e</sup> siècle et surtout locale et/ou de loisir<sup>33</sup>. Il écoule des eaux des terres à la fois de l'Est et de l'Ouest (fig. 10). Ainsi, il écoule notamment les eaux de la Haute-Colme (Ouest) qui draine toute la 3<sup>ème</sup> section des wateringues et une partie de la 2<sup>ème</sup> section, une partie des eaux du Schelfvliet de la 1<sup>ère</sup> section, et les eaux de la Basse-Colme (Est) qui draine une partie des terres de la 4<sup>e</sup> section et de la Belgique sur sa rive Sud. Le canal de Bergues s'écoule à la mer à l'Ouest du port de Dunkerque jusque dans les années 1930.

La Basse-Colme (fig. 10), dernière grande artère de dessèchement de la 4<sup>e</sup> section, est située à un niveau plus haut que la plupart des terres de cette section. Ainsi, toutes celles situées au Nord de la rive s'écoulent plutôt vers le canal des Moères tandis que la partie basse des terres au Sud suit le même parcours en traversant la Basse-Colme par siphon.<sup>34</sup>

Le réseau de dessèchement dont la 4<sup>e</sup> section de wateringues a la charge comporte environ 80 fossés et petits canaux (watergands), en plus du canal des Moères (fig. 10), l'artère principale de dessèchement gérée par la section (ce ne sont pas le cas des canaux de Furnes, de la Basse-Colme, et de Bergues)<sup>35</sup>. Elle a des dimensions dépassant de loin celles de tous les autres watergands (8634 mètres de longueur pour une largeur moyenne de 14 mètres). L'étude des dimensions de ces fossés et canaux par le biais d'une base de données permet de rendre compte de l'organisation de l'espace. Les largeurs des fossés (en crête et en fond) nous permettent de constater qu'une large majorité de ceux-ci ont des dimensions faibles et

---

<sup>31</sup> AMDK, 5S633, Avant-projet d'amélioration des communications entre le canal de Furnes et le port de Dunkerque. Rapport de l'ingénieur ordinaire. 07/01/1898

<sup>32</sup> AMDK, 5S633, Avant-projet d'amélioration des communications entre le canal de Furnes et le port de Dunkerque. Rapport de l'ingénieur ordinaire. 07/01/1898

<sup>33</sup> G. Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France, op. cit.*, p. 193-194.

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 182-183.

<sup>35</sup> ADN, 50FI2041, Tableau général des watergands de la 4<sup>e</sup> section, 1825.

semblables : plus de la moitié des fossés ont une largeur de crête entre 3 et 5 mètres et une largeur de fond entre 1 et 2 mètres.

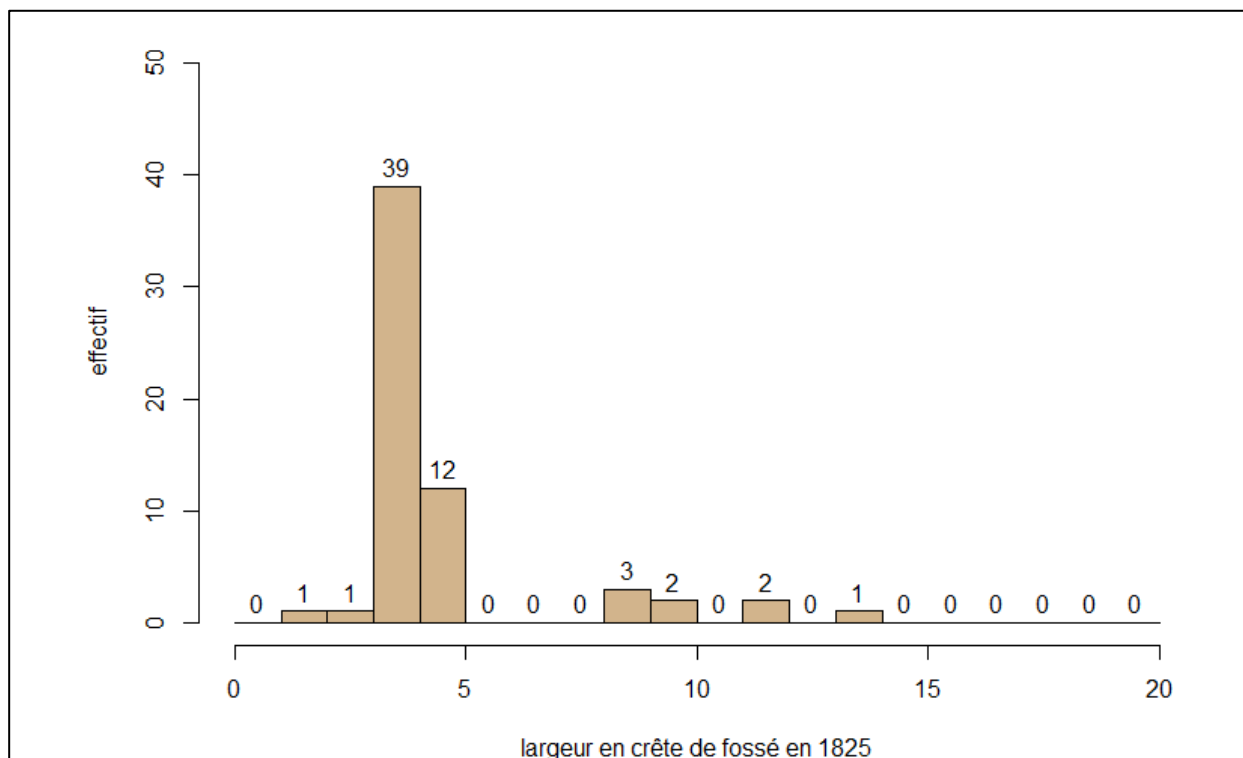


Tableau 1. Répartition des fossés et canaux de la 4<sup>e</sup> section des wateringues selon leur largeur en mètres en crête en 1825.

Réalisé à partir de : ADN, 50FI2041, Tableau général des watergands de la 4<sup>e</sup> section, 1825.  
 Voir annexe 4.

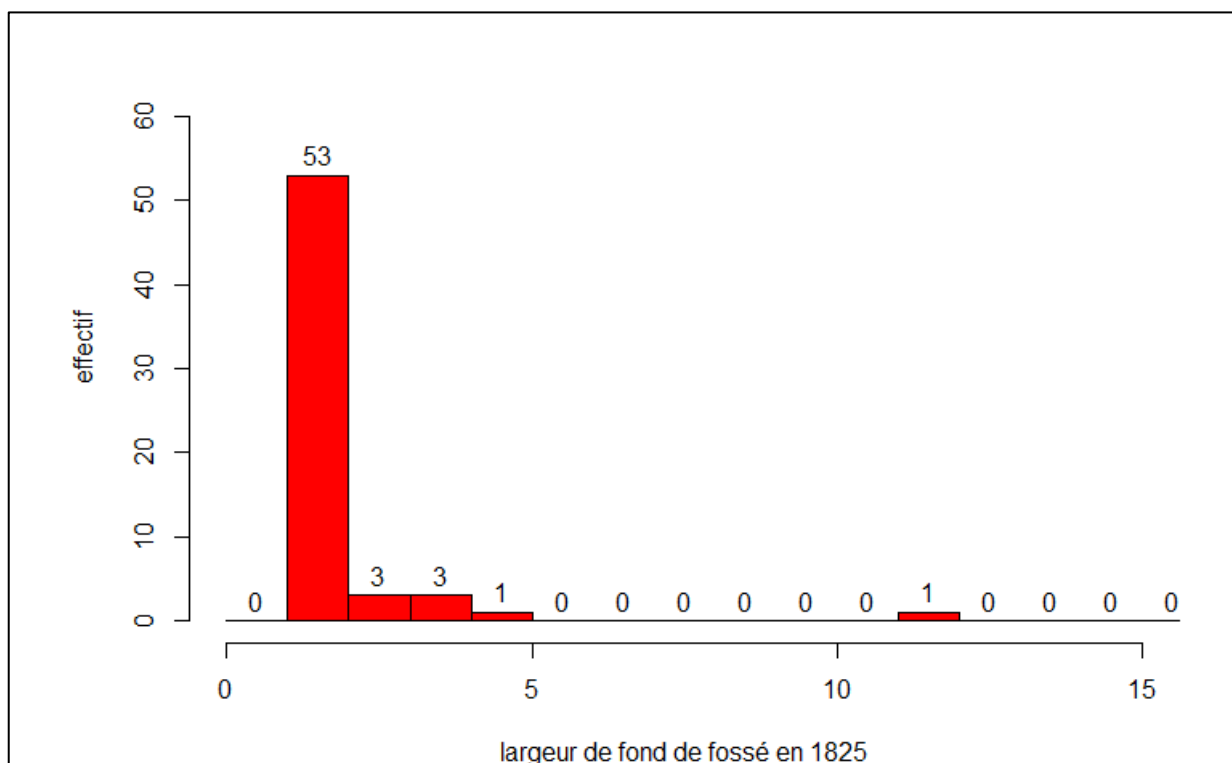


Tableau 2. Répartition des fossés et canaux de la 4<sup>e</sup> section des wateringues selon leur largeur en mètres en fond en 1825.

Réalisé à partir de : ADN, 50FI2041, Tableau général des watergands de la 4<sup>e</sup> section, 1825.

Concernant la longueur, la répartition se fait de façon moins franche. La longueur qui apparaît le plus de fois concerne les fossés entre 500 et 1000 mètres de longueur (19 en 1825). Encore une fois, on peut regrouper une dimension de « petits fossés » qui regroupe la majorité des fossés : ceux qui font moins de 2000 mètres de longueur.

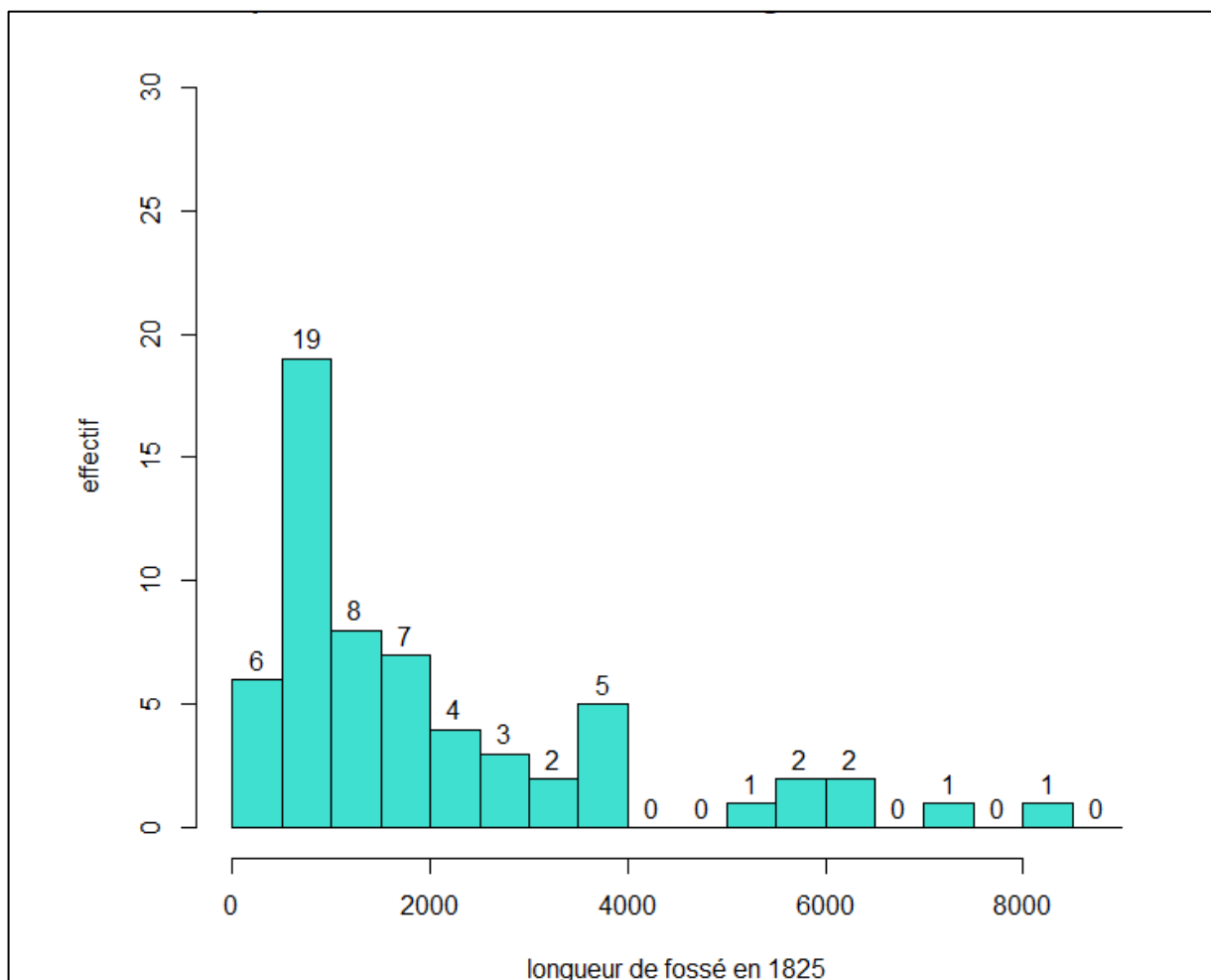


Tableau 3. Répartition des fossés et canaux de la 4<sup>e</sup> section des waterings selon leur longueur en mètres en 1825.

Réalisé à partir de : ADN, 50FI2041, Tableau général des watergands de la 4<sup>e</sup> section, 1825.

Comme pour les largeurs, on voit également qu’il existe quelques cas de watergands aux dimensions beaucoup plus importantes (entre 5000 et 8500 mètres de longueur notamment). Ainsi, il s’agit ici d’artères de dessèchement, au débit plus considérable puisqu’elles ont des dimensions beaucoup plus importantes que la majorité des fossés, comme le canal des chats ou le watergand de Coudekerque, qui recueillent une grande partie des eaux de dessèchement de la section et donc également des fossés plus petits également et déversent celles-ci dans les artères principales comme le canal des Moères (évacuation au niveau du sas octogonal à Dunkerque) ou le canal de Furnes.

Le tableau général des watergands de la 4<sup>e</sup> section dressé en 1825 permet également de se rendre compte de la complexité de l’interrelation entre tous les fossés et canaux.<sup>36</sup>

<sup>36</sup> ADN, 50FI2041, Tableau général des watergands de la 4<sup>e</sup> section, 1825.

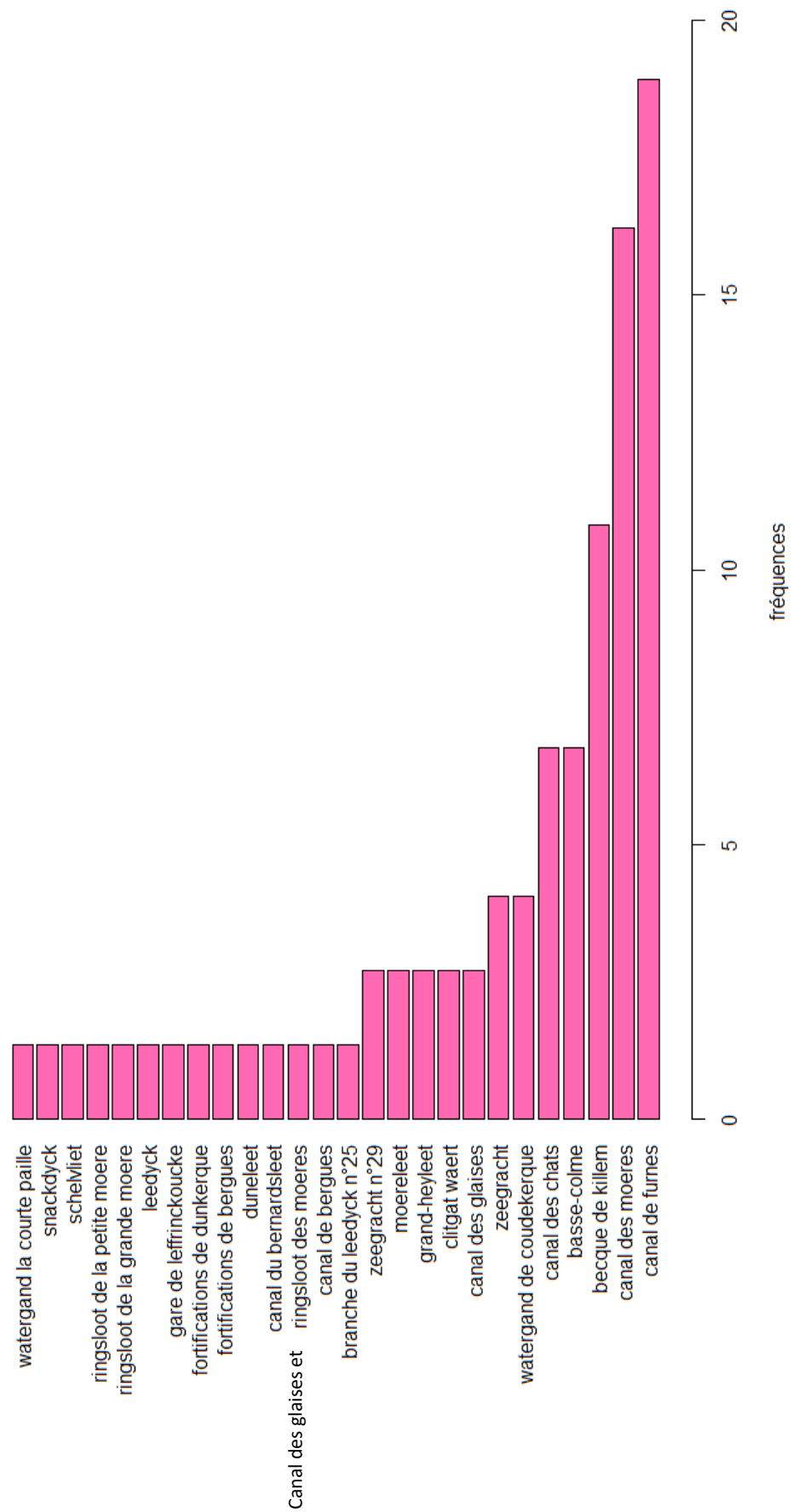


Tableau 4. Fréquences des cours d'eau en aval des fossés de la 4<sup>e</sup> section des wateringues. Réalisé à partir de : ADN, 50FI2041, Tableau général des watergands de la 4<sup>e</sup> section, 1825.

Une focalisation sur les cours d'eau indiqués en « aval » (c'est-à-dire le cours d'eau dans lequel un fossé déverse ses eaux) permet notamment de rendre compte de la diversité des cours d'eau recevant les eaux d'autres fossés. Tous les fossés ne se déversent pas directement dans les artères principales, certains se déversent dans des fossés intermédiaires qui eux-mêmes se déversent dans les grands canaux. Ces derniers sont tout de même logiquement ceux dans lequel le plus de fossés déversent leurs eaux : environ 16% des fossés de la 4<sup>e</sup> section se déversent ainsi dans le canal des Moères tandis qu'il s'agit de 18% des fossés pour le canal de Furnes.

Le réseau d'assèchement des wateringues est donc constitué d'une multitude de fossés et petits canaux appelés watergands dans lesquels coulent les eaux de pluie et où sont rejetées ou pompées les eaux de surplus dans les terres cultivées abondamment. Ceux-ci rejettent eux-mêmes ces eaux par gravitation et/ou pompage dans des canaux, et ainsi de suite jusqu'à des canaux principaux qui rejettent les eaux à la mer à marée basse grâce à des ouvrages éclusés.

La 4<sup>e</sup> section de wateringues a pour artères principales de dessèchement le canal des Moères qui rejette ses eaux à la mer par le canal de la Cunette et les fortifications Est de Dunkerque, le canal de Bergues qui se déverse à l'Ouest du port de Dunkerque par un canal de dérivation, ou encore le canal de Furnes qui s'écoule à la mer côté belge.

La ville de Dunkerque est alors traversée par ces divers canaux (fig. 11) et doit s'adapter aux évolutions et modifications de ces ouvrages de dessèchement. L'enjeu du dessèchement marque d'autant plus la ville qu'à l'Ouest, direction choisie pour développer le port dans la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle, il existe également un canal exutoire à la mer (l'équivalent du canal de la Cunette) pour les autres sections de wateringues à l'Ouest de la ville et les eaux du canal de Bergues, qui appelle à être reporté au fur et à mesure que le port s'étend.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> G. Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France, op. cit.*, p. 1925.





## **Chapitre 2. Dunkerque : d'un port place-forte maritime à un centre économique et institutionnel**

### **1. Le dynamisme du port commercial et industriel comme déterminant du développement et de l'expansion de l'agglomération dunkerquoise contemporaine**

Ville portuaire à proximité des frontières néerlandaises et anglaises, Dunkerque a été l'objet à l'époque moderne de nombreuses convoitises et a connu un développement sporadique, entre port de pêche, de marchandise et lieu de défense.

Racheté par Louis XIV en 1662, Dunkerque devient au 18<sup>e</sup> siècle la porte d'entrée des marchandises étrangères d'Europe du Nord et du Nord-Ouest et le débouché principal d'exportation des produits des régions du Nord du royaume. La ville perd en 1795 sa qualité de port franc et connaît une diminution de l'activité de son port. Son trafic est au ralenti sous le règne de Napoléon Ier, qui lui privilégie Anvers pour développer un port de commerce.

Il faut vraiment attendre le milieu du 19<sup>e</sup> siècle pour voir s'enclencher la transformation de ce qu'était devenu un vieux port d'échouage.<sup>38</sup> Une loi de 1845 ordonne sa transformation en un bassin à flot (devenu Bassin du commerce) (fig. 3). Le bassin est alors fermé par l'écluse de la Citadelle, finalisée en 1856, pour le séparer du chenal soumis aux marées, tandis que l'évacuation d'une partie des eaux intérieures est dorénavant effectuée à l'Ouest de la ville par le creusement du canal de dérivation.<sup>39</sup> L'arrivée du chemin de fer en 1848 qui s'accompagne de l'implantation de premières industries dynamise le développement du port, objet d'un décret d'agrandissement dès 1861.<sup>40</sup> Il projette des travaux de construction d'un nouveau bassin à flot (devenu 1<sup>ère</sup> darse) avec une grande écluse, à l'emplacement des fortifications de l'Ouest. Ceux-ci n'ont été finalisés que vers 1880.

Le trafic commercial augmentant sans cesse, le port a été rapidement équipé de nouveaux espaces pour les navires marchands se faisant de plus en plus nombreux : le plan Freycinet (programme national de renforcement des réseaux ferrés et fluviaux et de développement des ports de commerce), du nom du ministre des Travaux Publics de l'époque, est mis en place en 1879 et fait s'étendre le port à l'Ouest, autour du nouveau bassin ouvert dès 1880, dont les quatre premières darses furent en service en 1890 (fig. 4). Les darses sont des

---

<sup>38</sup> R. Blanchard, *La Flandre*, op. cit., p. 252.

<sup>39</sup> L. Lemaire, *Histoire de Dunkerque*, op. cit., p. 312.

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 312-320.

bassins rectangulaires destinés à l'accostage des navires sur les môles qui séparent chacune et permettent les charges et décharges des bateaux et leur réparation en port.

L'extension à l'Est commence un peu plus tard, vers 1899, avec l'élaboration d'une nouvelle jetée. En 1896 est ouverte une écluse au Nord, dite « écluse Trystram », qui débouche directement dans les bassins près du port ; en 1898, des chantiers de construction navale sont créés.<sup>41</sup> Le territoire dunkerquois voit dans le commerce portuaire une nouvelle source de richesse et une opportunité pour l'arrière-pays d'exporter les productions agricoles et industrielles et d'importer des matériaux pour les industries locales. La Chambre de Commerce devient un acteur important dont les intérêts sont bien souvent mis en avant à l'époque. Elle se voit en outre attribuer la concession de l'outillage public portuaire par un décret de 1888.

## **2. Le développement de la ville et son port lié à leur emplacement stratégique militairement, économiquement et pour le dessèchement**

Le port de Dunkerque, à l'époque que nous étudions, est en plein développement. Sous la 3<sup>e</sup> République, le port prend un essor remarquable, devient un port de commerce très actif et se dote d'infrastructures accompagnant l'augmentation du trafic. La commune de Dunkerque ne s'étend que sur une légère superficie, à l'intérieur des fortifications qui ne sont vraiment démantelées qu'entre les deux guerres mondiales, et voit donc son nombre d'habitants et sa capacité à s'étendre limités. L'historien local, Louis Lemaire, décrit en 1927 ce que devient Dunkerque à la fin du 19<sup>e</sup> siècle :

Si le port, grâce surtout aux efforts soutenus de la Chambre de Commerce, pourra prendre une extension magnifique, se transformer au point de devenir le troisième port marchand de France, la ville restera encerclée dans ses murailles, et ce seront les communes suburbaines qui recueilleront le trop plein de sa population, constituant ainsi l'agglomération dunkerquoise, au lieu du grand Dunkerque.<sup>42</sup>

Par sa position stratégique, la ville se développe comme un moteur économique de sa région et une porte pour le commerce mais doit s'accommoder des contraintes qui y sont liées. On pense d'abord au rôle militaire de la ville qui est marqué spatialement et la contraint dans son développement mais également à son rôle de maillon final d'une partie du réseau d'assèchement.

---

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 330.

<sup>42</sup> *Ibid.*, p. 327.

Premier état de fait, Dunkerque est depuis 1790, considérée comme une place de « première classe »<sup>43</sup>. Même si elle n'est pas militarisée, la ville portuaire prend le rôle de place forte et est donc un maillon de la défense du territoire français et de ses côtes. Entre 1818 et 1845, on construit alors une nouvelle enceinte bastionnée à larges fossés.<sup>44</sup> Celle-ci intègre toute une nouvelle partie de terrains dans la ville (le Jeu de Mail) sur laquelle s'implantent rapidement plusieurs usines.

L'enceinte devient cependant rapidement une contrainte pour l'extension du port et sa partie Ouest est déplacée dès les années 1860 pour permettre la création d'un nouveau bassin à flot (fig. 3 et fig. 4). Les fortifications Est sont amenées au même niveau que celles de l'Ouest vers 1868. L'essor massif du port à la fin du 19<sup>e</sup> siècle se fait alors à l'Ouest de la ville mais dans l'étréitesse des murailles de la place-forte. Louis Lemaire décrit de façon détaillée pour la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle l'embellissement de cette ville entre ses murailles.

Retenons que l'expansion urbaine s'est surtout faite en dehors des murailles, venant former une agglomération de plusieurs communes plutôt qu'une grande commune dunkerquoise. Une « ville nouvelle » à la périphérie Est de la ville est alors projetée dans les années 1870, notamment dynamisée par la création de la ligne de train reliant Dunkerque à La Panne le long de la côte française et belge<sup>45</sup>. S'est alors notamment développée à l'Est à l'emplacement des dunes la station balnéaire de Malo les Bains, qui marque le territoire jusqu'à aujourd'hui par la construction de villas et d'infrastructures (salles de spectacle, casino) tournées vers le tourisme balnéaire. On peut également citer les communes de Rosendael et Coudekerque au Sud et Sud-Est qui deviennent des foyers de population et accueillent des premières industries.

La plaine maritime flamande, dans une optique de défense et à cause de sa position stratégique, est considérée par les pouvoirs militaires comme une place forte qu'on peut inonder à des fins stratégiques.<sup>46</sup> Cette question de l'inondation stratégique voit donc les pouvoirs militaires intervenir dans la gestion déjà complexe du réseau d'assèchement et de protection contre les inondations. Le premier cas d'inondation stratégique à l'époque contemporaine remonte à l'hiver 1813-1814, lorsque le gouvernement de Napoléon a craint l'invasion des

---

<sup>43</sup> Christian Borde, « “Génie pékin contre génie militaire”. Fortifications et territoires portuaires sur le littoral de la mer du Nord au XIX<sup>e</sup> siècle. » dans Gérard Le Bouëdec et Christophe Cérino (eds.), *Pouvoirs et littoraux du XVe au XXe siècle: actes du colloque international de Lorient (24, 25, 26 septembre 1998)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes ; Université Bretagne Sud, 2000, p. 290.

<sup>44</sup> L. Lemaire, *Histoire de Dunkerque*, op. cit., p. 307-312.

<sup>45</sup> *Ibid.*, p. 325.

<sup>46</sup> C. Borde, « “Génie pékin contre génie militaire”. Fortifications et territoires portuaires sur le littoral de la mer du Nord au XIX<sup>e</sup> siècle. », art cit, p. 291.

coalisés par le Nord. Alors qu'on envisageait d'ouvrir les écluses de mer à marée haute pour inonder le territoire rapidement à l'eau de mer, le directeur des travaux d'assèchement des Moères encore en cours et un ingénieur ont monté une stratégie d'inondation par les eaux intérieures à partir de l'Aa. Ce processus plus long permit d'épargner les Moères puisqu'on a consolidé ses digues en urgence mais surtout fit ses preuves puisqu'il permet une inondation à un niveau d'eau plus élevé que si elle avait été effectuée par la mer (1,35m de profondeur supplémentaire selon Lemaire).<sup>47</sup> La mise en place de ces mesures d'urgence efficaces et sans grande conséquence sur les cultures à long terme ont rythmé les décisions des ingénieurs locaux et les habitants de l'espace rural dunkerquois pendant les deux conflits de 1870 (inondation envisagée mais avortée) et 1914-1918 (à deux reprises en 1914 et 1918)<sup>48</sup>. Les autorités militaires ont donc un rôle non négligeable et peuvent prendre des décisions, en concertation ou non avec les ingénieurs du génie civil aux impacts importants sur le territoire en moments de crises.

L'importance prise par le port et le transport de marchandises rebat alors les cartes de la gestion de l'eau : le réseau des wateringues a des canaux d'évacuation qui sont empruntés par les bateaux transportant des marchandises du port à l'arrière-pays ou l'inverse, et les eaux n'ont pas encore d'artère d'évacuation à la mer vraiment indépendante des bassins du port. On remarque rapidement que cette situation gêne le dessèchement des terrains des Moères et surtout ceux de la 4<sup>e</sup> section des wateringues. Les membres de leurs commissions se plaignent à plusieurs reprises dans les années 1880 du manque de tirages à la mer pour évacuer les eaux sous prétexte de ne pas gêner le Commerce et la Navigation. On appelle par « tirage à la mer » l'ouverture des écluses lorsque la marée est basse pour rejeter les eaux emmagasinées dans le réseau des wateringues. Ils reprochent aux autorités supérieures de privilégier les intérêts du port, en minimisant les tirages d'évacuation à la mer (qui peuvent endommager les bateaux présents dans les canaux ou dans les bassins s'ils sont faits trop rapidement) ou encore en privilégiant le financement de l'extension du port au détriment de celui du dessèchement.<sup>49</sup>

Les intérêts du commerce portuaire grandissant ont pu alors depuis la moitié du 19<sup>e</sup> siècle modifier les rapports de force autour des aménagements pour le dessèchement de l'eau. L'objectif d'indépendance des canaux de navigation et du réseau de dessèchement a de ce fait mobilisé des questionnements et prises de décisions des acteurs de l'époque. Lorsque Blanchard

---

<sup>47</sup> L. Lemaire, *Histoire de Dunkerque*, *op. cit.*, p. 299-300 ; G. Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France*, *op. cit.*, p. 123.

<sup>48</sup> G. Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France*, *op. cit.*, p. 124.

<sup>49</sup> AMDK, 5O/15 « Wateringues », Extrait du registre des délibérations de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> Section des Waeteringues, 28/01/1888

écrit sa thèse au début du 20<sup>e</sup> siècle, il reste selon lui un enjeu majeur : « L'indépendance du dessèchement n'est pas encore complète à l'égard de la navigation, et chaque grande Wateringue n'a pas encore son canal particulier d'écoulement. »<sup>50</sup>

Le statut de place-forte qu'a Dunkerque rend le démantèlement de ses fortifications compliqué et débattu à de nombreuses reprises. Or, leur démantèlement, ou du moins leur déplacement, est la condition à de nouveaux ouvrages hydrauliques pour améliorer le dessèchement, comme le montrent les concertations en décembre 1880 et au début de l'année 1881 entre les différents acteurs. La 4<sup>e</sup> section des wateringues subissant régulièrement des inondations des eaux intérieures comme en décembre 1880, le besoin de construire à ses terres un nouvel ouvrage d'évacuation des eaux jusqu'à la mer est répété aussi bien par sa commission administrative que par les ingénieurs.<sup>51</sup> Ils font notamment pression sur le maire de la municipalité dunkerquoise pour que le conseil municipal statue rapidement sa position sur l'agrandissement de la ville. Il est souligné par tous les acteurs locaux, administration des wateringues, ingénieurs des services hydraulique et maritime, préfet, maire de Dunkerque, présents lors d'une réunion exceptionnelle le 28 décembre 1880 à la sous-préfecture, que l'agrandissement de la ville et donc le déplacement des fortifications ou leur démantèlement est indispensable à l'amélioration du dessèchement :

C'est là que se trouve la vraie **solution des conflits qui se produisent entre le port de Dunkerque et le pays waeteringué**; il faut que le tracé de la **nouvelle enceinte de Dunkerque** soit déterminé d'une manière précise pour que l'administration puisse statuer définitivement sur les ouvrages à exécuter en vue de donner satisfaction à l'agriculture, en évacuant directement à la mer les eaux des waeteringues, sans gêner le commerce et la navigation.<sup>52</sup>

Le problème est posé à de nombreuses reprises et doit se comprendre notamment à partir de l'enjeu que représente le croisement des canaux de Jonction et de Furnes dédié à la navigation avec le canal des Moères qui déverse ses eaux dans le canal de la Cunette vers la mer. A partir de 1890, les gouvernements français et belges s'accordent officiellement, par une convention, à remettre en état le canal de Furnes et à l'améliorer pour répondre aux besoins des flux commerciaux de navigation <sup>53</sup>.

Un des obstacles majeurs à l'amélioration de la navigation côté français est le lien au sas octogonal entre les deux canaux de navigation, qui empêche notamment la circulation des

---

<sup>50</sup> R. Blanchard, *La Flandre, op. cit.*, p. 293.

<sup>51</sup> AMDK, 5O15 « Wateringues », procès-verbal de la réunion à la sous-préfecture de Dunkerque du 28/12/1880

<sup>52</sup> AMDK, 5O15 « Wateringues », procès-verbal de la réunion à la sous-préfecture de Dunkerque du 28/12/1880

<sup>53</sup> AMDK, 5S1332, Décret d'application de la convention du 26/06/1890, Journal Officiel du 08/09/1891

bateaux à marée basse en saisons hivernale et pluvieuses. Un projet de 1898 visant à améliorer cette connexion (et donc la circulation entre le canal de Furnes et le port de Dunkerque, relié au canal de Jonction) souligne l'importance de résoudre le problème de l'évacuation des eaux du canal des Moères par ce sas et projette une dérivation de ce canal en siphon pour le faire se déverser directement dans les fortifications Est<sup>54</sup> (fig. 11). Cette nécessité est alors en tête des décideurs locaux surtout depuis le programme d'extension du port de Dunkerque (programme Freycinet) de 1879, dans laquelle elle est déjà décrite<sup>55</sup>.

Cet aménagement est finalement confirmé et mis en place à partir de 1905 tandis que l'évacuation par le sas octogonal et le canal de la Cunette est conservé en cas d'urgence (obstruction du siphon sous le canal de Furnes) à la demande de la 4<sup>e</sup> section des wateringues<sup>56</sup>.

Ces problématiques interreliées trouvent une porte de sortie dans l'entre-deux guerres, avec la mise en projet et construction d'un exutoire unique des wateringues à l'Est de la ville de Dunkerque qui libère l'extension du port à l'Ouest du canal de dérivation. Il est censé résoudre les problèmes d'assèchement dépendant de petits aménagements (canal des Moères en siphon sous le canal de Furnes, canal de dérivation à l'Ouest pour le canal de Bergues notamment) et parallèlement ouvrir la voie au démantèlement des fortifications de la ville (et à son déclassement) et donc mettre fin aux ruptures spatiales entre la ville portuaire et les communes adjacentes<sup>57</sup>. Enfin, ce projet était censé rendre totalement indépendant la navigation du dessèchement lors de sa conception, mais sa version finale construite entre 1929 et 1939 y échoue et apparaît être un compromis entre les capacités techniques et financières limitées et l'ambition des ingénieurs et décideurs.

On constate par conséquent que les aménagements hydrauliques de la plaine dépendent d'enjeux divers comme la défense du pays ou la politique de la ville de Dunkerque, et mobilisent d'autres instances de pouvoirs comme le pouvoir militaire ou la municipalité. Dunkerque devient à notre période d'étude un port commercial et industriel majeur mais son développement est limité et conditionné spatialement et juridiquement à sa situation stratégique militaire et pour l'assèchement. Ce dernier enjeu met en relation direct la ville et son espace rural, puisque les débouchés du réseau d'évacuation la traversent.

---

<sup>54</sup> AMDK, 5S633, Rapport de l'ingénieur ordinaire, Avant-projet d'amélioration des communications entre le canal de Furnes et le port de Dunkerque, 07/01/1898.

<sup>55</sup> AMDK, 5S633, Procès-verbal de la conférence entre les services intéressés, close à Dunkerque, au 1<sup>er</sup> degré, le 30 avril 1899. Avant-projet de dérivation du canal des Moères par les fossés des fortifications de l'Est.

<sup>56</sup> ADN, 141J387, Approbation des ministres de l'Intérieur et de la Guerre des conclusions de la délibération prise le 27/03/1905 par la Commission mixte des Travaux Publics relative au projet de détails de la dérivation du Canal des Moères à Dunkerque, 15/06/1905.

<sup>57</sup> AMDK, 5S631, Conseil supérieur des Travaux Publics, Révision du programme d'extension du port de Dunkerque, rapport d'une commission spéciale, 31/07/1918.

### **3. Un centre institutionnel qui prend une importance indéniable au détriment de Bergues**

On l'a vu, la ville de Dunkerque notamment grâce à son port prend une importance indéniable. Troisième port de France sur le trafic commercial à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, Dunkerque est un véritable moteur économique pour la région, et permet d'autant plus la mise en valeur des productions industrielles et agricoles de son arrière-pays. La ville fait alors de l'ombre à la ville de Bergues qui était préférée par les pouvoirs centraux jusqu'au début du 19<sup>e</sup> siècle notamment en raison de sa stabilité. Dès 1803, les institutions locales sont déplacées de Bergues à Dunkerque : le siège de la sous-préfecture et le tribunal civil en sont les principaux exemples<sup>58</sup>. La Chambre de Commerce de Dunkerque, institution qui prend une importance indéniable dans la vie locale en lien avec le développement fulgurant du port, est également rétablie en 1803. La place centrale que prend la ville dans le territoire se comprend également avec l'installation du service maritime des Ponts et Chaussées du département du Nord. Dunkerque est le grand port du département du Nord, comparé à celui de Gravelines encore à ses balbutiements<sup>59</sup> et à celui de Bergues, plus ancien, mais qui devient caduc face au développement du port maritime.

Le développement démographique de la ville de Dunkerque est différent de son homologue Calais et d'autres grandes villes du pays : à l'augmentation rapide de l'activité économique n'a pas répondu une augmentation franche de la population dans la ville même. Comme on l'a déjà évoqué, Dunkerque en elle-même est rapidement saturée, atteignant une densité très importante (11,2 habitants par maison selon Blanchard au début du 20<sup>e</sup> siècle, soit même plus que dans le vieux Lille<sup>60</sup>). Nous pouvons reprendre ici le paragraphe de la thèse du géographe qui indique cette particularité de la démographie dunkerquoise :

Dunkerque est plus posé. Sa croissance, au cours du siècle, s'est poursuivie régulièrement, sans à-coups. Ici les statistiques n'indiquent pas exactement la réalité : à s'en tenir aux chiffres des recensements, l'accroissement serait lent, et la population à peu près stationnaire. La commune avait 23 845 habitants en 1804, 32 113 en 1861 ; en 1876 elle atteignait 35 071, 38 025 en 1886, 38 925 en 1901. Et l'on s'étonne qu'un port qui est devenu le troisième de France ait si peu d'habitants et présente une si faible augmentation. Simple apparence. Depuis 30 ans, Dunkerque, complètement rempli dans son enceinte, s'est répandu au dehors, dans les communes suburbaines. Aux 39 000 Dunkerquois intra-muros qu'on joigne les 32 000 personnes qui vivent à Rosendael, St-Pol, Coudekerque-Branche, Malo et Petite-Synthe, et l'on obtient 71 000

---

<sup>58</sup> L. Lemaire, *Histoire de Dunkerque*, op. cit., p. 289.

<sup>59</sup> R. Blanchard, *La Flandre*, op. cit., p. 257.

<sup>60</sup> *Ibid.*, p. 258.



habitants, le vrai chiffre de la population de Dunkerque. L'accroissement se continuera dans la banlieue, mais il a atteint son maximum dans la ville ; celle-ci est pleine.<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> *Ibid.*

## Chapitre 3. La gestion des wateringues

### 1. Un héritage de techniques de dessèchement adaptées à l'environnement local

L'assèchement de la Flandre maritime a, comme on l'a déjà évoqué dans notre premier chapitre, une origine déjà lointaine. L'administration des wateringues est quasiment aussi ancienne que la création du réseau de fossés de dessèchement, et remonte donc au 12<sup>e</sup> siècle.

Ces associations de propriétaires ont pris forme face à une certaine obligation/nécessité : il est impossible pour un paysan d'évacuer ses propres eaux vers la mer sans passer par le terrain d'un voisin, et il est nécessaire d'avoir une présence humaine aux écluses pour l'ouvrir et la fermer selon les marées. Apparaissent alors les principes de ces associations de propriétaires : chacun participe à l'entretien des fossés et canaux où aboutissent leurs propres fossés, à la construction et à l'entretien des écluses par lesquelles l'eau des terres gagnent la mer, et contribuent au salaire de l'éclusier en charge de la manœuvre<sup>62</sup>.

Ces associations au caractère privé ont rapidement été sous le contrôle d'une autorité supérieure. Ainsi, on remonte souvent au comte de Flandres Philippe d'Alsace et à sa charte de 1184 qui organise le fonctionnement de ces associations, notamment concernant l'entretien de l'écluse à la mer de Furnes<sup>63</sup>. Le principe d'administration est resté relativement le même jusqu'à la Révolution : une assemblée délibérante était constituée des plus grands propriétaires et une commission exécutive était en charge des travaux, et devait consulter la première pour en engager de nouveaux ou modifier les taxes. Cette dernière était constituée des « échevins et bailli de chaque localité »<sup>64</sup>. Elle nommait par ailleurs « les fonctionnaires techniques, watergraves ou dijkgraves chargés de la police ou de la visite journalière des ouvrages ; [et les] receveurs, chargés de recueillir les cotisations »<sup>65</sup>. Blanchard évoque également le Watergrave de Flandre, fonction existant du 13<sup>e</sup> au 18<sup>e</sup> siècle, un haut fonctionnaire nommé par le pouvoir central chargé de l'inspection des digues et des canaux qui réglait notamment les conflits entre associations et s'assurer de la continuité du fonctionnement du réseau d'assèchement<sup>66</sup>.

Cette forme de gestion du territoire qui était le fait d'associations privées relativement autonomes dont les privilèges et le particularisme étaient garantis par les pouvoirs supérieurs a

---

<sup>62</sup> A. Antoine, *Les wateringues françaises (Nord et Pas-de-Calais)*, op. cit., p. 13-14.

<sup>63</sup> R. Blanchard, *La Flandre*, op. cit., p. 271.

<sup>64</sup> *Ibid.*

<sup>65</sup> *Ibid.*, p. 271-272.

<sup>66</sup> *Ibid.*, p. 272.

donc perduré, malgré l'instabilité politique et les trajectoires socio-économiques du territoire flamand durant ces siècles. Nous renvoyons à Tim Soens qui a étudié en détails et sous divers aspects les évolutions qui ont influé sur ces formes de gestion du territoire en lien avec les pouvoirs centraux ou encore en relation avec la mise en place d'une élite urbaine interventionniste sur ces terres cultivées aux époques médiévale et moderne<sup>67</sup>.

## **2. Une forme de pouvoir territorial particulier détruite à la Révolution puis rétablie et institutionalisée au 19<sup>e</sup> siècle**

Les associations de wateringues, organisations des propriétaires terriens sur les zones rurales desséchées de la région, ont subi des réorganisations tout au long du siècle qui ont consisté à accentuer leur dépendance vis-à-vis de l'Etat mais également à démocratiser leur fonctionnement.

Les associations de wateringues ont été abolies à la Révolution Française au profit d'une délégation de l'entreprise d'assèchement à l'Etat central. La méconnaissance du terrain et le manque d'implication de l'Etat ont alors endommagé le réseau et provoqué plusieurs inondations par les eaux intérieures, si bien qu'en mai 1801, le préfet du Nord prend un arrêté pour rétablir des associations de dessèchement dans le département. Le décret du 1<sup>er</sup> mai 1801 divise alors le terrain en quatre sections géographiquement délimitées qui prennent en charge les travaux de dessèchement sur leur territoire.<sup>68</sup> Le décret de réorganisation de ces sections qui a servi de document de référence tout le siècle et n'a subi que quelques modifications jusqu'à la fin de notre période est celui du 12 juillet 1806, décret impérial dit « de réorganisation de l'administration des Wateringues »<sup>69</sup>.

Chaque section est alors administrée par une Commission composée de cinq membres eux-mêmes propriétaires dans la section. Ils sont élus par les trente propriétaires principaux de chaque section convoqués par le préfet en assemblée en présence du sous-préfet. Un siège est renouvelé chaque année et il n'existe pas d'interdiction de réélection. Ces commissions élues pour cinq ans devaient représenter les propriétaires et organiser le dessèchement. Toutes leurs décisions devaient avoir été validées par une autorisation du préfet, sauf en ce qui concerne la nomination du président et du percepteur parmi les cinq membres. La commission

---

<sup>67</sup> T. Soens, « Capitalisme, institutions et conflits hydrauliques autour de la mer du Nord (XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle) », art cit ; T. Soens, « Threatened by the sea, condemned by man? », art cit.

<sup>68</sup> A. Antoine, *Les wateringues françaises (Nord et Pas-de-Calais)*, op. cit., p. 20.

<sup>69</sup> Décret de réorganisation de l'administration des waeteringues du 12 juillet 1806, dans Gilbert DELAINE, *Les waeteringues du Nord de la France*, op. cit., p. 250-253.

administrative répartit entre les communes et proportionnellement à l'intérêt de chacune le montant d'impôt nécessaire pour les travaux, examine, modifie ou approuve les projets de travaux chaque année.

Un arrêté du ministre de l'intérieur a précisé les modalités de scrutin en 1824 pour les sections de wateringues du Nord et du Pas-de-Calais. Celui-ci adapte le mode d'élection pour qu'ils correspondent à la « forme ordinaire d'élection publique », en permettant le vote par procuration pour les absents ; cette décision se fonde notamment sur le fait qu'elle existait avant la réorganisation. Sont exclus les propriétaires de terrains de moins de dix hectares, même s'il s'agit de voter en procuration pour un autre, tandis que les femmes propriétaires sont obligées de voter par procuration. L'arrêté impose également un quorum (moitié des électeurs plus un) pour le déroulé des élections. Notons enfin qu'il est dorénavant imposé de déposer pendant quinze jours à la sous-préfecture les devis de travaux et la répartition des taxes projetés en chaque début d'année par la commission administrative afin que les propriétaires puissent « en prendre connaissance et présenter leurs observations »<sup>70</sup>.

La réglementation du fonctionnement des wateringues prend également la forme d'un règlement de police adopté le 25 octobre 1822 par la préfecture du Nord sous l'instigation du service des Voies Navigables des Ponts et Chaussées. Il contrôle les prises d'eau et réglemente la pose des clôtures en bordure des canaux utilisés pour la navigation et présents dans les sections de wateringues du Nord. Ce règlement est en vigueur jusque dans les années 1960.

Le décret du 29 janvier 1852<sup>71</sup>, dit « Règlement organique » est adopté sous la « présidence » de Louis-Napoléon près de deux mois après son coup d'Etat qui renverse et dissout l'Assemblée nationale dominée par la coalition monarchiste du Parti de l'Ordre depuis 1848. Il vient modifier le mode d'administration des sections. Il démocratise un peu son fonctionnement en étendant le droit de vote aux 80 plus grands propriétaires de chaque section. Il remet au Préfet la décision de nommer le percepteur sur un mode de sélection similaire à celui du conducteur, c'est-à-dire un choix du préfet dans une liste présentée par la commission administrative. Le droit de procuration peut désormais être attribué à un homme possédant non plus dix mais cinq hectares dans la section. Ce règlement très détaillé reprend la plupart des dispositions du décret de 1806 et de l'arrêté de 1824 mais les abroge tous, et fait donc office de texte réglementaire juridique de référence.

---

<sup>70</sup> Arrêté du ministre de l'intérieur sur le mode d'élections des commissions administratives du 29 mai 1824, dans Gilbert DELAINE, *Les wateringues du Nord de la France*, op. cit., p. 254-256.

<sup>71</sup> ADN, S8680, Nouveau règlement organique des Wateringues, 29/01/1852, voir Annexe 1.

Le 17 décembre 1890, ce règlement organique<sup>72</sup> porte à neuf le nombre de membres de la Commission et à neuf ans la durée du mandat. La commission est renouvelée d'un tiers tous les trois ans. Le droit de vote est étendu à tous les propriétaires. Le nombre de voix par propriétaire est proportionnel à la superficie totale de ses terrains dans la section. Un total de 4 hectares donne une voix, ceux ayant des terrains plus petits doivent s'associer pour arriver à ce total et arriver à une voix commune. Même si elle élargit le nombre de représentants et donne le droit de vote à tous, cette modification du règlement semble renforcer l'emprise des propriétaires aux terrains les plus grands en accentuant leur poids électoral.

Notons que dans le Pas-de-Calais (fig. 1), cinq sections au fonctionnement similaire ont progressivement été mises en place et également réglementées dans la plaine maritime flamande à partir de 1809, tandis que trois suivantes ont été instituées plus tard. L'association de dessèchement des Moères reste indépendante et fonctionne avec un système plus démocratique : tous les propriétaires délibèrent des décisions en Assemblées Générales.

La Commission administrative des Wateringues a ainsi une relative autonomie d'action : elle répartit le montant de la cotisation nécessaire aux travaux pour chaque commune, propose, examine et donne son avis sur des projets de travaux à exécuter chaque année. Elle peut passer des marchés ou des adjudications. Les commissions administratives ont surtout un rôle de consultation, de représentation, de proposition et de gestion. Il faut comprendre par là qu'elles n'ont pas vraiment d'autonomie pour mener des travaux d'aménagement seules. Elles sont sous l'autorité du préfet du Nord et du service hydraulique qui y est rattaché et ne fonctionnent qu'en interaction constante avec eux. Leur autonomie se retrouve surtout dans la gestion financière (répartition de l'impôt sur les wateringues, nomination et rémunération des éclusiers et autres agents du réseau d'assèchement...).

Les sections de wateringues forment ainsi tout de même une forme particulière de pouvoir territorial. Elles ont un rôle d'influence et de proposition vis-à-vis des administrations supérieures, notamment par le biais de leurs présidents, qui interviennent dans de nombreuses concertations pour se faire le porte-parole de l'avis et des intérêts de ces propriétaires agricoles, et ont un pouvoir sur ses administrés, les propriétaires au sein de la section, qui payent l'impôt sur les wateringues fixé par celles-ci proportionnellement à la superficie du terrain.

---

<sup>72</sup> G. Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France*, op. cit., p. 277-281. , voir Annexe 2.

### **3. L'écoulement des eaux et l'entretien du réseau d'assèchement à l'ère des ingénieurs : vers une gestion partagée**

Les sections de wateringues ont été réorganisées tandis que l'organisation de l'Etat a elle-même été modifiée à plusieurs reprises. On assiste alors à un « Siècle de décentralisation encadrée de façon libérale »<sup>73</sup> qui voit en même temps s'affirmer l'Etat à toutes ces échelles et dans de nombreuses compétences.

Le régime municipal a été créé en 1789 et a donné des premières compétences déconcentrées à l'échelle de la commune. La loi du 17 février 1800 a divisé le territoire en départements et arrondissements communaux, instituant les préfets et sous-préfets, les conseils de préfecture et les conseils généraux. Le conseil municipal est également institué dans toutes les municipalités avec cette loi. D'autres textes au long du 19<sup>e</sup> siècle ont précisé les quelques compétences autonomes de ces communes.

Les lois de 1871 sur les départements et du 05 avril 1884 sur les communes instituent le principe d'omnicompétence des collectivités locales, et attribuent donc à ces institutions une certaine autonomie sur leur compétence attribuée, même si les municipalités sont toujours sous tutelle des préfetures<sup>74</sup>. Ces évolutions augmentent le nombre d'entités de pouvoirs sur un territoire local. Ainsi, les municipalités ont une capacité d'intervention selon les compétences prédéterminées et certes limitées, mais deviennent une entité administrative élue qui peut devenir un interlocuteur privilégié pour les populations locales. La France suit alors un mouvement d'organisation du pouvoir de façon administrative et centralisé dont les compétences sont étendues à toutes les échelles géographiques (déconcentration), et aboutit sous la III<sup>e</sup> République à une organisation du pouvoir souvent associée à l'idéologie jacobiniste<sup>75</sup>.

Cet Etat centralisé se matérialise sur les territoires par les préfetures et les services des Ponts et Chaussées qui y sont rattachés. Le préfet, aux pouvoirs accrus et « tuteur des collectivités locales »<sup>76</sup>, enrobe et contrôle les administrations décentralisées surtout à partir de 1852. Le corps des Ponts et Chaussées, qui constitue la majeure partie de l'administration

---

<sup>73</sup> Xavier Bezançon, *Les services publics en France: de la Révolution à la Première Guerre mondiale*, Paris, Presses de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, 1997, p. 67.

<sup>74</sup> S. Frioux, « Le rôle du social dans le développement de l'assainissement des villes de province françaises (fin 19<sup>e</sup> - milieu 20<sup>e</sup> siècle) », art cit, p. 369.

<sup>75</sup> *Ibid.*

<sup>76</sup> Quentin Deluermoz, *Le crépuscule des révolutions: 1848 - 1871*, Paris, Seuil, 2012, vol. 10/3, p. 121.

technique des Travaux Publics « à la fois hiérarchisée et largement déconcentrée »<sup>77</sup>, s'impose peu à peu dans la conception des infrastructures de toute nature (Ponts, routes, ports de commerce, creusement de canaux) et se rend indispensable pour moderniser et accompagner la France dans l'industrialisation du 19<sup>e</sup> siècle<sup>78</sup>. L'importance grandissante de ce corps ingénieur et des fonctionnaires à différentes échelles est significative d'une volonté de « contrôle » et d'« encadrement » de la population notamment affirmée sous le second Empire<sup>79</sup>. Concrètement, dans chaque département, un service ordinaire des Ponts et Chaussées est créé dans chaque département et est responsable des travaux neufs et de l'entretien des infrastructures de l'Etat<sup>80</sup>. Les services sont ensuite déconcentrés aux échelons territoriaux inférieurs (arrondissements) et contrôlent quasiment toutes les infrastructures relevant du Génie Civil.

La question de l'hydraulique agricole, qui contient notamment les enjeux des dessèchements des marais et du drainage des terres humides, a été l'objet de la création d'un service ingénieur dès 1848. Le service à la fois hydraulique et agricole est alors créé à l'initiative du ministre des Travaux Publics et est rattaché à son ministère. Il s'agit alors d'un service spécial, certes constitué d'ingénieurs des Ponts et Chaussées, mais qui est contrôlé par une commission permanente où sont représentés le ministère des Travaux Publics mais aussi les responsables des questions agricoles<sup>81</sup>. Ainsi, toutes les études et projets de travaux publics agricoles qui relèvent du service hydraulique sont examinés par le conseil général des ponts et chaussées mais aussi par des experts du point de vue agricole, « hommes spéciaux dont les lumières offrent toute garantie au pays »<sup>82</sup>

Il existe donc dans chaque département un ingénieur en chef du service hydraulique qui dirige le service et ses membres issus du corps des ponts et chaussées, et est lui-même sous l'autorité de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département. Les compétences attribuées à ce service sont hybrides, puisqu'elles concernent tout autant l'industrie (usines), l'agriculture (dessèchements, irrigations) ou encore la salubrité publique (assainissement)<sup>83</sup>.

---

<sup>77</sup> C. Bouisset, S. Clarimont et I. Degrémont, « L'État face au risque d'inondation », art cit, p. 136.

<sup>78</sup> Emmanuel Fureix et François Jarrige, *La modernité désenchantée: relire l'histoire du XIXe siècle français*, Paris, Découverte, 2015, p. 315.

<sup>79</sup> Q. Deluermoz, *Le crépuscule des révolutions, op. cit.*, p. 125.

<sup>80</sup> C. Bouisset, S. Clarimont et I. Degrémont, « L'État face au risque d'inondation », art cit, p. 136.

<sup>81</sup> Jean-Michel Derex, « Les ingénieurs des Ponts et Chaussées et la question hydraulique dans la seconde moitié du XIXe siècle », *Pour Mémoire. Revue des ministères de la transition écologique et solidaire et de la cohésion des territoires*, 2016, n° 18, p. 63.

<sup>82</sup> ADN, S3519, Lettre du ministre des Travaux Publics Vivien aux préfets, Instructions relatives aux travaux publics d'utilité agricole. 17/11/1848.

<sup>83</sup> J.-M. Derex, « Les ingénieurs des Ponts et Chaussées et la question hydraulique dans la seconde moitié du XIXe siècle », art cit, p. 65.

Les questions agricoles furent attribuées au ministère de l'Intérieur du début du Second Empire jusqu'en 1861, où elles furent rétablies sous l'autorité exclusive, avec les autres missions hydrauliques, du ministère des Travaux Publics. Notons qu'en 1897, une partie des compétences concernant l'utilisation agricole des eaux fut remise au ministère de l'Agriculture (créé en 1881) et à ses ingénieurs du corps des Eaux et Forêts, tandis qu'en 1903, la séparation des compétences fut nette, donnant à un nouveau service de l'hydraulique et des améliorations agricoles (avec le nouveau corps d'ingénieurs du Génie rural) celles concernant l'aménagement des eaux pour la production agricole et la structure du territoire rural, tandis que les Ponts et Chaussées conservent la gestion des affaires concernant la navigation, l'alimentation des voies navigables et la protection contre les inondations et contre la mer<sup>84</sup>.

L'entreprise hydraulique agricole des waterings du Nord et du Pas-de-Calais, dont on a déjà évoqué la complexité des enjeux hydrographiques (mêlant irrigation, drainage, lutte contre les inondations...) et historiques, suit alors un traitement particulier face à ces évolutions, et reste globalement sous la direction des ingénieurs des Ponts et Chaussées et du service de l'hydraulique agricole. Leur gestion n'est que partiellement autonome et sous le contrôle des ingénieurs.

Entre leur réorganisation au début du 19<sup>e</sup> siècle et 1852, les associations de waterings sont contrôlées par l'ingénieur d'arrondissement de Dunkerque et son ingénieur en chef (du département). Ainsi, le règlement de 1806 précise notamment que tous les travaux projetés par le conducteur d'une section de waterings « seront communiqués avant le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année à l'Ingénieur de l'arrondissement qui y donnera son avis et transmettra le tout à l'Ingénieur en Chef du Département pour recevoir son approbation. »<sup>85</sup> et qu'aucune construction ne peut être débutée sans approbation de ce dernier, sauf autorisation spéciale du Préfet. La gestion est donc partagée, ou au moins sous le contrôle de l'administration déconcentrée du ministère des Travaux Publics. La marge de manœuvre de la commission administrative d'une section est encore assez importante pour des cas spéciaux comme les travaux d'urgence, où ses membres n'ont pas besoin d'approbation administrative mais engagent leur responsabilité.

En 1852, le service hydraulique devient le service technique auquel sont rattachées les sections de waterings. Ainsi, les conducteurs de celles-ci doivent alors « assister l'ingénieur

---

<sup>84</sup> *Ibid.*, p. 67-68.

<sup>85</sup> Décret de réorganisation de l'administration des waeterings du 12 juillet 1806, dans Gilbert DELAINE, *Les waeterings du Nord de la France*, *op. cit.*, p. 250-253.



du service hydraulique [de l'arrondissement de Dunkerque] chargé de la vérification des travaux et de signer avec lui les procès-verbaux de réception », et procéder de la même manière qu'avec l'ingénieur ordinaire concernant la communication des travaux projetés chaque année<sup>86</sup>. De même, la commission administrative propose un budget et des travaux chaque année en se basant sur l'examen des comptes de gestion de leur percepteur de l'année précédente, et ceux-ci sont examinés par les ingénieurs du service hydraulique qui conseillent par rapport l'approbation du préfet ou non.

Le règlement de 1852 témoigne d'un attachement supplémentaire du pouvoir central pour l'assèchement de ce territoire et une volonté de contrôle : toutes les procédures de décisions sont notamment beaucoup plus détaillées et contraignantes que les textes réglementaires. Ce mouvement d'intérêt pour l'assèchement des zones humides et leur mise en valeur agricole passe donc par la structuration de l'administration technique jusqu'à l'échelle de l'arrondissement avec le service de l'hydraulique agricole et une certaine mise à mal du particularisme au profit d'une volonté « générale » incarnée par les ingénieurs d'une administration centralisée. Cette réglementation et prise de contrôle relative du service hydraulique sur la gestion des wateringues intervient dans un contexte de mouvement global de politique de drainage sous le Second Empire et donc d'entreprises d'assèchement de grande envergure comme dans les Landes, les Dombes ou la Sologne<sup>87</sup>.

Le partage de la gestion du réseau des wateringues se fait également entre services des Ponts et Chaussées : le réseau d'assèchement a la particularité d'être lié directement à d'autres infrastructures, le port et les canaux de navigation. Un projet interne proposé pour l'élaboration du 7<sup>ème</sup> Plan de 1976 à 1980 qui a pour but d'améliorer l'évacuation des crues dans les « terres agricoles des zones basses dans le Nord-Pas-de-Calais » résume la complexité et la diversité des acteurs en jeu pour la zone des wateringues : il souligne notamment l'exécution de trois catégories de travaux liées entre elles au sein du réseau<sup>88</sup>. Au niveau parcellaire, les propriétaires agriculteurs associés drainent leurs terres pour rejeter les eaux dans les fossés d'écoulement *watergands* ou voies navigables, notamment au moyen de stations de pompage. Au niveau local, les mêmes sections de wateringues adaptent les fossés et les entretiennent. Ces

---

<sup>86</sup> ADN, S8680, Nouveau règlement organique des Wateringues, 29/01/1852

<sup>87</sup> J.-M. Derex, « Les ingénieurs des Ponts et Chaussées et la question hydraulique dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle », art cit, p. 69.

<sup>88</sup> AN, 19920428/31, Fiche de proposition d'un projet de programme d'action prioritaire, valorisation des terres agricoles des zones basses dans le Nord-Pas-de-Calais. Evacuation des crues en liaison avec les voies navigables. Maîtrise du niveau d'eau, 1976.

fossés servent de transit des eaux d'écoulement jusqu'aux canaux plus importants. Enfin, au niveau régional, il existe des ouvrages spéciaux de collecte et d'évacuation des crues d'amont jusqu'à la mer. Ces ouvrages spéciaux sont surtout les écluses maritimes principales, se situent dans les ports (Calais, Gravelines et Dunkerque) et sont à la charge du service maritime des ponts et chaussées pour la période étudiée, que ce soient pour leur entretien et les manœuvres effectuées. Les canaux d'évacuation n'étant pas indépendant des canaux de navigation, et souvent non distincts, le service hydraulique en charge de le leur entretien et des travaux interagit avec le service spécial des Voies Navigables du Nord et du Pas-de-Calais, qui défend les intérêts de la navigation et participe par moments aux travaux notamment. Cette multiplicité de fonctions pose de nombreux problèmes parmi lesquels un des plus importants est la gestion du niveau d'eau dans les canaux. Celui-ci fluctue selon les manœuvres des écluses maritimes d'évacuation des eaux dans les ports, effectuées par le service maritime, et ces manœuvres coupent la possibilité de naviguer sur les canaux pendant un certain temps.



## Conclusion de la première partie

Il faut alors bien se rendre compte de l'ampleur considérable de l'entreprise de dessèchement de la plaine maritime flamande. Rien que sur la partie française, un réseau de centaines de fossés reliés à des canaux d'évacuation jusqu'à la mer draine environ 80 000 hectares dont la grande majorité est cultivée et quadrille le paysage. La gestion des wateringues s'avère avoir un fonctionnement complexe, puisqu'elle est d'autant plus liée à d'autres processus en jeu à partir du milieu du 19<sup>e</sup> siècle industrialisant comme le développement de la navigation intérieure et l'essor des ports commerciaux et industriels comme Dunkerque qui entraînent l'explosion démographique et l'étalement urbain de son agglomération.

Le dessèchement de sa périphérie rurale est le fait d'un maintien d'associations de propriétaires fonciers dont les coutumes et la relative autonomie séculaires sont encadrées, voire contrôlées par l'Etat centralisant et technicien qui prend forme sous le règne de Louis-Napoléon Bonaparte et s'affirme sous la III<sup>e</sup> République et s'incarne localement avec les ingénieurs des ponts et chaussées. La quatrième section (parmi les cinq associations de dessèchement du département du Nord, quatre sections et les Moères), celle s'étendant à l'Est entre Dunkerque et Bergues, a à sa charge 69 fossés et petits canaux, 85 écluses et barrages pour diriger les eaux des terres vers ces canaux et s'étend à elle seule sur quatorze communes différentes en 1925<sup>89</sup>

---

<sup>89</sup> AMDK, 5S893, Tableau général de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, René Smagghe, Secrétaire Conducteur Spécial, 1925



**PARTIE II**

**LA GESTION DE L'ÉCOULEMENT DES EAUX :**  
**UNE FORME PARTICULIÈRE DE POUVOIR**  
**TERRITORIAL FACE À UN ÉTAT TECHNICIEN**  
**GRANDISSANT**



Notre période étudiée voit donc les pouvoirs nationaux en France tenter de contrôler différents aspects de l'environnement, notamment l'hydraulique agricole. Voulant intensifier les rendements agricoles et prendre la main sur les opérations techniques de l'hydraulique, le pouvoir technique s'appuie notamment sur une administration déconcentrée à l'image du préfet, figure omniprésente sous le Second Empire, et des ingénieurs des Ponts et Chaussées sous son autorité. Sous quelles formes ces volontés de contrôle de la transformation de l'environnement et des territoires à toutes les échelles aboutissent-elles ? L'organisation des ingénieurs des Ponts et Chaussées et les nouvelles compétences que le pouvoir national leur octroie ne rentrent-elles alors pas en contradiction avec l'autonomie héritée des associations de propriétaires qui prennent en main elles-mêmes les opérations d'assèchement de la Flandre Maritime depuis plusieurs siècles ? Il s'agira alors d'examiner les conséquences de ces changements de gouvernance et de ces nouvelles compétences sur le fonctionnement des administrations de ces associations et sur leur manière de gérer l'assèchement des wateringues.





## Chapitre 4. Une gestion quotidienne autonome sous la surveillance des ingénieurs

### **1. Le service hydraulique des Ponts et Chaussées : création d'un service (1849) dédié aux « travaux d'utilité agricole »**

Pour comprendre la formation du service hydraulique des Ponts et Chaussées, il faut remonter à 1848. Le gouvernement de la toute jeune deuxième République souhaite prendre en charge les ouvrages hydrauliques pour encourager le développement agricole, en augmentant les rendements et les surfaces exploitées<sup>1</sup>. Des résultats apparaissent tout d'abord dans l'accroissement des terres cultivables et dans leur fertilisation sous l'impulsion du ministre de l'agriculture et du commerce. Le ministère des Travaux Publics souligne en 1848 le besoin pour son administration de « concourir autant qu'il est en elle, dans la limite de ses attributions, à féconder ce puissant élément de la richesse nationale »<sup>2</sup>. En effet, les ouvrages sous la direction des Travaux Publics ont une influence sur la production agricole : il s'agit de canaux d'irrigation, d'aménagement des cours d'eau, de l'emploi des eaux comme moteur hydraulique, ou encore du dessèchement des marais par exemple. Tous ces ouvrages « d'utilité agricole » étaient alors, selon l'administration « abandonnés » aux initiatives privées, avec pour l'administration le seul pouvoir de réglementer :

Livrés à leurs seules ressources, privés des secours des hommes compétents, hésitant à faire les avances nécessaires pour la rédaction de projets d'une réalisation incertaine, gênés enfin dans les mesures d'exécution par des résistances individuelles, les propriétaires isolés, et les associations même, ne peuvent, dans l'état actuel des choses, donner à ces utiles entreprises toute l'extension qu'exigent les intérêts du pays.<sup>3</sup>

Le gouvernement considère alors que lui seul peut donner une initiative puissante aux travaux publics qui touchent l'agriculture.

---

<sup>1</sup> J.-M. Derex, « Les ingénieurs des Ponts et Chaussées et la question hydraulique dans la seconde moitié du XIXe siècle », art cit, p. 68.

<sup>2</sup> ADN, S3519, Lettre du ministre des Travaux Publics Vivien aux préfets, Instructions relatives aux travaux publics d'utilité agricole. 17/11/1848.

<sup>3</sup> ADN, S3519, Lettre du ministre des Travaux Publics Vivien aux préfets, Instructions relatives aux travaux publics d'utilité agricole. 17/11/1848.

Dans les faits, le ministère des Travaux Publics modifie la distribution du service des ingénieurs, surtout issus des Ponts et Chaussées, rattaché à son administration. On assigne un ingénieur spécial dans chaque département :

[II] centralisera toutes les études relatives au régime des cours d'eau, la réglementation des usines hydrauliques, la rédaction des projets de dessèchements, d'irrigations, de colmatage, de réservoirs ou de tous autres ouvrages destinés à utiliser les eaux pluviales et à créer des ressources pour les époques de sécheresse, l'organisation et la surveillance des associations formées en vue de l'exécution de travaux publics intéressant l'agriculture, enfin l'examen et la proposition de toutes les mesures propres à assurer le bon emploi des eaux et leur équitable répartition entre l'agriculture et l'industrie.

On souhaite impulser l'intensification de l'agriculture et l'extension des terres cultivées par ce nouveau service. Il s'agit d'un mouvement de centralisation des opérations autour d'un service spécial des Ponts et Chaussées et de son ingénieur. Celui-ci se voit attribuer des compétences de contrôle de ces travaux de diverses natures et des acteurs qui les effectuent. Il s'agit alors d'orienter les travaux d'intérêt hydraulique grâce à des ingénieurs, qui peuvent même directement projeter de nouveaux travaux : « Un crédit spécial, inscrit au budget des travaux publics, permet d'ailleurs à l'Administration de pourvoir aux frais de ces études, et de substituer ainsi sa propre initiative à celle des intéressés. ». L'objectif du gouvernement central est donc clairement de donner une impulsion nationale à l'agriculture en réduisant le champ d'action des initiatives privées sur les travaux d'hydraulique agricole, remplacées ou contrôlées par celles des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ces derniers apparaissent alors comme les ambassadeurs du gouvernement central français légitimés par leur formation technique et théorique dans cet objectif d'optimisation et d'aménagement des espaces naturels au service de l'homme. L'ingénieur spécial service hydraulique de chaque département est placé sous la direction de l'ingénieur en chef du département. Rappelons également que ses études et projets sont examinés par une commission mixte, dans laquelle figurent des responsables à la fois du ministère des Travaux Publics et du ministère de l'Agriculture, qui complète le Conseil Général des Ponts et Chaussées qui fait ce même travail de supervision et d'examen. Dans les premières années, l'ingénieur du département rend compte de la situation du service, de son fonctionnement et des travaux réalisés auprès de la préfecture et du conseil général du département<sup>4</sup>. Ces retours permettent au gouvernement, à l'administration et au département

---

<sup>4</sup> ADN, S3519, Rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées, attaché au service hydraulique du département du Nord sur la situation du service hydraulique au 1<sup>er</sup> mai 1850, 3/05/1850.

d'apprécier l'utilité du nouveau service et d'évaluer le potentiel de chaque territoire et chaque type de travaux publics pour développer l'agriculture.

A l'été 1849, près d'un an après la création de ce service (novembre 1848<sup>5</sup>), l'ingénieur du service hydraulique du département du Nord dresse un bilan sur ses capacités d'action et leur utilité. A sa lecture, l'ingénieur du chef du département souligne en interne l'importance d'un tel service qu'il faut agrandir. Il ne faudrait alors pas se cantonner aux affaires courantes mais donner la capacité à ce service de projeter des travaux de grande envergure comme l'assèchement du marais de la Deûle<sup>6</sup>. Ce service s'attelle également à une cartographie hydrographique des différents bassins du département du Nord. Les ingénieurs du service hydraulique cherchent ici à comprendre le territoire dont ils ont la charge d'optimiser, et construisent les outils de représentation du territoire qui semblent « indispensables pour arriver à l'appréciation de tous les faits qui se rapportent aux eaux naturelles qui alimentent le département du Nord ».

Le service dédié à l'hydraulique est un outil supplémentaire du maillage territorial administratif pour le gouvernement français, soucieux d'impulser une augmentation de la production agricole. Il centralise à l'échelle départementale toutes les affaires concernant les travaux publics hydrauliques touchant à l'agriculture comme l'irrigation ou le dessèchement et instaure un contrôle de l'ingénieur sur les initiatives privées.

## **2. L'adaptation du fonctionnement des waterings aux nouveaux services d'ingénieur et les nouvelles réglementations**

En créant le service, le gouvernement affirme également sa volonté d'attribuer à l'administration une autorité encore plus importante pour « assurer l'exécution des travaux d'irrigation et de dessèchement par les propriétaires intéressés »<sup>7</sup>. On veut ici encourager plus ou moins sous la contrainte la formation d'associations syndicales de propriétaires chargées d'exécuter les travaux approuvés par l'ingénieur hydraulique. Ce phénomène se retrouve dans plusieurs tranches de la société civile sous le second Empire qui combine « encouragement »

---

<sup>5</sup> J.-M. Derex, « Les ingénieurs des Ponts et Chaussées et la question hydraulique dans la seconde moitié du XIXe siècle », art cit, p. 68.

<sup>6</sup> ADN, S3519, Rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées attaché au service hydraulique du département du Nord, sur la situation de ce service au 1<sup>er</sup> Août 1849, Avis de l'ingénieur en chef, le 10 Août 1849.

<sup>7</sup> ADN, S3519, Lettre du ministre des Travaux Publics Vivien aux préfets, Instructions relatives aux travaux publics d'utilité agricole. 17/11/1848.

de création de groupements à but économique notamment et « surveillance »<sup>8</sup>. Le Conseil Général du Nord appelle également de ses vœux la constitution d'une loi d'ensemble sur les ouvrages hydrauliques<sup>9</sup>. Le gouvernement souhaiterait alors qu'il y ait une formation systématique d'associations syndicales de propriétaires concernés par les travaux d'irrigation ou de dessèchement ; la loi viendrait réglementer et permettre l'encadrement de l'exécution de ces travaux des associations par l'ingénieur du service hydraulique.

Face à cette volonté affirmée d'encadrer, de contrôler ou de rendre muet le particularisme et les intérêts privés par des réglementations et un service d'ingénieur dont la formation le rendrait plus légitime à prendre les bonnes décisions pour l' « intérêt général », quelle forme la relation entre administration et associations de wateringues prend-elle ?

Dans son bilan de première année de mise en service, l'ingénieur hydraulique du département du Nord aborde, comme tous les autres bassins du département, la question du bassin de l'Aa et de son dessèchement<sup>10</sup>. L'ingénieur rappelle la double menace sécheresse-inondation et difficultés à bien profiter de la fertilité du sol par des « soins de tous les instants ». Il reconnaît aux associations de wateringues un travail important, avec un budget considérable (130 000 francs pour 1849). Seulement, l'ingénieur affirme que celles-ci ne tirent pas entièrement profit de leurs ressources : « L'expérience des vingt dernières années si utilement employées par la création de grands travaux publics, n'a pas complètement profité aux agents spéciaux qui dirigent les travaux de wateringues. ». Il regrette notamment une sorte de manque d'ambition des projets prévus dans l'année 1849. Le service hydraulique a par ailleurs indiqué toutes les améliorations d'ensemble et de détail possible d'introduire dans les projets de travaux de cette année et à venir.

Le rôle de l'ingénieur à ses débuts semble vraiment se cantonner à un rôle de conseils adressés à des associations dont il loue le fonctionnement. Les regrets du manque de grands travaux sur les wateringues ne semblent pas à l'époque pouvoir être comblés par les moyens budgétaires et humains faibles d'un service encore en expérimentation (un ingénieur et trois conducteurs). L'ingénieur du service hydraulique remplace alors juste simplement le rôle de l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Dunkerque, qui contrôle le budget des wateringues et les projets de petits travaux d'entretien et d'amélioration du réseau. Même s'il ne semble pas vouloir s'immiscer dans un fonctionnement d'associations formées et réglementées depuis

---

<sup>8</sup> Q. Deluermoz, *Le crépuscule des révolutions*, op. cit., p. 119.

<sup>9</sup> ADN, S3519, Conseil Général du Nord, session de 1850, rapport du préfet.

<sup>10</sup> ADN, S3519, Rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées attaché au service hydraulique du département du Nord, sur la situation de ce service au 1<sup>er</sup> Août 1849.

plusieurs décennies, on détecte une volonté d'orienter et de conseiller celles-ci pour leurs travaux, et d'encourager la constitution de grandes opérations pour améliorer l'assèchement si les budgets (des associations ou du service hydraulique) le permettaient ; la possibilité de grands travaux publics serait pour l'ingénieur la condition de résultats plus rapides et concluants pour intensifier les rendements et protéger les terres asséchées d'inondations, tandis que l'action des sections de wateringues relève surtout d'une gestion qui apporte des résultats lents et progressifs. L'ingénieur se félicite notamment que les associations de wateringues écoutent ses remarques et les prennent en compte pour améliorer le réseau. Notons qu'avec l'association de propriétaires de la Grande-Moère, la situation est plus tendue : selon l'ingénieur, elle « a cru devoir ne rien changer au mode ancien reconnu si défectueux jusqu'à ce que l'administration supérieure juge utile d'intervenir dans le débat. » et celui-ci ne pourrait alors pas contrôler efficacement ses travaux.

Le règlement de 1852 encadre le fonctionnement des associations de wateringues et détaille le rôle de l'ingénieur du service hydraulique, auquel les commissions administratives des sections doivent répondre. Seulement, ce nouveau règlement n'a pas été mis en place au départ pour normaliser un changement dans les procédures avec les ingénieurs et la préfecture déjà en place officieusement. Il vient répondre à une demande de dizaines de propriétaires réclamant notamment la mise à jour du mode d'élection des commissions administratives<sup>11</sup>. Le règlement de 1852 étend notamment le nombre de propriétaires à 80 électeurs. Le service hydraulique apparaît évidemment et on acte la dépendance des wateringues à ce service. Par exemple, la commission désignant le conducteur d'une section est faite par le sous-préfet, des commissaires des sections et l'ingénieur hydraulique du département. L'article 19 stipule également que les projets et devis dressés par les conducteurs doivent être communiqués à l'ingénieur du service hydraulique qui donne son avis, puis à l'ingénieur en chef du département, avant la validation de ceux-ci par la préfecture. De la même manière, les projets de travaux et budgets annuels doivent être approuvés par le préfet suivant la même procédure<sup>12</sup>.

La multiplication de ces procédures, ou « routines bureaucratiques »<sup>13</sup>, qui sont réglementées par ce texte, donnent une forme concrète, réelle, aux pratiques de

---

<sup>11</sup> ADN, S3519, Rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées, attaché au service hydraulique du département du Nord sur la situation du service hydraulique au 1<sup>er</sup> mai 1850, 3 mai 1850.

<sup>12</sup> ADN, S8680, Nouveau règlement organique des Wateringues, 29/01/1852

<sup>13</sup> Pierre Bourdieu, Olivier Christin et Pierre-Etienne Will, « Sur la science de l'État », *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 2000, vol. 133, n° 1, p. 6.

l'administration ; les différentes échelles de hiérarchie sont liées par celles-ci, ce qui permet d'assurer ce que Bourdieu, Christin et Will appellent la « continuité de l'Etat »<sup>14</sup>.

### **3. Une certaine autonomie dans les opérations de dessèchement, la gestion financière, les rendements agricoles**

Au bout de l'échelle décisionnaire, comme un dernier maillon assurant lui-aussi la continuité de l'Etat, les associations de wateringues fonctionnent également sur les mêmes principes de procédures et routines bureaucratiques. Notre hypothèse est ici que, les associations de propriétaires, même si elles semblent à première vue de l'ordre de l'intérêt privé, sont elles-mêmes un pouvoir territorial, puisqu'elles ont notamment une forme d'autorité publique<sup>15</sup> sur leurs administrés et font usage des procédures bureaucratiques classiques d'un Etat.

L'exploration des comptes de gestion annuelle de la 4<sup>e</sup> section des wateringues disponibles pour quasiment toute la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle permet de rendre compte du fonctionnement interne de ces associations. Les procédures sont sensiblement les mêmes de 1852 à la fin du siècle. Les différents documents de comptes annuels utilisés par la section pour ses procédures sont tout d'abord des imprimés destinés à l'usage des municipalités ; l'adaptation de ces imprimés officiels pour l'usage de ces associations particulières est déjà intéressante pour comprendre le rôle qu'on leur donne et leurs actions, d'administration d'une certaine manière les propriétaires de la section et d'aménager l'environnement pour ceux-ci.

Les dossiers du receveur de la section, archivés dans leur intégralité entre 1870 à 1873 permettent de rendre compte des procédures multiples. Le receveur, ou percepteur, nommé par le préfet sur une liste proposée par la commission administrative, tient un livre de comptabilité où il recense toutes les dépenses et recettes. Il se charge par exemple de lever les impôts auprès de chaque propriétaire de la section, suivant la répartition proposée au début de l'année par la commission administrative et validée par le préfet. Il acquitte également toutes les dépenses de dessèchement avec des mandats de paiement délivrés par le président de la section et conservés précieusement chaque année<sup>16</sup>. Systématiquement, au début de chaque année, la commission administrative monte un budget, qui détaille les recettes et dépenses prévues pour l'année avec notamment le nom de l'entrepreneur en charge des travaux. Les projets de travaux sont faits par

---

<sup>14</sup> *Ibid.*

<sup>15</sup> L. Coumel, R. Morera et A. Vrignon (eds.), *Pouvoirs et environnement, op. cit.*, p. 7.

<sup>16</sup> ADN, S8680, Nouveau règlement organique des Wateringues, 29/01/1852

le conducteur de la section. Ce budget est transmis soumis à l'approbation ou non de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, qui donne son avis et modifie s'il le souhaite. De même, les conseils municipaux des communes de la section sont invités à donner leurs avis sur le projet de budget. Il est ensuite transmis au préfet et soumis à approbation. A la fin de l'année, la section transmet les résultats finaux, avec les pièces justificatives des dépenses et revenus (certificats de travaux rédigés par le conducteur, mandats de paiement de crédits, achat de biens...) rassemblées par le percepteur. L'ingénieur hydraulique et le conducteur de la section s'assurent de la conformité de ces travaux (vérification de terrain et examen des dossiers du receveur) avant de le valider ou de demander des précisions. Il est ensuite approuvé par le préfet<sup>17</sup>.

A première vue, on pourrait penser que les sections de wateringues sont juste un niveau d'échelle supplémentaire de l'Etat, dont les agents sont soumis à la surveillance et à l'évaluation constante. Le « contrôle bureaucratique »<sup>18</sup> est clairement instauré dans le règlement de 1852 : les procédures concernant les budgets, les travaux, sont soumises au contrôle des ingénieurs et de la préfecture, les percepteurs et conducteurs sont nommés par ceux-ci, ou encore chacune de ces procédures sont soumises à l'organisation de réunions de la commission administrative dont le lieu et la date limite sont imposés. L'article 26 du règlement stipule également que toutes les réunions de la commission administrative en dehors de ces procédures doivent être signalées en sous-préfecture au préalable, et que les délibérations qui y sont prises ne peuvent être appliquées qu'après autorisation préfectorale. L'analyse détaillée des comptes permet de relativiser cette première impression et de souligner l'autonomie et la capacité d'action étendue d'une section de wateringues. On peut également mesurer le poids budgétaire des diverses dépenses et recettes, et voir s'il y a une évolution sensible sur 40 ans.

En 1852, la 4<sup>e</sup> section déclare avoir obtenu 46 290,31 francs de recettes, auxquelles s'ajoutent les 17 816,14 francs de l'excédent de l'année précédente, et dépensé 53 673,98 francs<sup>19</sup>. On assiste déjà à des modifications de la préfecture sur le détail de certaines dépenses, notamment celles qui concernent l'entretien des fossés et ouvrages. Le préfet réclame des pièces justificatives « régulières et suffisantes » pour celles-ci. Les comptes de gestion annuelle de 1854 sont similaires : elle déclare 45 943,31 francs de recettes, plus 10 514,20 francs d'excédent de l'année précédente<sup>20</sup>. Les cotisations payées par les propriétaires de la section

---

<sup>17</sup> ADN, S8699, Comptes de gestion annuelle de la 4<sup>e</sup> section, 1870 à 1873.

<sup>18</sup> P. Bourdieu, O. Christin et P.-E. Will, « Sur la science de l'État », art cit, p. 8.

<sup>19</sup> ADN, S8652, Comptes de gestion annuelle de la 4<sup>e</sup> section, 1852.

<sup>20</sup> ADN, S8652, Comptes de gestion annuelle de la 4<sup>e</sup> section, 1854.



forment la source principale de recettes de la section, près de 45 000 francs ; s'y ajoutent quelques centaines de francs pour la location de canaux et watergands et la vente de terrains. On observe 31 555,91 francs de dépenses, dont 930,18 de remboursements de crédits. Les paiements sont multiples et concernent par exemple les rémunérations du conducteur, du garde, du secrétaire, du cantonnier, des éclusiers. Ils concernent aussi les frais de fonctionnement de la section (entretien du local, habillement du garde) et surtout des travaux (3700 francs d'ouvrages d'art, entretien des chemins, 1542,40 francs pour le recreusement d'une partie du canal des glaises, curements et faucardements...). La section fait à la fin de l'année 24 901,6 francs d'excédent. En 1862, la section bénéficie d'un excédent de 56654,46 francs issu de l'année précédente. Elle bénéficie de 36293,89 francs de recettes (environ 34 000 de cotisations, 500 pour la location de pêche, 1200 francs d'intérêts sur des fonds placés en 1860, et 170 francs de cotisations d'années d'avant payées en retard). Elle dépense 32671,18 francs, dont 7479,59 francs de dépenses extraordinaires<sup>21</sup>. Les sections bénéficient d'un certain confort financier apparent, puisqu'elles arrivent chaque année à rembourser leurs frais et à avoir un excédent qui se répercute l'année suivante. Elles se permettent même de placer des fonds pour bénéficier d'intérêts. La plupart des sommes d'excédent semblent surtout être conservées pour des travaux extraordinaires, ou bien pour des travaux imprévus en cas d'urgence.

Les comptes de 1880<sup>22</sup> permettent de rendre compte de la constance dans les sommes perçues, avec toujours une prépondérance des cotisations (41109,71 francs de recette prévues). Sur les 40740 francs de dépenses prévues, 29886 font l'objet d'examen des ingénieurs : « en dehors des frais d'administration, de perception, traitements, contingents dans l'entretien des chemins d'intérêt commun, intérêts d'emprunts etc qui **échappent à notre contrôle**, le projet de budget présenté ne comprend que les dépenses suivantes, qui sont applicables aux travaux de dessèchements proprement dits [...] ». ».

L'administration technique laisse une autonomie de gestion financière de l'association pour tout ce qui ne concerne pas les travaux d'assèchement directement, de la même manière que le montant des cotisations ne fait pas l'objet de correction importante. L'ingénieur ordinaire contrôle et justifie dans son rapport les travaux projetés et dépenses qui y sont liées, qui, rappelons-le, ont été dressés par le conducteur des Ponts et Chaussées de la section en interaction constante avec lui : il s'agit de travaux de faucardement (3000 francs), curement (5300 francs), entretien des ouvrages d'art (3000 francs), salaires du garde et des éclusiers (2086

---

<sup>21</sup> ADN, S8652, Comptes de gestion annuelle de la 4<sup>e</sup> section, 1862.

<sup>22</sup> ADN, S8697, Rapport de l'ingénieur ordinaire sur le projet de budget pour 1880 de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 25/04/1880.

francs), achat de terrains et travaux d'établissement des bâtiments de la machine de Steendam (9000 francs), salaires du mécanicien et deux chauffeurs à sa manœuvre (6000 francs) et de 1500 francs de dépenses imprévues éventuelles (en prévision pour l'année). Le faucardement (ou faucardage) consiste à couper et évacuer les végétaux qui poussent dans l'eau des fossés et canaux, comme les roseaux, qui risquent de gêner l'évacuation des eaux ou d'obstruer les ouvrages. Le curement (ou curage) consiste à curer, débarrasser le fond de ces cours d'eau de la vase ou des déchets qui s'y accumulent dans la logique de garder un fossé à ses dimensions d'origine pour assurer un drainage assez efficace mais également éviter la stagnation d'eaux impropres.

On voit ici que l'ingénieur du service hydraulique ne contrôle vraiment qu'une partie des dépenses de la section de wateringues. Une autonomie de gestion financière est laissée à la section pour environ un quart de ses dépenses, celles concernant les frais d'administration ou encore le traitement du personnel et de ses frais de travail (éclusiers, conducteur etc). Le projet de budget est même présenté et monté avec le conducteur d'une telle manière que l'examen du budget ne semble jamais être l'occasion pour l'administration technique d'inquiéter la section de wateringues. Les frais concernant l'établissement d'une machine à vapeur pour pomper les eaux du canal des Moères (machine de Steendam) sont des frais exceptionnels, répartis sur plusieurs années, mais qui semblent être amortis par l'apport des excédents successifs des années précédentes et par un crédit. Le projet de budget de 1882, qui comporte sensiblement les mêmes sommes de recettes et de dépenses, indique le type d'observation que peut faire l'ingénieur du service hydraulique. Elle concerne ici la manière de dresser les devis de travaux par le conducteur, et donc les outils de représentation/appropriation de l'environnement en vue d'y engager des travaux :

Les devis estimatifs de tous ces travaux sont trop sommaires ; il conviendra de réclamer pour l'avenir, au conducteur spécial de la section, au moins un profil en travers moyen pour chacun des curements projetés et un métré avec dessins à l'appui, s'il y a lieu, des quantités portées dans l'estimation des dépenses pour les ouvrages d'art ; l'absence de ces renseignements empêche toute vérification sérieuse des pièces présentées.<sup>23</sup>

On trouve ici encore les signes du contrôle bureaucratique de l'ingénieur envers le conducteur, agent à la fois sous l'autorité du service hydraulique et de la préfecture mais travaillant au sein et avec la commission administrative de la 4<sup>e</sup> section de wateringues. Notons

---

<sup>23</sup> ADN, S8697, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique sur le projet de budget de 1882 de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 14/03/1882.

que les comptes de 1897 confirment la constance des montants dont dispose la 4<sup>e</sup> section des wateringues dans sa gestion quotidienne, avec 41550,02 francs de recettes (dont 40178,02 issus des cotisations, 724 de la location de droits de pêche, 42 de la location d'herbages, 45 de redevances pour prises d'eau) pour 39721,38 francs dépensés (avec une prévision de 41763 francs au début de l'année)<sup>24</sup>.

#### **4. Les avis des maires**

Une des nouveautés du règlement de 1852 est la transmission au conseil municipal de chaque commune de la section du projet de budget de la section pour qu'il émette un avis et des observations, qui n'ont qu'une valeur consultative.

L'article 21 stipule bien que la commission administrative doit délibérer à propos des observations des maires avant d'adresser le projet de budget à la préfecture<sup>25</sup>. On dispose de la plupart des avis des conseils municipaux pour chaque année dans les dossiers d'archives des comptes de budget annuel de la 4<sup>e</sup> section entre 1870 et 1897. Concrètement, la plupart des conseils municipaux n'émettent pas d'avis particulier sur le budget. Les délibérations ne consistent qu'à rappeler les sommes présentées par la section et l'accord du conseil municipal, qui considère par exemple qu'elles « paraissent réparties d'une manière aux besoins du service »<sup>26</sup>. Les quelques réclamations portées par les conseils municipaux concernent souvent des cas précis de demande de travaux, mais aussi des réclamations concernant les impôts ou les subventions attribuées aux communes par la section. Ainsi, concernant le budget de 1880, le Conseil Municipal de Coudekerque réclame l'approfondissement du canal de Coudekerque<sup>27</sup>, tandis que celui de Coudekerque-Branche souhaite le curement de deux watergands<sup>28</sup>. Ces demandes traitent de travaux précis qui concernent directement quelques propriétaires de la commune qui ont sûrement interpellé le Conseil Municipal au sujet de leurs inquiétudes ceux-ci ou bien qui en font directement partie.

Face à ce qui nous semble être un des outils de revendication des administrés envers la commission administrative, les réponses de cette dernière tranchent souvent à la défaveur de

---

<sup>24</sup> ADN, S8703, Compte administratif de la 4<sup>e</sup> section présenté à l'approbation du préfet du département du Nord pour clôture de l'année 1896, 10/07/1897.

<sup>25</sup> ADN, S8680, Nouveau règlement organique des Wateringues, 29/01/1852

<sup>26</sup> ADN, S8697, Extrait du registre aux délibérations du Conseil Municipal de la commune de Warhem, 16/11/1879.

<sup>27</sup> ADN, S8697, Extrait du registre aux délibérations du Conseil Municipal de la commune de Coudekerque, 22/11/1879.

<sup>28</sup> ADN, S8697, Extrait du registre aux délibérations du Conseil Municipal de la commune de Coudekerque-Branche, 16/11/1879.

leurs demandes. La commission administrative de la section semble se présenter dans une position légitime de gestionnaires face à des populations et à leurs élus communaux. Elle tirerait sa légitimité par sa connaissance du réseau et de son fonctionnement et par la maîtrise technique de celui-ci. Ainsi, quand le Conseil Municipal de Leffrinckoucke « ne donne aucun avis favorable aux propositions de travaux et de dépenses faites par la dite administration »<sup>29</sup> parce qu'il considère que les habitants de la commune ont payé trop d'impôts les trois années précédentes, la commission administrative rejette l'affirmation que les habitants de Leffrinckoucke ont payé plus que les autres, tandis qu'elle justifie l'augmentation globale des contributions par des « projets de grands travaux » (la machine de Steendam)<sup>30</sup>.

On comprend ici que, même si la commission administrative délibère à propos des demandes des Conseils Municipaux et donne des réponses argumentées à celles-ci, elle s'inscrit comme plus légitime à connaître l'enjeu de l'assèchement et de la prévention des inondations et ce n'est pas vraiment par ce biais que les propriétaires et leurs élus communaux arriveraient à faire prendre en compte leurs demandes.

## **5. La dépendance à la préfecture en cas de dépenses urgentes. L'exemple de l'hiver 1880-1881 et du fonctionnement de la machine hydraulique de Steendam**

On l'a déjà vu, la plupart des décisions prises par la 4<sup>e</sup> section des wateringues sont contrôlées et sous la nécessité d'être approuvées par le service hydraulique et la préfecture du Nord. Ses fonds proviennent surtout des cotisations des propriétaires de la section et elle dispose d'une certaine autonomie financière. Seulement, cette gestion budgétaire bénéficiaire le plus souvent chaque année se retrouve bouleversée lors de situations d'urgence, lorsque la section doit employer dans un temps court des dépenses très importantes imprévues.

Il faut d'abord préciser que les travaux d'urgence font office d'exception dans le règlement de 1852<sup>31</sup>. L'article 20 permet à la commission administrative d'en appliquer après une délibération spéciale tout en engageant leur propre responsabilité ; la délibération doit alors être transmise au préfet dans les trois jours suivants, qui estime s'il faut arrêter ou continuer l'exécution des travaux d'urgence.

---

<sup>29</sup> ADN, S8697, Extrait du registre aux délibérations du Conseil Municipal de la commune de Leffrinckoucke, 18/11/1879.

<sup>30</sup> ADN, S8697, Extrait du registre des délibérations de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 17/01/1880.

<sup>31</sup> Voir Annexe 1.

L'année 1880 est pour la 4<sup>e</sup> section une année mouvementée. Dans les budgets de départ, elle prévoyait déjà une importante somme de dépenses pour le paiement des travaux de construction de la machine à vapeur de pompage et du barrage éclusé près du pont de Steendam (fig. 10) (réparti sur plusieurs années) et le traitement de ses éclusiers. A l'été 1880, elle contracte un nouveau crédit pour ces paiements, de l'ordre de 40 000 francs. Au mois de décembre, de fortes crues provoquent des inondations dans la section. Dans l'urgence, la section a engagé plusieurs travaux d'urgence et augmenté de façon importante ses dépenses pour assurer le fonctionnement de la machine à un rythme important (paiement des éclusiers jour et nuit, charbon).

Le 11 décembre 1880, la commission administrative décide alors, en plus de commencer à rembourser une partie du crédit de 40 000 francs (900 francs), de compléter son budget primitif d'un paiement supplémentaire de 450 francs pour le salaire des éclusiers qui ont travaillé plus que prévu dans l'urgence<sup>32</sup>. Alors que l'ajout de dépenses peu importantes comme telles dans le budget au milieu de l'année sont d'habitude validées par la préfecture, la situation d'urgence et la contraction d'un crédit important durant l'été inquiète l'ingénieur du service hydraulique. Ainsi, celui-ci interroge la section et sa hiérarchie sur l'absence de fonds supplémentaires prévus dans le budget primitif pour subvenir à ces dépenses imprévues<sup>33</sup>. La commission administrative justifie ces paiements sans autorisation par l'urgence, et prévoit de les amortir en ajournant le paiement de travaux précédents sur les années suivantes<sup>34</sup>.

Lorsqu'elle présente son budget primitif en avril 1881 pour l'année 1881, la commission administrative doit également répondre aux interrogations des ingénieurs qui appellent de leurs vœux à augmenter les impôts sur les propriétaires pour éviter la baisse des dépenses d'entretien des fossés et ouvrages d'art (qui est une répercussion des sommes supplémentaires et crédits contractés l'année précédente)<sup>35</sup>. Cet épisode nous rappelle que, même en situation d'urgence, les décisions prises par la section de wateringues en autonomie doivent aussi répondre au contrôle de la préfecture et de ses ingénieurs. En cas de dépense urgente et imprévue, l'ouverture de nouveaux crédits pris sur le budget de l'association dépend toujours de

---

<sup>32</sup> ADN, S8697, Extrait du registre des délibérations de la commission administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 11/12/1880.

<sup>33</sup> ADN, S8697, Lettre de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique au sous-préfet de Dunkerque, 03/02/1881.

<sup>34</sup> ADN, S8697, Lettre du président de la commission administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues au sous-préfet de Dunkerque, 25/02/1881.

<sup>35</sup> ADN, S8697, Rapport de l'ingénieur ordinaire concernant la réponse de la commission administrative aux observations de monsieur le préfet sur le budget primitif de 1881, 27/04/1881, avis de l'ingénieur en chef, 28/04/1881.

l'approbation de la préfecture qui contrôle ses comptes et s'assure qu'elle ne manque pas à ses travaux d'assèchement et ne se retrouve pas déficitaire.

La gestion quotidienne du réseau d'assèchement des wateringues à partir de 1852 résulte alors de l'application de normes bureaucratiques et d'un contrôle des sections de wateringues accentué adapté à leur existence ancienne qui se caractérisait par une certaine autonomie. Celle-ci s'incarne alors dans la gestion administrative et financière, dans la mise en œuvre des travaux et les actions de la commission administrative de la section se caractérisent par une forme d'intervention publique légitime financée en majorité par l'impôt de ses administrés.

Le gouvernement national, dans une volonté d'accentuation des rendements agricoles et d'extension des terres cultivées, se dote d'une administration technique centralisée caractérisée ici par le service de l'hydraulique agricole. L'Etat impose donc des normes et un contrôle sur ces travaux qui sont à l'origine d'initiatives privées. L'assèchement des terres et l'entretien des wateringues sont reconnus d'« utilité agricole », on pourrait même les désigner comme un service public. Celui-ci est assuré par des acteurs privés, les propriétaires et leurs élus, qui ont une certaine autonomie financière. Le contrôle imposé aux associations de wateringues ne s'accompagne notamment pas de subventions de l'Etat. Le conducteur spécial, nommé par la préfecture et les ingénieurs sous sa direction mais rémunéré par l'association, est l'incarnation de ce service reconnu d'intérêt général mais qui est laissé à l'initiative, dorénavant contrôlée, des acteurs privés.

La section de wateringues est un niveau des différentes échelles administratives liées entre elles dont la section des wateringues fait elle-même partie. De la même manière que l'ingénieur ordinaire du service hydraulique contrôle les travaux projetés et mis en place par le conducteur au sein de la section ou que la préfecture contrôle les budgets et délibérations de ladite section, l'ingénieur en chef du département du Nord supervise et examine les décisions de l'ingénieur du service hydraulique. Ces différents échelons sont mis en relation par de multiples procédures qui forment un « contrôle bureaucratique »<sup>36</sup> ; celui-ci fonde les rouages d'un Etat technicien qui se veut centralisateur et déconcentré et qui souhaite impulser des grandes transformations de l'espace rural suivant des objectifs économiques nationaux. On assiste à une prise en main de nombreux aspects de l'environnement à partir de 1852, avec une politique volontariste de la part tout d'abord de l'administration napoléonienne, que ce soit pour

---

<sup>36</sup> P. Bourdieu, O. Christin et P.-E. Will, « Sur la science de l'État », art cit, p. 8.

accompagner et organiser des phénomènes comme l'urbanisation avec pour vitrine Paris<sup>37</sup> ou l'industrialisation et les mutations économiques qui en ressortent<sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup> Q. Deluermoz, *Le crépuscule des révolutions*, op. cit., p. 139.

<sup>38</sup> *Ibid.*, p. 149-150.

## **Chapitre 5. Les techniques locales de dessèchement dans les décisions d'ingénieurs : marginalisation ou intégration ?**

### **1. Les associations : instigatrices de petits projets de construction et réparations**

On vient de le voir, les sections de wateringues ont la charge de l'entretien du réseau d'évacuation, par les curements et faucardements des canaux par exemple ou encore par les réparations et la maintenance des écluses. Tous ces travaux sont de l'ordre de travaux de routine, que la section de wateringues projette et finance chaque année avec son conducteur spécial, sous autorisation préfectorale et supervision des ingénieurs avec ses revenus habituels. Ils ont constitués en majorité des taxes payées par les propriétaires appartenant à la section de wateringues et bénéficiant de l'assèchement. Une section peut en dehors de ces travaux de routine et petites améliorations porter des projets d'aménagements hydrauliques. Elle intervient alors en tant qu'instigatrice de projets et d'études qui peuvent ensuite être validés, encouragés et mis en application en lien avec les autorités administratives, mais également peut intervenir pour faire modifier des projets de travaux présentés par d'autres acteurs.

La construction du barrage situé près du Pont de Steendam à Coudekerque et de la machine de pompage des eaux du canal des Moères (fig. 10) est un exemple de ce processus d'élaboration de projets impulsée par la 4<sup>e</sup> section de wateringues. Dès février 1864, la 4<sup>e</sup> section des wateringues, constatant les projets de travaux dans les fortifications de la place de Dunkerque, demande l'autorisation à la préfecture d'organiser une réunion avec les autres sections pour étudier la possibilité d'améliorer l'assèchement en en profitant<sup>39</sup>. De cette manière, la section de wateringues fait valoir son droit de consultation sur des projets qui touchent l'assèchement ; l'ingénieur du service hydraulique est réceptif à cet argument juridique, assis sur le règlement de 1852 : « Considérant que les administrations des waeteringues n'ont pas été appelées à donner leur avis au sujet de ces modifications comme elles y avaient droit, et qu'on ne peut se refuser à entendre leurs observations »<sup>40</sup>.

Outre l'argument juridique, soulignons également que la commission administrative use ici de l'argument de l'intérêt général qui dépendrait de l'état de dessèchement du pays

---

<sup>39</sup> ADN, S8695, Lettre du président de la commission administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues au sous-préfet de Dunkerque, 15/02/1864.

<sup>40</sup> ADN, S8695, Rapport de l'ingénieur ordinaire sur les modifications des voies d'écoulement à la mer à Dunkerque, 23/02/1864.



wateringué, et face auquel l'administration aurait alors un « devoir ». Même si nous ne disposons pas du contenu des discussions à ce propos ensuite, il semble qu'elles ont débouché sur l'avis généralement admis localement de l'importance d'une évacuation des eaux du canal des Moères par les fossés de fortifications à l'Est de Dunkerque qui remplacerait celle par la Cunette. En septembre 1875, la commission administrative souligne que les fossés des remparts de l'Est déplacés et reconstruits à partir de 1868, sont presque achevés. Les administrateurs considèrent alors qu'il faut débiter les études de travaux pour utiliser ces fossés, reliés au chenal du port, pour évacuer les eaux de la 4<sup>e</sup> section des wateringues :

Considérant que les travaux en question sont des travaux extraordinaires, dont l'exécution présentera des difficultés, dont la dépense sera considérable, et qui exigeront, outre des connaissances spéciales, un personnel et un outillage qui ne sont pas à la disposition de la section. Est unanimement d'avis que l'étude, la rédaction des projets et l'exécution des travaux dont il s'agit soient confiés aux Ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service hydraulique dans l'arrondissement de Dunkerque.

La section de wateringues veut alors lancer l'étude de ces travaux et leur application, mais ne prétend pas avoir les connaissances, les moyens techniques et humains pour celles-ci.

Ainsi, lorsque des travaux dits « extraordinaires » qui représentent notamment des dépenses importantes, qui s'éloignent alors des récurrents travaux de routine, d'entretien ou de curement, la section semble s'en remettre aux ingénieurs du service hydraulique<sup>41</sup>. Le rapport de l'ingénieur Carlier de l'arrondissement de Dunkerque pour ce service montre que ce principe (évacuer les eaux du canal des Moères par les fossés Est) est admis depuis longtemps par l'administration et les acteurs locaux. Néanmoins, le lancement des études est provoqué par la section de wateringues qui fait admettre à l'ingénieur sa nécessité et les modalités demandées par la section<sup>42</sup>.

Deux ans plus tard, c'est le conducteur de la section et non les ingénieurs du service hydraulique qui finalement produit un projet de travaux, consistant principalement dans la « construction d'un barrage avec portes busquées près du pont de Steendam et dans l'établissement d'une machine à vapeur destinée à actionner des appareils d'épuisement »<sup>43</sup>. La section de wateringues prend alors en charge ces travaux, grâce à son conducteur spécial, tandis que les ingénieurs du service hydraulique officialisent leur retrait (notamment financier) de

---

<sup>41</sup> ADN, S8696, Délibérations de la commission administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues du Nord, 11/09/1875.

<sup>42</sup> ADN, S8696, Rapport de l'ingénieur du service hydraulique Carlier (ordinaire), 27/10/1875.

<sup>43</sup> ADN, S8696, Lettre de l'ingénieur Carlier à l'ingénieur en chef du service hydraulique, 04/07/1877.

ceux-ci, tout en conservant ses prérogatives habituelles de contrôle des travaux et des dépenses instituées par le règlement de 1852. En février 1880, on constate alors par exemple une approbation de l'ingénieur de l'arrondissement chargé du service hydraulique aux dépenses supplémentaires rajoutées par la 4<sup>e</sup> section à son budget de 1879 pour payer 3000 francs supplémentaires pour ces travaux<sup>44</sup>.

Finalisée à l'hiver 1879-1880, la machine de Steendam est contrôlée et approuvée dans son ensemble par le même ingénieur avec le conducteur, en présence des 5 membres de la commission administrative et du constructeur<sup>45</sup>. Cette réalisation de travaux par la 4<sup>e</sup> section qui n'a finalement pas eu besoin du concours direct des ingénieurs du service hydraulique montre la capacité qu'elle a à projeter des travaux, les faire autoriser, les faire appliquer et les financer (par un crédit de 40 000 francs initiaux ici par exemple). L'évacuation par les fossés est finalement reportée par l'absence d'autorisation du Génie Militaire, on le verra par la suite, et n'est finalisée qu'entre 1905 et 1909, malgré le soutien des ingénieurs du service hydraulique à celle-ci.

Cette capacité des sections à faire valoir auprès du service hydraulique et de la préfecture des projets de travaux préparés en interne avec le conducteur spécial se retrouve à de nombreuses reprises pour des travaux à ampleur moins importante. Ainsi, la section prend l'initiative d'entreprendre des travaux d'exhaussement de la digue Nord du canal de la Basse-Colme en 1877, et d'ajouter leur coût au budget initial de l'année. Celle-ci requiert systématiquement la validation de l'ingénieur de l'arrondissement en charge du service hydraulique, de l'ingénieur en chef du département et de la préfecture<sup>46</sup>. Il semble que le plus souvent, ces travaux sont approuvés tant qu'ils sont justifiés par la situation et que la section peut se permettre financièrement de les effectuer.

## **2. Les associations de wateringues : un interlocuteur privilégié de l'Etat appelé à donner son avis ou à construire des projets**

Les sections de wateringues, par l'intermédiaire de leurs commissions administratives, sont des interlocuteurs privilégiés que différentes instances administratives convoquent pour les questions liées à l'assèchement. Lors d'études de projets de travaux ou de modifications des

---

<sup>44</sup> ADN, S8697, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique : rajout de dépenses au budget de 1879 de la 4<sup>e</sup> section des wateringues pour paiement de 3000 francs des travaux, 06/02/1880.

<sup>45</sup> ADN, S8697, Procès-verbal de réception des appareils élévatoires établis au pont de Steendam. 05/01/1880.

<sup>46</sup> ADN, S8696, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 05/10/1877.

règlements, on demande l'avis de la commission administrative et parfois elle est appelée à prendre en charge des études visant à projeter des aménagements.

On observe tout d'abord la capacité au début de notre période des commissions administratives à influencer les décisions administratives concernant le dessèchement des wateringues.

Lorsque la préfecture du Nord met à l'étude en 1848 une révision du règlement des wateringues l'avis de leurs commissions administratives est primordial. Cette étude est surtout motivée par diverses pétitions de dizaines d'habitants et élus locaux dans les quatre sections. Celles-ci s'appuient notamment sur les changements nationaux, avec la mise en place du suffrage universel par la Deuxième République en février 1848. On réclame alors chez ces dizaines de propriétaires la fin de ce suffrage censitaire et des « privilèges » accordés aux plus grands propriétaires, seuls disposant d'un droit de vote : « dans l'état actuel de la constitution du pays, ce privilège ainsi restreint est une anomalie qu'il suffit de relever pour en avoir raison »<sup>47</sup>.

Dès 1848, l'ingénieur de l'arrondissement en charge du service hydraulique demande au préfet de les consulter avant de se prononcer sur le sujet<sup>48</sup>. Sur les quatre années menant à l'adoption du nouveau règlement, les commissions administratives s'opposent systématiquement aux propositions de réforme profonde de cet ingénieur inspirées des pétitions ; le Conseil Général du Nord soutient également ces propositions, qui consistent notamment à élargir le nombre de commissaires, à élargir le corps électoral voire à instaurer le suffrage universel ou encore à accentuer la transparence des décisions internes à la commission administrative pour les propriétaires. Le gouvernement a finalement retenu la position des quatre commissions administratives et minimisé les modifications du règlement, malgré les avis contraires de l'ingénieur, du Conseil Général et de dizaines d'habitants et maires des sections de wateringues du Nord.

Dans une autre perspective, les sections de wateringues sont appelées par l'administration à monter elles-mêmes des projets de travaux. En 1864, on observe par exemple que le Conseil Général du Nord fait un vœu consistant à pousser la 1<sup>ère</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> sections à dresser un projet « avec le concours de l'Etat » pour rendre le réseau d'assèchement indépendant de la navigation et à encourager la 4<sup>e</sup> section à assécher un plateau situé sur la commune de Ghyvelde.

---

<sup>47</sup> ADN, S8645, Pétition de 33 habitants de Loon dans la 1<sup>ère</sup> section des wateringues destinée au préfet du Nord, 04/10/1848.

<sup>48</sup> ADN, S8645, Lettre de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique au préfet du Nord, 06/09/1848

Ces vœux provoquent la mise à l'étude de ces questions par les ingénieurs du service sous la volonté du ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics<sup>49</sup>.

Une délibération du 28 janvier 1888 de la 4<sup>e</sup> section de wateringues aborde la demande du sous-préfet de Dunkerque qui demande à ladite section de présenter des avant-projets pour augmenter la puissance de la machine de Steendam pour pomper les eaux d'assèchement, notamment celles des parties basses du sud de la Basse Colme. Cette demande intervient après un vœu du Conseil Général qui appelle l'Etat à subventionner l'exécution de ces travaux<sup>50</sup>. La section de wateringues est donc ici mobilisée par différentes instances administratives (Conseil Général, préfecture/sous-préfecture) qui lui demandent d'étudier et exécuter de nouveaux travaux pour améliorer l'assèchement du territoire de la Flandre Maritime.

La section ayant la charge de l'entretien de certains ouvrages d'art et fossés primordiaux dans le réseau d'évacuation des eaux, les pouvoirs publics interviennent souvent pour encourager celle-ci à procéder à des travaux. Dans d'autres situations, ils cherchent même à lui donner les moyens financiers de continuer ces travaux. Ne pouvant pas directement effectuer certains travaux que l'administration publique reconnaît d'intérêt général, elle utilise différents moyens pour les faire appliquer par la section de wateringues. En 1912, le service hydraulique des ponts et chaussées s'inquiète de l'état de la machine de pompage de Steendam et souligne l'impossibilité pour la section de payer le remplacement des chaudières, puisqu'elle est notamment toujours en train de rembourser son emprunt contracté à la fin des années 1870 pour sa construction<sup>51</sup>. L'ingénieur de l'arrondissement de Dunkerque du service hydraulique propose alors que le gouvernement finance quasiment l'application de ces travaux par la section. Le sénateur Jean-Baptiste Trystram et figure locale importante fait également pression auprès du gouvernement pour accorder au moins 2/3 des dépenses en subventions à la section ; c'est cette somme qui est finalement accordée, soit 32 000 francs au maximum<sup>52</sup>. Ainsi, l'Etat, à ses différentes échelles, intervient et interagit directement avec la 4<sup>e</sup> section chargée de projeter et/ou d'exécuter des travaux qui, dans ces situations, sont reconnus comme indispensables pour maintenir la sécurité du pays desséché. La section de wateringues fait figure d'interlocuteur privilégié pour ceux-ci, grâce à ses compétences administratives

---

<sup>49</sup> ADN, S3520, Lettre du ministre de l'Agriculture du Commerce et des Travaux Publics au préfet du Nord, 07/11/1864.

<sup>50</sup> ADN, 5O15, Extrait du registre des délibérations de la commission administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 28/01/1888.

<sup>51</sup> AN, F/10/5861, Rapport de l'ingénieur Genissieu pour la subvention pour le remplacement des chaudières de l'usine de Steendam, 07/11/1912.

<sup>52</sup> AN, F/10/5861, Lettre du ministre de l'Agriculture au sénateur Trystram, 04/03/1913.

d'aménagement du réseau hydraulique reconnues par les règlements de 1852 et 1890 mais aussi à sa connaissance du réseau d'assèchement.

### **3. L'ingénieur maritime et les ingénieurs d'arrondissement : des figures locales qui connaissent le territoire : les stratégies d'inondations stratégiques en 1870 et en 1914-1918**

La préparation à des inondations stratégiques en 1870 rend compte de la connaissance du terrain et de ses enjeux par l'ingénieur du service maritime, figure locale dont le siège se trouve à Dunkerque.

Alors que la gestion de l'assèchement est surtout une compétence attribuée au service hydraulique, c'est bien le service qui a la charge des ports de Dunkerque et de Gravelines qui, pendant la guerre franco-prussienne, est l'acteur principal de la préparation d'inondations militaires en dialogue constant avec les autorités militaires. L'ingénieur en chef de ce service, Plocq, convainc celles-ci de ne pas envisager l'inondation à l'eau de mer en proposant des mesures en prévision d'inondations à l'eau douce. Rappelons que c'est bien le service maritime qui est en charge en temps habituels des manœuvres des écluses à la mer.

En novembre 1870, l'ingénieur Plocq a détaillé les mesures préventives prises et les arguments pour convaincre l'amiral Moulac de renoncer aux inondations extérieures à l'eau de mer. Concrètement, il souligne sa capacité à inonder d'un niveau de 0,25 à 0,5 mètres les terres autour de Dunkerque et Gravelines en quelques temps, en arrêtant tout simplement les tirages des eaux d'assèchement à la mer. Il conceptualise une inondation étagée, se faisant progressivement par différents bassins qui varient à chaque fois d'un mètre par rapport au voisin. Cette inondation permet notamment de maintenir le dessèchement des Moères avec les machines élévatoires, mais également d'utiliser moins d'eau que pour une submersion globale au même niveau par la mer, qui serait évidemment plus nuisible pour l'agriculture par la nature de l'eau et le temps d'inondation. Une grande inondation à l'eau de mer bloquerait certes l'avancée de troupes à pieds mais permettrait de naviguer dessus.

Plocq explique notamment que depuis septembre 1870, dans les wateringues du Nord, les manœuvres sont préparées avec des poutrelles, des batardeaux dans les 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> sections, et que ce sont les administrations des wateringues qui sont chargées d'exécuter certains travaux, aux frais de l'Etat avec un crédit spécial<sup>53</sup>.

---

<sup>53</sup> AMDK, 5S629, Note de l'ingénieur en chef du service maritime du Nord, régime des eaux et des inondations du pays wattringué, 11/1870.

Ces mesures sont également prises sous les avis des ingénieurs Carlier et Leblanc, qui sont respectivement ingénieur ordinaire du service hydraulique de l'arrondissement de Dunkerque et ingénieur ordinaire du service maritime du Pas-de-Calais à Boulogne<sup>54</sup>.

L'ingénieur Plocq fait donc maintenir un niveau élevé d'eau dans le réseau des waterings tout au long du conflit, sans finalement procéder à l'inondation étagée préparée en cas d'invasion à Dunkerque. Ces mesures sont prises avec le concours des sections de waterings qui procèdent elles-mêmes aux travaux établissant notamment les barrages temporaires séparant les différents bassins. L'ingénieur ici appuie ses choix et arguments à destination des autorités militaires en mobilisant sa connaissance d'inondations effectuées en 1813-1814 dans le même but, et en s'appuyant sur une connaissance revendiquée du terrain. Il dit, en parlant des décisions prises par l'amiral en s'adressant au colonel de Ledinghem : « Il est parfaitement exact que l'amiral Moulac n'est pas partisan des inondations extérieures à l'eau de mer. Il a parcouru le pays avec moi, cartes cotées en main, il s'en rapporte à nous. »<sup>55</sup>. L'ingénieur Plocq a pris ici en main la question de l'inondation militaire, et fait office de référence voire d'autorité à laquelle ses collègues des autres services et du département du Pas-de-Calais s'adressent pour rester informés des décisions prises à son propos.

La place qu'il prend, visiblement facilitée par sa proximité apparente avec le colonel de Ledinghem, est revendiquée par lui-même par sa connaissance du réseau local d'évacuation. Ce colonel lui a délégué « tout le service des manœuvres d'eau défensives de la contrée wattringuée », dans le Nord mais aussi dans le Pas-de-Calais (7<sup>ème</sup> section)<sup>56</sup>.

Il joue également de ce rôle d'expert local en juillet 1871, une fois le conflit terminé et le niveau global des eaux revenu à la normal. Alors que l'assemblée des propriétaires de la Grande Moère remercie les ingénieurs d'avoir su « concilier avec leurs devoirs, les intérêts agricoles de notre arrondissement » en évitant une inondation prompte aux conséquences graves pour l'agriculture<sup>57</sup>, l'ingénieur Plocq glorifie l'image d'expert local pour se féliciter de ces décisions ; il souligne le fait qu'il réside dans la région depuis 22 ans et qu'il a noué « des relations de confiance et d'affection qui en sont à la fois la cause et la conséquence »<sup>58</sup>. On voit

---

<sup>54</sup> AMDK, 5S629, Lettre de Plocq, ingénieur en chef du service maritime du Nord au colonel de Ledinghem, directeur des fortifications à Saint-Omer, 01/12/1870.

<sup>55</sup> AMDK, 5S629, Lettre de Plocq, ingénieur en chef du service maritime du Nord au colonel de Ledinghem, directeur des fortifications à Saint-Omer, 01/12/1870.

<sup>56</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime du Nord au président de l'administration du dessèchement des Moères, 14/08/1871.

<sup>57</sup> AMDK, 5S629, Extrait du registre aux délibérations des propriétaires de la Grande Moère, 27/07/1871.

<sup>58</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime du Nord au président de l'administration du dessèchement des Moères, 14/08/1871.

également apparaître une revendication de la succession d'un de ses prédécesseurs, dont il aurait utilisé les notes et suivi « les traditions et les enseignements »<sup>59</sup>.

Dans l'exercice de sa mission d'ingénieur maritime et surtout dans le cadre de cette situation d'urgence, un personnage comme Plocq souligne la position dans laquelle les ingénieurs se présentent à l'époque. Il fonde alors sa légitimité auprès des autres échelons administratifs et auprès des populations par sa formation et ses connaissances théoriques et techniques dues à son appartenance au corps des Ponts et Chaussées qu'il revendique en invoquant la filiation avec d'autres ingénieurs. Ce « savoir global de l'ingénieur »<sup>60</sup> est accompagné du savoir local, des techniques et de l'expérience que Plocq revendique à plusieurs reprises pour se poser dans la position de l'expert local qui sait concilier les différents intérêts et besoins, à la fois ici des militaires, de la navigation et des propriétaires agricoles.

Il faut néanmoins rester prudent face à ce discours accentué par l'ingénieur lui-même. Alors qu'il semble présenter ses décisions en partie pour éviter de trop charger les terres agricoles d'eau, on voit dans les notes internes qu'elles ne suivent pas la même logique lorsqu'elles sont présentées aux militaires. Ainsi, dans sa note interne de novembre 1870 destinée au colonel de Ledinghem, il défend l'inondation à l'eau douce par étalage sur l'argument qu'elle n'est dictée « que par des nécessités logiques et rationnelles de la défense » ; la sauvegarde des terres agricoles n'est que « secondaire » et il ne s'agit que d'un heureux hasard que les choix techniques les plus rationnels présentés par l'ingénieur permettent celle-ci<sup>61</sup>. L'ingénieur porte un double discours, selon l'interlocuteur auquel il s'adresse, invoquant d'un côté la « rationalité » d'une décision et de l'autre l'expérience et la capacité à concilier les divers intérêts.

Malgré tout, l'expérience de la préparation à des inondations à l'eau douce étagées ont permis de constituer une base d'expérience pour l'administration. Ainsi, dès 1871, on souligne les avantages d'une telle possibilité comparée aux « anciennes traditions militaires », on pense par exemple à Vauban, qui usaient de l'inondation marine pour la défense<sup>62</sup>. Une note du conducteur de la 4<sup>e</sup> section des wateringues du Nord, Smagghe, rend compte de l'utilisation de cette même stratégie en 1914 (les inondations ont cette fois-ci vraiment été tendues, tout comme

---

<sup>59</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime du Nord au président de l'administration du dessèchement des Moères, 14/08/1871.

<sup>60</sup> P. Caillosse, « L'ingénieur, l'expert et les transformations naturelles de la pointe du Médoc (début XVIIIe - milieu XIXe siècle) », art cit, p. 193.

<sup>61</sup> AMDK, 5S629, Note de l'ingénieur en chef du service maritime du Nord, régime des eaux et des inondations du pays wattringué, 11/1870.

<sup>62</sup> ADN, S8645, Lettre de l'ingénieur en chef du département du Nord au préfet du Nord, 26/04/1871.

en 1918)<sup>63</sup>. On voit apparaître, dans son détail des successives opérations prises pour inonder, certaines mêmes caractéristiques de la guerre de 1870 et d'autres nouveautés. Il explique notamment qu'une « brigade » composée d'ingénieurs, techniciens, gardes ou encore éclusiers était formée en prévision de quelconque conflit pour mettre en place ces opérations. Nous retenons surtout ici que parmi cette brigade, il figure des membres des sections de wateringues qui ont chacun un rôle. Ainsi, le conducteur de la 4<sup>e</sup> section a par exemple dû faire construire et installer des batardeaux pour isoler les différents bassins. Tout comme en 1870, la mise en place d'une stratégie militaire aux conséquences directes sur l'assèchement a fait mobiliser les sections de wateringues qui exploitent leurs propres compétences au service de ces manœuvres.

Les sections de wateringues et leurs compétences de dessèchement semblent alors être utilisées dans une certaine mesure par l'administration technique et militaire qui utilise l'expérience du territoire et leurs techniques à des fins différentes que le dessèchement.

#### **4. La place de l'assèchement dans les projets montés par les ingénieurs : la dérivation du canal des Moères entre 1898 et 1905**

Les besoins d'augmenter le trafic de bateaux aux dimensions de plus en plus importantes à partir de la fin du 19<sup>e</sup> siècle poussent les services des ports et de navigation des Ponts et Chaussées à dresser des projets de travaux sur les canaux et ouvrages qui ont des conséquences directes sur l'assèchement. Il s'agit ici de comprendre comment l'enjeu de l'assèchement est abordé dans ces travaux, et si les modifications qui le touche sont prises en lien avec les associations de wateringues concernées.

Le projet qui mobilise le plus de moyens et provoque le plus de modifications sur le réseau autour de Dunkerque à la fin du 19<sup>e</sup> et au début du 20<sup>e</sup> siècle est celui de l'amélioration du canal de Furnes. Présenté par le service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais en 1894, il vise à élargir et approfondir ce canal, pour améliorer le trafic entre la Belgique et Dunkerque (morceau du « Grand Canal du Nord »)<sup>64</sup>. Ce canal s'est envasé et est devenu quasiment impraticable à la suite de l'absence d'entretien du concessionnaire privé du canal. La concession accordée en 1828 pour la construction d'une écluse à Zuydcoote, le dévasement et l'entretien du canal est terminée en 1896<sup>65</sup>.

---

<sup>63</sup> AMDK, 5S893, Note de M. Smaghe, ingénieur-conducteur de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, probablement écrite en mars 1918.

<sup>64</sup> ADN, S8839, Enquête d'utilité publique, avant-projet d'amélioration du canal de Furnes, 1898.

<sup>65</sup> G. Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France*, *op. cit.*, p. 200.



Exécutés à partir de 1904, ces travaux et l'objectif d'accentuer le trafic naval du canal provoquent d'autres aménagements. C'est alors que les ingénieurs du service maritime présentent un projet visant à améliorer les « communications entre le canal de Furnes et les bassins du port »<sup>66</sup>. La principale problématique est la coupure du canal au niveau du sas octogonal (fig. 11): le canal de Furnes y est coupé du canal de Jonction (canal qui est relié aux bassins du port de Dunkerque) par le canal des Moères, dont l'écluse a besoin d'être ouverte régulièrement pour assurer l'évacuation des eaux de la 4<sup>e</sup> section des wateringues. Les écluses du canal de Furnes et du canal de Jonction sont donc fermées durant ces périodes de tirages à la mer et les bateaux ne peuvent pas circuler.

On modifie le tracé du canal des Moères afin qu'il ne passe plus par le sas octogonal et par là qu'il ne doive plus déverser ses eaux dans le canal de la Cunette, canal creusé dans les fossés des fortifications (depuis 1881, il se jette dans la partie la plus au Nord des fossés de fortifications qui sont alors dotés d'une nouvelle écluse maritime) et utilisé pour le garage de navires également au début du 20<sup>e</sup> siècle ; le canal des Moères est dérivé en 1905 sous le canal de Furnes par un siphon (fig. 11 et fig. 13) et rejette alors ses eaux directement dans les fossés des fortifications de la ville à Est. Cette modification est alors prioritairement motivée par la perspective d'amélioration du trafic des bateaux, et non pour améliorer l'assèchement, même si elle consiste en une amélioration pour celui-ci. Ces travaux sont financés exclusivement par le service maritime, qui a la charge des manœuvres du siphon et de l'écluse de rejet des eaux à la mer mise en service en 1881. Notons également que ces travaux sont supervisés et effectués en partie par le Génie Militaire, notamment pour l'élargissement des fossés des fortifications. On voit que dans les conférences mixtes rassemblant les divers services concernés, les personnes présentes en charge de donner un avis et de rectifier les travaux sont les ingénieurs des trois services précités, les ingénieurs du Génie Militaire ou chef du Génie à Dunkerque et les ingénieurs du service vicinal (construction et entretien des chemins entre villages).

Dans le procès-verbal de la conférence mixte au 1<sup>er</sup> degré du projet d'exécution de la dérivation du canal des Moères close le 12/01/1904, qui consiste donc juste à rectifier l'avant-projet déjà présenté et discuté en conférence mixte, on observe la confrontation et la répartition des travaux entre les divers services d'ingénieurs. Des conférences mixtes sont rassemblées en amont du projet. La conférence dite au 1<sup>er</sup> degré consiste à modifier l'avant-projet présenté par un service en recueillant l'avis des ingénieurs et autorités militaires localement implantés (par exemple l'ingénieur du service hydraulique en charge de l'arrondissement de Dunkerque). La

---

<sup>66</sup> ADN, 141J387, Conférence au 1<sup>er</sup> degré, projet d'exécution, Dérivation du Canal des Moères, Amélioration des communications entre le canal de Furnes et les bassins du port, 12/01/1904.

conférence au second degré rassemble leurs supérieurs, dont les ingénieurs en chef des services concernés, et apporte théoriquement les dernières modifications au projet avant une validation par le ministère des Travaux Publics. L'exécution des travaux est alors soumise à la répétition de ce type de conférences uniquement focalisées sur un ouvrage en particulier.

La conférence ici étudiée est donc une conférence d'exécution qui se focalise uniquement sur la dérivation du canal des Moères, qui fait partie de l'avant-projet global d'amélioration des communications entre le port et le canal de Furnes. Seul le maire de Dunkerque est entendu pour avis consultatif. L'ingénieur du service hydraulique y expose les « dispositions qui intéressent » son service en détaillant les ouvrages et canaux de dessèchements qui subissent des modifications dans le projet<sup>67</sup>.

On apprend dans d'autres documents de la commission suivante au deuxième degré que les instances de dessèchement ont obtenu le droit de conserver le canal actuel de la Cunette pour opérer à des dessèchements exceptionnels lorsque la nouvelle voie ne suffit plus. Les directeurs du Génie s'opposent à cette décision, indiquant qu'elle n'est avantageuse uniquement que pour la 4<sup>e</sup> section des wateringues, puisque le port ne l'utiliserait plus pour ses chasses<sup>68</sup>, qu'elle n'a pas d'intérêt militaire en cas d'inondation stratégique, et que la navigation sera surtout faite dans le canal de Jonction une fois les travaux terminés. Les autorités militaires affirment également que l'assèchement par le canal de la Cunette est inutile puisqu'il se déverse à la mer par le biais des mêmes fossés Est nouvellement élargis. Ils ajoutent également que l'absence future de chasses et le peu de tirages à la mer ne suffiraient pas à éviter l'envasement et l'accumulation d'eaux usées et sales (rejet d'égouts dans ce canal) qui provoqueraient des maladies et des odeurs<sup>69</sup>.

Par ailleurs, l'ingénieur du service hydraulique, d'accord avec celui du service maritime, réaffirme que la navigation dans le canal des Moères doit rester une tolérance « qui ne doit entraîner, pour le service maritime, aucune aggravation de charge, aucune servitude pour l'avenir »<sup>70</sup>. Il s'appuie d'autant plus sur une lettre du président de la 4<sup>e</sup> section de 1903 ou encore de protestations des propriétaires des Moeres contre cette navigation. Ainsi, l'ingénieur du service hydraulique s'assure que le canal des Moères garde son objectif premier qui est le

---

<sup>67</sup> ADN, 141J387, Conférence au 1<sup>er</sup> degré, projet d'exécution, Dérivation du Canal des Moères, Amélioration des communications entre le canal de Furnes et les bassins du port, 12/01/1904.

<sup>68</sup> Une chasse consiste à ouvrir une écluse maritime (souvent dite « écluse de chasse ») à marée haute pour faire entrer une grande quantité d'eau dans le port, un chenal, un bassin pour le nettoyer.

<sup>69</sup> ADN, 141J387, Procès-verbal de la conférence au sujet de l'amélioration des communications entre le canal de Furnes et les bassins du Port, Dérivation du canal des Moères, Conférence au 2<sup>e</sup> degré, Avis commun des directeurs de l'Artillerie et du Génie, 15/04/1904.

<sup>70</sup> ADN, 141J387, Conférence au 1<sup>er</sup> degré, projet d'exécution, Dérivation du Canal des Moères, Amélioration des communications entre le canal de Furnes et les bassins du port, 12/01/1904.

dessèchement, en utilisant comme argument supplémentaire dans une commission mixte réservée aux services ingénieurs civils et militaires l'avis des propriétaires agricoles concernés directement par le dessèchement. Il n'a cependant pas la charge ni du financement de ces travaux qui touchent le dessèchement, ni de leur application.

Alors que ces travaux sont surtout faits pour assurer une meilleure navigation par le canal de Furnes, on remarque que l'ingénieur du service hydraulique n'a que peu d'influence sur la mise en place du nouveau débouché à la mer de la 4<sup>e</sup> section des wateringues. La mise en place d'un siphon pour l'écoulement du canal des Moères dans les fossés de l'Est de Dunkerque (fig. 11) avait par ailleurs été déclarée d'« utilité publique » au sein des travaux destinés à améliorer et étendre le port de Dunkerque prescrits par la loi du 31/07/1879 et du plan dit Freycinet<sup>71</sup>.

L'approbation finale du gouvernement de cette conférence au 2<sup>e</sup> degré au printemps 1905 lance l'autorisation des travaux de dérivation du canal des Moères. On y constate que les arguments des sections de wateringues et des Moères soutenus par l'ingénieur du service hydraulique ont été retenus, puisque les ministères réaffirment la primauté de l'assèchement concernant la fonction du canal des Moères, tandis que le canal de la Cunette est bien conservé avec la possibilité d'effectuer des manœuvres exceptionnelles bien réglementées pour éviter de gêner la navigation. L'inquiétude hygiéniste sur la salubrité d'un canal urbain réapparaît également, puisqu'il est stipulé que les « services locaux intéressés » doivent régulièrement procéder à des chasses pour évacuer les eaux et maintenir les conditions de salubrité du canal<sup>72</sup>.

La conférence organisée entre les services (des Ponts et Chaussées) en 1899 en discussion de l'avant-projet détaille l'importance donnée ou non à l'avis de la 4<sup>e</sup> section des wateringues et de l'assemblée des propriétaires de la Grande-Moëre, directement concernées ici<sup>73</sup>. L'ingénieur du service hydraulique a en fait « pris l'avis » des commissions administratives de ces deux associations de propriétaires, les expose et émet des commentaires vis-à-vis de celles-ci, sur les demandes qui lui semblent acceptables. Ici, l'ingénieur récolte des réserves vis-à-vis de la dérivation du canal des Moères, notamment concernant la capacité à entretenir et réparer un conduit d'eau souterrain. Il explique que ces craintes avaient déjà été

---

<sup>71</sup> ADN, 141J387, Conférence au 1<sup>er</sup> degré, projet d'exécution, Dérivation du Canal des Moères, Amélioration des communications entre le canal de Furnes et les bassins du port, 12/01/1904.

<sup>72</sup> ADN, 141J387, Lettre du ministre des Travaux Publics au préfet du Nord, 19/04/1905 ; lettre du ministre de l'intérieur au préfet du Nord pour approbation de celui-ci et du ministre de la guerre, 15/06/1905.

<sup>73</sup> AMDK, 5S633, Procès-verbal de la conférence entre les services intéressés close à Dunkerque, au 1<sup>er</sup> degré. Avant-projet d'Amélioration des communications entre le canal de Furnes et les bassins du port., 30/04/1899.

exposées par les mêmes en 1879. Seulement, pour lui, la loi du 31/07/1879 a entériné le besoin de ces travaux et elle ne doit pas être discutée. L'ingénieur présente les caractéristiques techniques des ouvrages projetés pour prouver que ceux-ci sont profitables à l'assèchement. Face aux demandes de la 4<sup>e</sup> section de pouvoir utiliser le canal de la Cunette à un niveau de canal défini assez bas, l'ingénieur présente des conditions qui seraient plus raisonnables à ses yeux, pour éviter une utilisation fréquente de la Cunette qui « serait sans intérêt véritable », et leur refuse le droit de diriger les manœuvres sur celle-ci. Finalement, la 4<sup>e</sup> section et les Moères acceptent le principe du projet sur lequel elles n'ont pas vraiment d'influence, et les réserves qu'elles émettent sont majoritairement discréditées par l'ingénieur du service hydraulique ; il leur oppose des justifications techniques et chiffrées pour défendre des mesures qui seraient plus rationnelles et raisonnables.

La mise en place de projets d'aménagements importants qui touchent l'assèchement mais dont le premier objectif n'est pas forcément de l'améliorer semble ici repousser les associations de propriétaires dans un rôle de simples groupes administrés qui n'ont qu'un rôle consultatif face au groupe de gestionnaires, ici les ingénieurs. Notons tout de même que cette consultation des associations modifie certaines décisions de l'ingénieur du service hydraulique qui soutient et obtient ici le maintien du canal de la Cunette (fig. 13) en cas de fortes pluies et l'affirmation de la primauté du dessèchement pour le canal des Moères. Cela résulte d'une sorte de « négociation »<sup>74</sup> du système préventif modifié, au sein de laquelle les populations concernées, ou au moins leurs représentants (commissions administratives), défendent leur vision et exposent leurs craintes, notamment celle de voir l'intérêt du dessèchement et donc de la prévention d'inondations des terres cultivées négligé au profit des « intérêts commerciaux »<sup>75</sup>.

Ce processus de négociation aboutit à une adhésion au nouveau système préventif vers lequel l'ingénieur du service hydraulique semble vouloir tendre. Finalement, les gestionnaires ne semblent donner qu'une voie consultative ici à ces associations de propriétaires lorsque des projets de travaux touchent à d'autres enjeux que l'assèchement à partir de la fin du 19<sup>e</sup> siècle. La prise en compte des avis des concernés est relative, l'ingénieur leur répondant d'une manière par un discours technique et assuré, qui se veut rassurant, pour susciter l'adhésion. Il apporte et défend quelques modifications au projet, suivant les avis et réclamations des associations de propriétaires. Il s'agirait de questionner la nature de ces modifications concédées, et voir s'il ne

---

<sup>74</sup> Thierry Coanus, François Duchêne et Emmanuel Martinais, « Risque, territoire et longue durée : Vers une « société du risque » ? », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 2004, vol. 95, n° 1, p. 22.

<sup>75</sup> AMDK, 5S633, Extrait du registre des délibérations de la 4<sup>e</sup> section des wateringues du Nord, 03/12/1898.

s'agirait pas uniquement de paroles et protections symboliques pour obtenir l'adhésion des populations exposées.

On l'a vu, le rôle des sections de wateringues et la place de l'assèchement semble changer selon l'ampleur des travaux et l'époque où ceux-ci sont mis en place. Pour tout ce qui concerne les ouvrages et fossés dont la 4<sup>e</sup> section des wateringues a la charge, les différentes instances de l'Etat interviennent pour encourager celle-ci à procéder aux travaux qu'elles veulent assurer. Ces travaux et le bon entretien du réseau par la section sont indispensables pour le maintien du territoire dunkerquois hors des eaux. L'Etat, à défaut d'avoir une mainmise totale et directe sur leur application, est en dialogue constant avec les représentants des propriétaires, incitant par moments des travaux ou bien même en les subventionnant. Les associations de propriétaires ont des compétences administratives sur certains aménagements et les autorités publiques doivent donc interagir constamment avec celles-ci et coordonner leurs actions avec cette forme originale de pouvoir territorial ; la 4<sup>e</sup> section est même capable de concevoir, financer et exécuter des projets d'aménagements hydrauliques sur son territoire conséquents comme l'établissement de la machine de pompage de Steendam vers 1880.

Lorsqu'on avance dans la période et que se multiplient les activités en lien avec l'eau, notamment avec le développement fulgurant du commerce maritime, on aperçoit une certaine modification du rôle attribué à ces associations de propriétaires. Alors qu'elles ont la capacité financière, technique et les compétences administratives de porter des projets de modification portant uniquement sur le réseau d'assèchements, elles sont reléguées à un rôle consultatif dans les grands travaux, en partie hors du territoire de la section, qui touchent le réseau d'assèchement mais concernent d'autres intérêts. Elle perd dans ce cas la place de gestionnaire qu'elle peut avoir sur les petits travaux d'assèchement dans son périmètre d'action restreint et ne semble qu'être un interlocuteur de l'ingénieur du service hydraulique qui se voit attribuer le rôle d'expert. Celui-ci, censé « défendre » les intérêts de l'assèchement dans des opérations touchant à d'autres intérêts comme la défense de la place de Dunkerque ou la navigation sur les canaux, a un rôle ambivalent puisqu'il doit concilier les projets techniques dit « rationnels » de ses « camarades » des autres services et les avis et besoins des sections de wateringues auquel il accorde néanmoins une certaine importance.

## **Chapitre 6. Intérêts d'assèchements et autres intérêts : mobiliser et interpeller**

Il s'agit ici de comprendre, sur la période qu'on étudie, les conséquences qu'ont pu avoir la multiplication des échelles d'intervention et des intérêts qui touchent à la question hydraulique sur le fonctionnement de l'assèchement et sa gouvernance.

### **1. Le développement commercial puis industriel du port au détriment des intérêts du dessèchement ?**

Pendant la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, le port de Dunkerque connaît un développement économique impressionnant surtout grâce au trafic commercial. Ce dernier fixe un regard tout particulier des gouvernements nationaux et des élus et experts locaux sur les capacités du port à accueillir ces flux (extension du port) et sur la manière dont on peut écouler et alimenter des marchandises, c'est-à-dire surtout le chemin de fer et la navigation sur canaux ou fleuves.

On l'a déjà vu, la navigation sur les canaux autour de Dunkerque et le trafic des navires dans le port dépendent aussi du fonctionnement des waterings, puisque la plupart des canaux d'assèchement et de navigation communiquent entre eux ou sont indifférenciés, et que les eaux intérieures sont déversées à la mer par des écluses dans le port. Alors que l'économie de la Flandre maritime (et de la France en général) reposait essentiellement sur l'exploitation des terres cultivées avant l'industrialisation, une attention toute particulière est mise au 19<sup>e</sup> siècle à améliorer et entretenir le réseau des waterings sous la surveillance du service hydraulique des Ponts et Chaussées. Seulement, nous devons essayer de comprendre si le développement commercial et industriel surtout polarisé par le port de Dunkerque n'influence pas sur la hiérarchisation des intérêts et travaux sur lesquels se focalisent l'Etat et son administration déconcentrée dans le périmètre autour de Dunkerque.

Les manœuvres des écluses des canaux principaux, effectuées par les ingénieurs du service maritime, sont conditionnées par cet impératif de conciliation entre dessèchement et navigation. On a retrouvé des ordres de l'ingénieur en chef du département à l'ingénieur en chef

du service maritime Plocq de faire cesser l'écoulement des eaux entre 1869 et 1870, ou bien des consignes de ce dernier aux ingénieurs ordinaires de son service. On voit par exemple l'ingénieur en chef du département ordonner l'arrêt des tirages à la mer « pendant une marée » pour laisser la circulation d'une trentaine de bateaux arrêtés depuis plusieurs jours. On comprend qu'on doit être en période pluvieuse, et que les tirages à la mer sont par conséquent très fréquents. Seulement, le blocage des bateaux par ces manœuvres nécessite un arrêt de celles-ci, motivé par la fin des pluies, sous l'ordre de l'ingénieur en chef.<sup>76</sup>

L'absence de plan d'eau stable ne permet en effet pas aux bateaux de naviguer, sans compter les manœuvres des écluses comme celles du sas octogonal qui interrompent la navigation. Le système habituel mis en place consiste surtout à effectuer des tirages à la mer au début de l'hiver en prévision des pluies, pour abaisser le plan d'eau général et éviter de faire à chaque marée basse un tirage systématique.

On dispose d'une note de l'ingénieur Plocq qui détaille les opérations début janvier 1869, indiquant vouloir profiter de la période des « mortes eaux » (périodes de l'année où la marée est très basse) pour faire ces opérations. Les tirages exceptionnels en cas de crues doivent alors être régulés pour concilier la navigation et l'assèchement. Cet hiver-là, il propose d'interrompre la navigation et de faire des tirages à marée basse un jour sur deux<sup>77</sup>.

L'intérêt accentué pour la navigation se retrouve également dans les décrets successifs visant à régler les prises d'eau sur les canaux qui sont navigables du bassin de l'Aa. Le règlement de police adopté le 25 octobre 1822 normalise déjà les prises d'eau et décharges des fossés et watergands des quatre sections du Nord qui se déversent dans les canaux de navigation et codifie leurs dimensions. Il y a toute une série de textes visant à assurer une régularité du niveau du plan d'eau de ces canaux, en régulant les prises d'eau et déversements notamment qui sont adoptés dans la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle.

Des règlements sont pris en 1855 et 1856 et sont mis à jour en 1886 pour contrôler les prises d'eau dans l'Aa qui doivent être soumises à l'approbation du service des voies navigables. De la même manière, l'arrêté préfectoral du 20 janvier 1877 détermine le niveau auquel doit être gardé l'Aa au niveau du port de Gravelines pour assurer la navigation ; il est spécifié que ce niveau « peut varier [...] en raison de l'abondance ou de la pénurie des eaux et

---

<sup>76</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du département du Nord à l'ingénieur en chef du service maritime Plocq, le 10/04/1869.

<sup>77</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime Plocq à l'ingénieur du service maritime Guillain, 04/01/1869.

aussi de l'état de la marée, de manière à satisfaire aux besoins du dessèchement et de l'irrigation »<sup>78</sup>. Un règlement de 1899 pour les deux départements de la région détermine les cotes auxquelles doit être maintenue l'Aa et détaille les procédures d'autorisations d'utilisation de son eau par les agriculteurs pour l'irrigation notamment<sup>79</sup>. On comprend alors que ces divers textes tendent à réguler le plan d'eau général du bassin de l'Aa et donc du réseau de wateringues, pour améliorer les conditions de navigation sur l'Aa et les canaux de navigation qui l'alimentent (fig. 9).

La situation à l'hiver 1880-1881 permet de comprendre plus en détails les enjeux lors de crues prolongées. Une réunion d'urgence est tenue le 28/12/1880 entre le maire de Dunkerque, le sous-préfet de Dunkerque, le préfet du Nord, les ingénieurs des trois services des Ponts et Chaussées concernés et les présidents des quatre sections de wateringues du département<sup>80</sup>. Elle consiste à chercher des solutions aux inondations répétées depuis novembre 1880 qui mettent surtout les propriétaires de la 4<sup>e</sup> section sous l'eau. Le président de la 4<sup>e</sup> section demande qu'on puisse écouler les eaux du canal des Moères par le canal de Jonction (puis dans les fortifications Ouest, comme c'est le cas pour les eaux du canal de Bergues), c'est-à-dire le canal à l'Ouest du port qui relie le port au sas octogone pour la navigation vers le canal de Furnes notamment.

L'ingénieur du service hydraulique tente de soutenir cette demande en précisant les conditions à respecter (que le niveau du canal soit plus bas notamment), tandis que l'ingénieur du service maritime s'y oppose tout d'abord, en mettant dans la balance les intérêts du « commerce ». Sans représenter celui-ci comme le défenseur des uniques intérêts du port, rôle que lui attribue le président de la 4<sup>e</sup> section, il faut analyser comment il « concilie » les deux enjeux, assèchement et navigation. L'ingénieur en question parle plusieurs fois de « balancer » les deux intérêts, et veut s'assurer notamment que l'évacuation par ce canal ne causerait pas plus de dégâts aux ouvrages du port et à sa situation qu'il n'en existe pour l'agriculture. Même si finalement le préfet soutient l'application de cette mesure urgente appliquée du 9 au 11 janvier 1881<sup>81</sup>, il faut surtout comprendre pour l'instant que les autorités en place ne semblent pas, dans le discours en tout cas, accorder de priorité à la navigation ou à l'agriculture.

Il s'agirait tout de même de questionner les précautions omniprésentes pour « [tenir compte] toutefois des intérêts du commerce » comme le dit le préfet face à des inondations qui

---

<sup>78</sup> AMDK, 5S629, Arrêté préfectoral du 20/01/1877 sur le niveau de la retenue de l'Aa.

<sup>79</sup> G. Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France*, op. cit., p. 166.

<sup>80</sup> AMDK, 5S629, Procès-verbal de la réunion tenue le 28 décembre 1880 à la sous-préfecture de Dunkerque.

<sup>81</sup> AMDK, 5S629, Rapport de l'ingénieur en chef du service hydraulique Doniol sur les travaux nécessaires pour améliorer le dessèchement après les inondations de l'hiver 1880-1881, 15/04/1881.



durent déjà depuis plusieurs semaines. Une des principales solutions évoquées à plusieurs reprises dès cette réunion est l'ouverture d'un débouché à la mer direct pour le canal des Moères (réalisé en 1905 comme on l'a vu) pour aller vers une indépendance de l'assèchement et de la navigation.

L'examen des discussions internes de l'ingénieur en chef du service maritime Eyriaud des Vergnes questionne cette égalité d'intérêts dont il se veut le garant. Alerté le 20 décembre par la chambre de commerce du port de Dunkerque inquiète par l'autorisation donnée par le préfet d'évacuer les eaux par le port, l'ingénieur fait un long rapport à celui-ci pour le dissuader de prendre cette dissuasion. Il s'oppose aux demandes de la 4<sup>e</sup> section en affirmant notamment que l'Etat ne doit pas prendre la responsabilité de risquer des dégâts sur le port et les navires en faisant cette opération. Il présente les inondations comme une situation certes déplorable, mais face à laquelle il vaut mieux éviter d'agir pour les raisons précédentes : « Lorsque l'inondation est un fait accompli, le mal est accompli, et, si on doit le déplorer, on ne doit pas l'augmenter en sacrifiant les intérêts du commerce maritime sans profit pour ceux de l'agriculture ». Ce discours de laissez-faire qui tend à nier les besoins que la section a fait remonter à l'ingénieur du service hydraulique peut étonner quand elle est comparée à la promptitude et la croyance qu'ont pu avoir surtout au 19<sup>e</sup> les ingénieurs des Ponts et Chaussées sur leur capacité à transformer voire « dominer » le milieu et la « nature des choses »<sup>82</sup>.

Sans pouvoir affirmer que le développement du trafic commercial a été privilégié aux dépens des intérêts agricoles encore vulnérables à des crues, il faut rendre compte de l'existence de ce débat notamment porté par les sections de wateringues, surtout après l'hiver 1880-1881. Les propriétaires ont pu soutenir un discours critique et revendicatif face à cette situation présumée, potentiellement accentuée par le retard pris dans la mise en projet de travaux censés résoudre le dilemme entre assèchement et navigation et améliorer véritablement la situation de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, qu'est le nouveau débouché à la mer indépendant à l'Est de la ville, provisoirement mis en place en 1905 et vraiment mis en place à partir de 1929 parallèlement à la destruction des remparts.

---

<sup>82</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime Eyriaud des Vergnes au préfet du Nord, le 21/12/1880.

## **2. Interpeller les pouvoirs publics pour défendre les intérêts de l'association de wateringues**

La commission administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues et les propriétaires engagent le long de notre période, et de façon vraiment récurrente entre les années 1870 et 1890, deux principales controverses qu'ils alimentent de différentes manières pour interpeller les pouvoirs publics. Celles-ci concernent la répétition d'inondations qui touchent leurs terres de plus en plus fréquentes.

La première concerne une sorte d'abandon du dessèchement par l'administration au profit de l'intensification du trafic commercial du port et de la navigation sur les canaux. La section accuse alors directement les responsables cette situation ou bien tente d'interpeller d'autres échelons administratifs pour influencer sur les décisions de la préfecture et de ses ingénieurs. La seconde controverse consiste à contester les opérations d'assèchement des terres par propriétaires des Moères à l'aide de pompes et moulins, dont le plan d'eau est supérieur à la 4<sup>e</sup> section qui reçoit leurs eaux notamment dans le canal des Moères depuis 1826.

En février 1881, après un hiver de crues importantes, une quarantaine de cultivateurs et propriétaires de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, et surtout de Ghyvelde, adresse par exemple une pétition au préfet du Nord pour se plaindre de la récurrence d'inondations hivernales chaque année dans les communes de la 4<sup>e</sup> section<sup>83</sup>. Ils insistent sur les pertes économiques qu'ils subissent avec la destruction des semences et engrais et le temps pour les terres à redevenir cultivables. Ici, les pétitionnaires appellent au préfet à avoir de la compassion envers ses « administrés » pour peser sur l'« administration supérieure » afin d'obtenir un « débouché quelconque, spécial et suffisant, afin de prévenir ces grands désastres et la ruine complète de plusieurs communes ».

Ils se disent impuissants face à la situation, malgré la nouvelle machine récemment construite pour pomper les eaux, par l'absence de véritable débouché à la mer (le canal de la Cunette est alors bouché par la chute de l'écluse qui permettait l'écoulement des eaux par cette voie) qui rendrait leurs efforts inefficaces.

Le discours de gravité est accentué par l'évocation de l'activité des Moères : « Plus de cinq mille hectares de terres endiguées, nous envoient toutes leurs eaux avec forces machines à vapeur et moulins hydrauliques. ». Face à cette pétition adressée par des cultivateurs directement, l'ingénieur du service hydraulique de l'arrondissement, dont le rapport est

---

<sup>83</sup> AMDK, 5O15, Pétition adressée au préfet du Nord, 04/02/1881.

demandé par le préfet et l'ingénieur en chef du service, répond avec l'affirmation de la finalisation d'une écluse (écluse du bastion 28 (fig. 4)) qui devrait permettre de nouveau l'écoulement par la Cunette qu'on s'apprête à dévier dans les fossés des fortifications<sup>84</sup>.

On voit la capacité d'un groupe de cultivateurs sûrement de la même commune pour la plupart, à suivre les procédures pour s'adresser aux pouvoirs publics, en parallèle de la commission administrative de la section, par une pétition rédigée et validée en mairie à destination du préfet du Nord. On a des traces de plusieurs pétitions du même genre, demandant à l'administration publique une intervention dans les travaux et mettant en lumière les difficultés à procéder aux travaux d'assèchement à l'échelle de la section. En 1863, on constate par exemple une pétition de dizaines de cultivateurs « de la partie basse du territoire de la 4<sup>e</sup> section des wateringues » qui demande à l'administration supérieure une action pour éviter la récurrence des inondations dues selon eux aux manœuvres des Moères<sup>85</sup>.

En plus de présenter un discours de désolation sur l'état des terres et des pertes qu'il représente pour l'agriculture, les cultivateurs exposent des solutions : « Cependant, il serait facile d'éviter la plupart des inondations qui désolent le pays, il ne s'agirait, Monsieur le Préfet, qu'à tenir constamment les eaux dans le Rynckslot dit Canal des Moères de 55 à 60 centimètres plus bas que leur hauteur normale chaque année à partir du mois d'octobre jusqu'au printemps ». La perspective de maintenir ce niveau semble néanmoins assez irréaliste si l'on veut permettre l'assèchement des Moères. Notons cependant que l'argumentaire anticipe les réflexions des ingénieurs sur le choix à faire entre les intérêts de l'agriculture et ceux de la navigation. Rappelant les circonstances historiques du creusement du canal des Moères, les pétitionnaires affirment déjà que celui-ci n'est pas destiné à la navigation (qui est pourtant tolérée pour des petits bateaux, pour la pêche par exemple et pour quelques péniches). Les mesures d'abaissement n'empêcheraient pas vraiment, selon eux, que les quelques transports d'engrais et de produits agricoles s'effectuent encore, tout en améliorant considérablement l'état des wateringues. La pétition insiste (et exagère vraisemblablement) sur la facilité à les mettre en place et sur le coût nul qu'elles représenteraient, évitant ainsi une augmentation des dépenses de la section et de l'impôt sur les wateringues.

---

<sup>84</sup> AMDK, 5015, Rapport de l'ingénieur ordinaire, Divers habitants de la 4<sup>e</sup> section demandent la prompte ouverture d'un débouché à la mer, 11/02/1881.

<sup>85</sup> ADN, S8695, Pétition adressée au préfet du Nord, 13/12/1863.

La commission administrative de la section interpelle également le préfet et les ingénieurs du service hydraulique par le biais de ses délibérations, transmises à l'ingénieur de l'arrondissement et à la préfecture. Ainsi, en janvier 1888, alors qu'elle est invitée à réagir au vœu du Conseil Général appelant l'Etat à subventionner des mesures pour aider la 4<sup>e</sup> section des wateringues à augmenter la puissance des pompes de la machine de Steendam, elle en profite pour faire valoir les « droits » de l'assèchement<sup>86</sup>.

Les commissaires se disent satisfaits de voir le Conseil Général s'intéresser « à un pays bien malheureux et qui a été sacrifié aux intérêts du port de Dunkerque ». Ce réquisitoire contre l'Etat qui aurait privilégié les intérêts du port commercial depuis 1867 et le début de son extension consiste à rappeler la situation précaire des terres et les « sacrifices » matériels des cultivateurs avec des initiatives vouées à l'échec par l'absence de véritable débouché à la mer et par une situation financière déplorable depuis l'hiver 1880-1881. La commission administrative s'oppose ici à obtenir des subventions qui les feraient rentrer dans le « droit commun » alors qu'elle attend avant tout et réclame à nouveau des réparations financières surtout pour le coût des manœuvres d'urgence de la machine de Steendam en 1880-1881. Elle accuse ici l'Etat, en parallèle d'un recours judiciaire au Conseil de Préfecture, d'avoir manqué à l'entretien du canal de la Cunette (à charge du service maritime) et d'avoir par conséquent aggravé les conséquences des inondations de 1880-1881. On pourrait rapprocher cette délibération à celle du 2 juin 1877 dans laquelle la commission administrative demande déjà à la préfecture et au conseil général d'inciter le gouvernement à aider les intérêts agricoles en creusant un débouché à la mer<sup>87</sup>. Avec un discours appuyé par le rappel de faits historiques, elle présente et affirme ses droits sur le canal de la Cunette pour continuer à l'utiliser comme voie d'écoulement alors que la Chambre de Commerce propose un projet d'élargissement et d'approfondissement de celui-ci pour en faire un garage pour les navires<sup>88</sup>.

Les cultivateurs de la section, qu'ils soient eux-mêmes rassemblés dans une pétition ou par le biais de la Commission Administrative élue, font valoir leurs revendications au préfet du Nord et aux ingénieurs pour défendre les intérêts du dessèchement. Ils rappellent et accentuent alors le caractère indispensable du réseau de wateringues pour le maintien d'une activité agricole, mettent en avant l'état de désolation de leurs terres inondées. Ils s'appuient notamment

---

<sup>86</sup> AMDK, 5O15, Délibérations de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues du Nord, 28/01/1888.

<sup>87</sup> AMDK, 5S620, Délibérations de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues du Nord, 02/06/1877.

<sup>88</sup> AMDK, 5S620, Lettre de la Chambre de Commerce de Dunkerque au ministre des Travaux Publics, 24/02/1877.

sur un rappel de faits historiques et une désignation de coupables directs (port, Moères) pour faire valoir des améliorations ou compensations réclamées directement au gouvernement. Ces demandes semblent intervenir en partie à partir du moment où la section ne semble plus avoir les moyens financiers pour mener à bien des projets d'assèchement semblables à la machine de Steendam mais aussi et surtout après que soient intervenues des inondations.

### **3. Le rôle d'intermédiaire des élus**

Pour interpellier les pouvoirs publics, les cultivateurs font appel à des intermédiaires qui peuvent appuyer leurs demandes. Un rapport de l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Dunkerque du service hydraulique de 1867 fait état de diverses demandes de travaux présentées par des cultivateurs avec leurs élus<sup>89</sup>. Ainsi, dans la 4<sup>e</sup> section des wateringues, le maire d'Hondschoote, le maire et le conseil municipal de Warhem ou encore le conseil municipal de Uxem présentent des demandes pour obtenir un débouché à la mer pour les cultivateurs de leur commune. De la même manière, le maire de Teteghem appuie une demande d'habitants de sa commune auprès du préfet pour obtenir un rehaussement des digues de la Colme en France et en Belgique.

Les revendications sont portées par des cultivateurs qui connaissent les mêmes problématiques, à une échelle plus petite que celle de la section. Les maires et conseillers municipaux, on s'en doute, font eux-mêmes partie de la 4<sup>e</sup> section et défendent aussi leur propre situation. Passer par le maire de la commune permet d'avoir une certaine voie auprès de la préfecture sans avoir recours à la commission administrative et ses 5 puis 9 directeurs qui n'accordent peut-être pas la même attention à leurs situations. Ici, les pétitions sont prises en compte sérieusement par l'ingénieur qui veut mettre à l'étude des améliorations pour les manœuvres entre la France et la Belgique sur la Colme et la création d'un vrai débouché pour la section.

Les administrateurs de la 4<sup>e</sup> section font également régulièrement appel au soutien du Conseil Général et du préfet pour qu'ils appuient leurs demandes auprès du gouvernement national. En 1888, ils font appel par exemple à la « bienveillance » du préfet pour intervenir « auprès du Conseil Général et auprès de l'Etat » pour obtenir les réparations qu'ils demandent depuis l'hiver 1880-1881<sup>90</sup>. A cette époque, c'est en partie par le biais du député de Dunkerque,

---

<sup>89</sup> ADN, S8695, Rapport de l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Dunkerque et du service hydraulique, 14/05/1867.

<sup>90</sup> AMDK, 5O15, Extrait du registre des délibérations de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues du Nord, 28/01/1888.

président de la Chambre de Commerce et membre du Conseil Général<sup>91</sup> Jean-Baptiste Trystram que la 4<sup>e</sup> section demandait déjà au gouvernement national des aides financières pour faire face aux dégâts de l'hiver passé. Celui-ci convainc le Conseil Général d'accueillir favorablement la pétition des administrateurs de la section adressée au ministère des Travaux Publics<sup>92</sup>. La réponse du ministère, après l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées, est un refus de ces réparations qui est justifiée notamment par la mise en service imminente de la nouvelle écluse maritime des fossés à l'Est de Dunkerque et de l'écluse qui relie le canal de la Cunette (fig. 15) à ceux-ci, et par le faible taux d'imposition qu'il suffirait d'augmenter si la section souhaitait faire de nouveaux travaux selon lui<sup>93</sup>.

#### **4. Se rassembler pour parler d'une seule voix**

Pour avoir un certain poids dans le jeu décisionnaire, les sections de wateringues interpellent les pouvoirs publics parfois en se rassemblant, pour faire valoir l'intérêt de l'assèchement à plus grande échelle, celle du réseau des wateringues en général.

En janvier 1910, la commission administrative demande au ministre de l'Agriculture d'intervenir auprès du ministre des Travaux Publics pour obtenir des mesures pour limiter l'encombrement des bateaux dans les canaux et la possibilité de baisser leur niveau sous le niveau réglementaire en cas de crue<sup>94</sup>. La 2<sup>e</sup> section vient appuyer ces demandes dans une délibération également envoyée au ministère de l'Agriculture, tandis que le président de la 4<sup>e</sup> section s'y joint par une lettre envoyée au préfet du Nord en février. Le rapport d'un ingénieur ordinaire du service maritime ici prend en compte ces réclamations groupées en proposant des mesures pour y répondre au moins partiellement, c'est-à-dire appliquer la police des eaux dans les canaux de navigation à la lettre concernant le passage des bateaux et modifier celle-ci pour permettre l'abaissement du niveau de 30 cm dans les canaux en cas de crues.

On observe également des mobilisations communes aux différentes sections après des inondations importantes, comme celles d'octobre-novembre 1894. Elles obtiennent en août 1895 par une pétition commune aux 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections une dépêche du ministère de l'Agriculture qui somme le ministère des Travaux Publics de prendre les mesures nécessaires

---

<sup>91</sup> René Galamé et al., *Dictionnaire biographique dunkerquois*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie. Les corsaires dunkerquois., 2013, p. 1059.

<sup>92</sup> ADN, S8695, Extrait des procès-verbaux des délibérations du Conseil Général du département du Nord, 29/04/1881.

<sup>93</sup> ADN, S8695, Lettre du ministre des Travaux Publics au préfet du Nord, 27/06/1881.

<sup>94</sup> AMDK, 5S630, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service maritime sur la réclamation des 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections des wateringues, 04/06/1910.

précisées pour éviter la répétition d'une telle inondation ; la 1<sup>ère</sup> et la 2<sup>e</sup> section font pression également en octobre par des demandes communes sur les obligations du service maritime à sa suite<sup>95</sup>.

Les sections attendent des ingénieurs du service maritime la mise en place de ces mesures ou études, tout en rappelant que les difficultés que connaît l'assèchement seraient surtout dues à l'absence de réels ouvrages efficaces d'évacuation des eaux dont le service maritime est normalement chargé. En ce sens, on observe dans les débats qui suivent la dépêche du ministère comment les sections s'opposent aux conclusions des ingénieurs du service hydraulique qui imputent les inondations aux caractéristiques « naturelles » de la plaine au niveau très bas :

Le syndicat reconnaît que lors des crues de 1867 à 1880 on pouvait attribuer en partie la durée et l'importance des inondations à la constitution du territoire ; mais cela n'est plus vrai aujourd'hui, depuis que les Waeteringues ont exécuté de très grands travaux, afin d'obvier aux inconvénients du peu d'élévation des terrains, et de la grande distance qui les sépare de la mer. Et la preuve, c'est qu'en 1894 toutes les eaux du pays arrivaient rapidement à Dunkerque où elles s'accumulaient faute d'un écoulement suffisant à la mer. C'est donc bien au Service Maritime qu'il faut attribuer les retards d'assèchement : c'est ce service qui pendant que l'on mettait en état les fossés du pays et les canaux de navigation intérieure, allongait la voie d'écoulement à la mer, en diminuant sa section et en y créant des obstacles.<sup>96</sup>

Les sections de wateringues font valoir les travaux qu'elles ont mis en place depuis plusieurs années, en accusant le service maritime d'avoir failli à sa tâche, c'est-à-dire de maintenir des débouchés suffisants à la mer au réseau des wateringues. Rassemblées entre elles, les sections tentent d'avoir un poids supplémentaire, d'autant plus qu'elles s'appuient sur des intermédiaires comme le ministre de l'Agriculture, censé « défendre » les intérêts de l'agriculture ou bien même les ingénieurs du service hydraulique, qui jugent utiles dans ces circonstances de rappeler à l'ingénieur en chef du service maritime à Dunkerque « le grand intérêt que présente, pour le dessèchement du territoire waëteringué, l'exécution des travaux réclamés. »<sup>97</sup>.

Les administrateurs des wateringues légitiment d'autant plus leurs demandes en rappelant les promesses faites par l'Etat pour fournir rapidement dès 1881 un véritable

---

<sup>95</sup> AMDK, 5S630, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, arrondissements de Dunkerque et d'Hazebrouck-Nord, 19/10/1895.

<sup>96</sup> AMDK, 5S630, Extrait du registre des délibérations de la commission administrative de la 2<sup>e</sup> section des wateringues, 8/10/1895.

<sup>97</sup> AMDK, 5S630, Avis émis le 21/10/1895 par l'ingénieur en chef du service hydraulique sur le rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, arrondissements de Dunkerque et d'Hazebrouck-Nord, 19/10/1895.

débouché à la mer, qui finalement n'est à cette époque matérialisé que par des petites écluses qui ne suffisent pas à équilibrer l'encombrement des canaux et leur utilisation croissante par les bateaux. Cette initiative de pétitions communes débouche ici tout de même sur des mises à l'étude par l'ingénieur maritime et par l'application de quelques mesures précises demandées par le ministre de l'Agriculture, comme la suppression d'un pont établi dans les fossés de l'Ouest utilisé par une raffinerie<sup>98</sup>.

Remarquons la récurrence dans les diverses pétitions du rappel de « sacrifices » et des initiatives privées qu'auraient prises les wateringues depuis des siècles qui ont bénéficié et bénéficient alors à l'Etat. La commission administrative de la 4<sup>e</sup> section rappelle à l'époque « que ce sont les waeteringues qui ont créé toutes les artères de dessèchement et les voies de communication du pays »<sup>99</sup>.

Face aux transformations des usages des canaux et l'arrivée d'une nouvelle activité et ses nouveaux acteurs, les administrations des wateringues défendent leurs « droits » et ceux de l'agriculture en revendiquant son poids économique mais aussi un système et des techniques héritées. On retrouve tous les traits de ce discours dès 1879 dans une pétition signée par trois présidents de sections différents adressées au Conseil Général, où il est demandé de veiller à ne pas laisser le port « dépouiller » les canaux aux wateringues ou au moins, si c'est le cas, à donner des exutoires indépendants aux wateringues<sup>100</sup>.

## **5. L'exemple du procès de mme de Meezemacker contre le port : la voie judiciaire pour obtenir gain de cause à l'échelle individuelle (1881-1920)**

La dernière façon d'interpeller les pouvoirs publics sur la situation de l'assèchement et d'obtenir gain de cause que l'on analyse ici est la voie judiciaire. Elle consiste dans le cas présent pour un propriétaire à réclamer justice auprès des instances pour obtenir des compensations des responsables, ici le service maritime des Ponts et Chaussées.

En parallèle des demandes de réparations émises par la commission administrative auprès de l'Etat après les coûts des manœuvres durant l'hiver 1880-1881 et des dégâts causés par les inondations, une propriétaire attaque en justice, devant le Conseil de Préfecture,

---

<sup>98</sup> AMDK, 5S630, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime au sénateur maire de Bergues M. Claeys, 10/10/1895.

<sup>99</sup> AMDK, 5S631, Extrait du registre des délibérations de la commission administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 5/10/1895

<sup>100</sup> ADN, S8645, Lettre des présidents des 1<sup>ère</sup>, 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections des wateringues aux membres du Conseil Général en réaction à la loi du 31/07/1879 instituant l'extension du port, 17/08/1879.



l'administration publique. Madame de Meezemacker, sœur du membre de la commission administrative Stanislas de Meezemacker entre 1877 et 1886 puis président jusqu'en 1903, fait une procédure à partir de 1804 pour obtenir, à titre individuel, des réparations causées par les inondations dont elle accuse les travaux effectués au port depuis plusieurs années d'être la cause principale<sup>101</sup>.

Elle affirme dans ses accusations suivantes que les travaux du service maritime au port de Dunkerque ont modifié le régime des eaux de la 4<sup>e</sup> section et aggravé les crues de 1880-1881, en supprimant ce qui était le débouché principal de leurs eaux jusqu'en 1877, le canal de la Cunette (fig.14) (dont l'écluse dite Magloire s'est en fait écroulée)<sup>102</sup>. Elle n'obtient pas gain de cause et fait face notamment à des arguments à la fois techniques et juridiques. On lui reproche notamment d'être incapable de détailler les travaux du port qui auraient modifié le réseau d'écoulement. Dans le rapport d'un ingénieur ordinaire du service maritime, on met également juridiquement cette initiative privée en cause. Il reporte la responsabilité sur la Commission Administrative, qui serait selon ce service des Ponts et Chaussées la seule administration qui peut répondre et avoir une « action directe sur le dessèchement de telle ou telle propriété. »<sup>103</sup>

Cette affaire a ensuite été reprise en 1904 par le neveu de Madame de Meezemacker. Un nouveau recours au Conseil de Préfecture a été rejeté en 1910 notamment sous couvert qu'il n'y a pas d'argument supplémentaire apporté à ceux présentés à l'époque et par de Meezemacker et par la 4<sup>e</sup> section, dont les requêtes ont été repoussées<sup>104</sup>. Amenée jusqu'au conseil d'Etat, la décision finale concluant l'affaire donne partiellement raison à l'accusation et accorde 7 000 francs de dommages et intérêts (pour 127 700 francs demandés en 1804) que le service maritime doit verser aux héritiers de l'ancienne propriétaire. La décision des experts a conclu à « l'existence d'un dommage et à la responsabilité de l'Etat » pour les inondations subies par la propriété entre 1867 et 1881. Une des causes du dommage est l'écroulement de l'écluse Magloire au débouché du canal de la Cunette :

[...] devenu un élément de perturbations sérieuses, lorsque se sont produites les pluies exceptionnellement abondantes de l'hiver 1880-1881 ; [...] cet écroulement s'est produit à la suite de chasses d'eau effectuées au moyen du canal de la Cunette, ce que l'administration n'avait pas le droit de faire, ledit canal devant être réservé à

---

<sup>101</sup> AMDK, 5S631, Mémoire présenté au Conseil de Préfecture, 16/08/1884.

<sup>102</sup> AMDK, 5S631, Lettre de madame de Meezemacker au préfet du Nord et au Conseil de Préfecture, 24/09/1884.

<sup>103</sup> AMDK, 5S631, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service maritime, 10/11/1884.

<sup>104</sup> ADN, S8974, Lettre du ministre des Travaux Publics au préfet du Nord, 07/06/1912.

l'écoulement des eaux provenant des waterings par l'intermédiaire du canal des Moères ; que le fait que ce dernier canal qui communique par une écluse avec le canal de la Cunette n'a pas débordé ne prouve pas que l'évacuation n'ait pas été défectueuse dans le canal inférieur et que le mauvais état de cet ouvrage n'ait pas été la cause des inondations.<sup>105</sup>

Alors qu'elle souligne tout de même l'insuffisance des fossés de la 4<sup>e</sup> section des waterings à l'époque, la décision judiciaire finale souligne tout de même la responsabilité des manœuvres du port dans la détérioration du réseau de la 4<sup>e</sup> section des waterings et de son débouché principal de l'époque, le canal de la Cunette.

Les propriétaires agricoles des sections de waterings se donnent donc les moyens d'intervenir dans le jeu de pouvoirs et dans les processus décisionnaires qui touchent au réseau hydraulique. L'enjeu qui a le plus attiré notre attention ici est la balance entre intérêts d'assèchements et intérêts commerciaux, matérialisés par un port en expansion économique et spatiale. Les ingénieurs du service maritime des Ponts et Chaussées sont le plus souvent directement visés par des réclamations portées auprès de la préfecture et/ou du ministère. Celles-ci prennent diverses natures, comme des pétitions d'habitants d'une commune, des pétitions portées par la commission administrative d'une section ou bien plusieurs rassemblées et s'appuient sur l'intermédiaire d'acteurs locaux ou nationaux, appelés à interférer et influencer les décisions du gouvernement pour prendre en compte la situation des agriculteurs directement concernés par les inondations. Les propriétaires, qu'ils soient rassemblés entre eux dans une pétition ou bien par la voix de leurs commissaires élus, portent un discours argumenté, sûrement par moment aussi exagéré, qui fait référence à des droits et des techniques reconnus par les actes passés et met l'accent sur l'importance économique de l'agriculture dans la région, certes amoindrie par l'explosion du port commercial et ses débuts industriels, et sur sa vulnérabilité face aux crues récurrentes.

---

<sup>105</sup> ADN, S8974, Décision du conseil d'Etat du 9/06/1920.



## **Chapitre 7. Les jeux d'échelle du réseau d'assèchement: l'« intérêt particulier » d'une association de wateringues face à un « intérêt général » de dessèchement, ou l'intérêt particulier de quelques propriétaires**

L'interdépendance de divers acteurs du dessèchement chacun à une échelle différente ou non a déjà été abordée précédemment. On vient par exemple d'examiner comment les wateringues dépendent de plus en plus au long de notre période des choix et des manœuvres des ingénieurs du port où aboutissent les canaux d'évacuation des eaux. Pour faire valoir les problématiques liées à l'assèchement, les sections de wateringues interagissent voire négocient avec cette autorité publique *via* des intermédiaires à d'autres échelles administratives, c'est-à-dire soit le service des Ponts et Chaussées hydrauliques auquel elles sont rattachées ou encore la préfecture et le gouvernement. Les sections délimitées sont partie prenante d'un réseau de wateringues à propos duquel interagissent plusieurs acteurs, du propriétaire qui assèche ses terres aux gouvernements français et belges qui négocient le bon entretien des canaux transfrontaliers. Il s'agit ici d'analyser ces jeux d'échelles dans la manière d'assécher et de réglementer le système des wateringues.

### **1. La continuité de l'écoulement en Belgique : quelle place pour les associations de wateringues dans les négociations internationales ?**

Le réseau de wateringues est continu sur toute la Flandre maritime, et concerne donc aussi bien la France que la Belgique à notre période. Les associations de wateringues et les méthodes de dessèchement sont semblables, étant donné qu'elles sont héritées d'une époque où la Flandre maritime était unie sous la même autorité. Le réseau d'écoulement côté belge qui nous intéresse ici est celui lié directement à celui de la France, et concerne donc que quelques canaux transfrontaliers. Il s'agit essentiellement du canal de Furnes, reliant Dunkerque à Furnes, du canal de la Basse-Colme, reliant plus au Sud Bergues à Furnes, et les Moères belges qui déversent leurs eaux en grande partie par le Ringsloot puis le canal des Moères en France (fig. 8). Les deux canaux ci-dessus sont censés, côté belge, se déverser à la mer à Nieupoort depuis un canal partant de Furnes.

Les affaires liant Français et Belges concernent alors surtout l'entretien et l'utilisation réglementée de ces canaux et les ouvrages qui y sont construits pour évacuer les eaux surabondantes et pour irriguer. Le canal de Furnes, utilisé à la fois pour le dessèchement et la navigation entre Dunkerque et Anvers, a notamment été le sujet de plusieurs conférences entre les administrations françaises et belge. Gilbert Delaine estime que la Belgique n'a pas entretenu de quelque manière que ce soit le canal de Furnes depuis son indépendance jusqu'en 1891, et ce malgré des conférences internationales qui auraient eu lieu en 1850, 1851, 1865 et 1890. Du côté français, le canal est concédé de 1828 à 1896 à un privé qui n'aurait également pas entretenu le canal et aurait dégradé ses capacités d'écoulement et de navigation<sup>106</sup>. Nous avons trace dans nos sources, pour le 19<sup>e</sup> siècle, que de trois conférences internationales entre des ingénieurs des belges et des ingénieurs français entre 1874 et 1890 qui ont abouti sur une convention entre les deux gouvernements. Celles-ci visent à améliorer le dessèchement côté belge et à réglementer les prises d'eau et manœuvres d'écluses dans les deux canaux transfrontaliers afin surtout de diminuer les évacuations des canaux trop pleins côté belge par des écluses vers les terres de la 4<sup>e</sup> section des wateringues.

Durant ces conférences internationales, permises par les gouvernements belges et français<sup>107</sup> mais surtout relevant de discussions et accords entre les ingénieurs locaux (ingénieur de Flandre Occidentale pour la Belgique et ingénieur du service hydraulique) et leur autorité<sup>108</sup>, les propriétaires utilisent divers moyens pour influencer sur les prises de décisions. Notons déjà que dès 1867<sup>109</sup> différents maires de la 4<sup>e</sup> section alertent sur les débordements de la Basse-Colme côté belge qui inondent celle-ci et demandent l'endiguement du canal sur sa rive Nord, travail partiellement obtenu<sup>110</sup>. La commission administrative de la section et les cultivateurs en général s'adaptent à la situation et à ce format de conférence surtout informelle, de laquelle ils sont exclus, en restant informés des décisions prises et en tentant de les influencer.

On comprend déjà que ces conférences ont été rendues indispensables selon l'ingénieur du service hydraulique par la répétition des inondations subies sur la 4<sup>e</sup> section et les Moères par une répétition des débordements des deux canaux du côté belge et de la répétition d'ouverture de leurs écluses sur les terres françaises, qui ont dû provoquer des réclamations des

---

<sup>106</sup> G. Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France*, *op. cit.*, p. 200.

<sup>107</sup> ADN, S8645, Lettres du ministre des Travaux Publics au préfet du Nord, 07/01/1874 et 01/06/1874.

<sup>108</sup> ADN, 141J360, Procès-verbal de la séance du 16 décembre 1887 de la Commission internationale : Moères et Waëteringues franco-belges.

<sup>109</sup> ADN, S8695, Rapport de l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Dunkerque et du service hydraulique, 14/05/1867.

<sup>110</sup> ADN, S8696, Lettre de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section au préfet du Nord, 1874.

premiers concernés<sup>111</sup>. Les propriétaires adaptent leurs discours à la situation pour faire valoir leurs intérêts. Ainsi, lorsqu'ils apprennent qu'une conférence internationale est envisagée et que le gouvernement français a donné son accord, les administrateurs de la 4<sup>e</sup> section s'adressent à la préfecture pour rappeler les enjeux et les conséquences qu'ils subissent de la situation et demander la mise en place de certaines mesures, notamment d'un règlement ou d'une convention instituant les droits de chacun sur le canal et également pour faire détruire des écluses belges sur le canal qui s'ouvrent sur leurs terres, estimant qu'elles sont illégales<sup>112</sup>. Les propriétaires comprennent ici les enjeux internationaux et adaptent leur discours.

Ayant bien conscience que la résolution passe par des accords de gouvernements au sein desquels ils n'ont pas vraiment la parole, les administrateurs de la 4<sup>e</sup> section et des maires des communes concernées s'adressent par exemple directement à un représentant français auprès du gouvernement belge pour remercier et flatter le gouvernement et les ingénieurs français de faire valoir leurs demandes, et pour insister pour faire céder le gouvernement belge sur leurs propres réclamations<sup>113</sup>. D'une autre manière, ils demandent à leur ministre de tutelle, le ministre des Travaux Publics, de faire pression sur le ministre des affaires étrangères français pour qu'il fasse accepter les mesures reconnues utiles dans la première conférence internationale entre les ingénieurs des deux pays en 1876<sup>114</sup>. Outre l'intermédiaire des maires, on remarque également dans cette pétition que les propriétaires français sont joints par ceux des Moères belges pour faire pression auprès du gouvernement belge.

Une autre manière déjà évoquée pour influencer les décisions du gouvernement français et des ingénieurs sont les vœux présentés au Conseil Général. En août 1875, Jean-Baptiste Trystram, alors membre du Conseil Général, prie par exemple celui-ci d'émettre un vœu pour presser les ingénieurs français et belges de se mettre d'accord « afin d'assurer aussitôt que possible la sécurité des Moères et de la 4<sup>e</sup> section des wateringues françaises »<sup>115</sup>. On trouve également dans les délibérations du Conseil Général du 10 avril 1877 un vœu émis par Louis Goudaert et repris par les conseillers généraux pour que le préfet poursuive « avec persistance la solution internationale d'une situation qui donne trop souvent, dans les cantons

---

<sup>111</sup> ADN, 141J360, Procès-verbal de la séance du 21 septembre 1875 de la Conférence internationale : Moères et Waëteringues franco-belges.

<sup>112</sup> ADN, S8696, Lettre de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section au préfet du Nord, 1874.

<sup>113</sup> ADN, 141J360, Lettre des administrateurs de la 4<sup>e</sup> section et de six maires de communes de la 4<sup>e</sup> section et des Moères au Baron Baude, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près le gouvernement belge, à Bruxelles, 19/07/1875.

<sup>114</sup> ADN, 141J360, Pétition à destination du ministre des Travaux Publics, signée par les administrateurs et des propriétaires de la 4<sup>e</sup> section, des maires des communes de la section, les administrateurs des Moères belges et des membres de la Société d'Agriculture, 10/06/1876.

<sup>115</sup> ADN, S8645, Délibérations du Conseil Général du Nord, 18/08/1875.

d'Hondschoote et de Dunkerque, des malheurs de toute nature. »<sup>116</sup>. Celui-ci fait valoir ses arguments « en sa qualité de membre de la 4<sup>e</sup> section des wateringues » - il est même membre de la Commission Administrative entre 1866 et 1880<sup>117</sup> - et pointe alors un fait important : les personnalités qui possèdent le plus de terres dans une section de wateringues et ont donc facilement accès à son administration sont souvent des petits notables qui peuvent être élus à certains moments de leur carrière, maires, députés<sup>118</sup> ou encore ici Conseillers Généraux et défendent à travers leurs mandats les intérêts agricoles de leur section.

Dans les années 1910 et 1920, la 4<sup>e</sup> section des wateringues développe une autre forme de relation avec l'administration technique belge, concernant cette fois-ci l'utilisation du canal de Furnes pour évacuer les eaux belges surabondantes par Dunkerque. On remarque ici des procédures officielles, où les autorités belges formulent clairement leur incapacité à évacuer les eaux du bassin de l'Yser uniquement par Nieuport par moments. Dans le contexte des inondations militaires mises en place en France et en Belgique, on a par exemple la trace d'une convention signée en 1916 entre le président de la 4<sup>e</sup> section des wateringues et le directeur du Génie et général belge<sup>119</sup>. Malgré le contexte de conflit, il existe alors une interaction directe entre l'association de propriétaires et les autorités militaires belges. Cette convention détaille les conditions suivant lesquelles la Belgique est autorisée à évacuer ses eaux par le canal de Furnes côté français, concernant par exemple le niveau limite auquel il peut être rempli. Elle établit également des garanties de réparations aux propriétaires en cas d'inondations dues à l'envoi d'eaux venues de Belgique et surtout fixe les indemnités que l'armée belge doit leur verser pour chaque heure de pompage des eaux par la machine de Steendam appartenant à la 4<sup>e</sup> section des wateringues.

Lorsqu'en 1928, l'écluse maritime du canal de Nieuport à la mer chute, les administrateurs de la 4<sup>e</sup> section interviennent et prennent une place importante dans les négociations internationales. En réaction à cet accident, on observe que les administrateurs et leur conducteur, René Smaghe, constatent sur place la situation et anticipent les demandes belges en expliquant la nécessité de réitérer l'opération effectuée pendant la guerre. Ces

---

<sup>116</sup> ADN, S8645, Délibérations du Conseil Général du Nord, 10/04/1877.

<sup>117</sup> ADN, 5K811, Livret récapitulatif des ouvrages, propriétés et règlements de la 4<sup>e</sup> section des wateringues du Nord rédigé par René Smaghe, conducteur spécial, 1925.

<sup>118</sup> C'est par exemple le cas du président de la 4<sup>e</sup> section entre 1877 et 1886 Jules Delelis, qui est successivement et parfois en même temps Conseiller Municipal de Dunkerque, Maire, Conseiller d'Arrondissement puis député.

<sup>119</sup> AMDK, 5S625, Convention signée entre le président de la 4<sup>e</sup> section des wateringues et le directeur du Génie et général belge, 1916.

discussions préventives sont notamment menées par le conducteur qui se voit confié par la commission administrative la mission de « sauvegarder les intérêts de la 4<sup>e</sup> section des waeteringues par intervention soit près des services français, soit près des services belges, en faisant toutes propositions que sa grande connaissance et l'usage de l'hydraulique tant en France qu'en Belgique lui permette de faire. »<sup>120</sup>. Il établit les conditions derrière lesquelles la 4<sup>e</sup> section accepte alors l'écoulement des eaux belges et les présente à l'ingénieur du service hydraulique de l'arrondissement. Le service maritime reçoit la demande des services belges pour faire ces manœuvres et fait figure d'autorité dans l'affaire puisque le canal de la Cunette et les écluses maritimes dans lesquelles ces eaux doivent arriver sont sous son autorité. L'ingénieur en chef du service maritime demande un avis aux services hydraulique et de la navigation.

Dans ces circonstances, l'ingénieur du service hydraulique dresse son avis en consultant le président de la 4<sup>e</sup> section qui se base sur les conditions précitées<sup>121</sup>, concernant notamment les frais à rembourser à la section par l'Etat belge des pompes par la machine de Steendam, le débit d'eau qu'elle peut tirer par marée ou encore le contrôle des manœuvres par une liaison entre les ingénieurs des deux pays. Celles-ci sont reprises en grande majorité ou au moins discutées directement avec le président de la 4<sup>e</sup> section, de telle manière que, dans son avis général, l'ingénieur en chef du département reprend mot pour mot la plupart des conditions fixées par la section et qu'elles figurent alors dans l'accord entre l'ingénieur maritime français et les ingénieurs belges<sup>122</sup>.

Les manœuvres tardent finalement à se mettre en place par l'absence de réponse du ministère de l'Agriculture au ministère des Travaux Publics pour les accorder au gouvernement belge<sup>123</sup> et elles sont faites en urgence, sous autorisation spéciale de ce dernier ministère directement aux ingénieurs<sup>124</sup>. Alors que les conditions présentées par l'ingénieur du service hydraulique après consultation de la 4<sup>e</sup> section avaient été reprises intégralement dans les premiers accords officiels entre ingénieurs, il est étonnant de constater que celles-ci disparaissent partiellement de la dépêche du ministre des Travaux Publics de janvier 1928<sup>125</sup> qui est finalement utilisée pour autoriser les manœuvres en urgence. Ainsi, si on définit le

---

<sup>120</sup> AMDK, 5S625, Délibérations de la commission administrative de la 4<sup>e</sup> section, 13/10/1928.

<sup>121</sup> AMDK, 5S625, Lettres entre le président de la 4<sup>e</sup> section et l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Dunkerque et du service hydraulique, 24/10/1928, 27/10/1928, 31/10/1928, 03/11/1928.

<sup>122</sup> AMDK, 5S625, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime au directeur belge du service spécial de la côte et ingénieur des Ponts et Chaussées, 21/11/1928 et Rapport de l'ingénieur en chef du service maritime, 03/01/1929.

<sup>123</sup> AMDK, 5S625, Lettre du ministre des Travaux Publics au ministre de l'Agriculture, 18/01/1929.

<sup>124</sup> AMDK, 5S625, Lettre du ministre des Travaux Publics à l'ingénieur en chef du service maritime, 04/03/1929.

<sup>125</sup> AMDK, 5S625, Lettre du ministre des Travaux Publics au ministre des Affaires Etrangères, 18/01/1929.



niveau auquel doit être tenu le canal et les frais que le gouvernement belge doit rembourser au port de Dunkerque, les conditions concernant la capacité de pompage de la machine de la 4<sup>e</sup> section, du remboursement de ses frais ou encore la nécessité d'une liaison constante entre les deux pays disparaissent<sup>126</sup>.

La commission administrative de la section, censée représenter les propriétaires terriens du réseau des wateringues et leurs besoins fait figure d'interlocuteur majeur dont les avis sont recueillis voire repris par l'administration technique française, notamment les ingénieurs du service hydraulique, même dans des affaires qui concernent la continuité du réseau au-delà des frontières nationales. On constate une capacité d'adaptation des sections de wateringues et même des propriétaires directement parfois, qui modifient leur discours pour faire valoir leurs intérêts dans des négociations internationales, tout en actionnant leurs moyens d'influence que sont par exemple la qualité même d'élus locaux à diverses échelles ou une relation privilégiée avec certains.

## **2. Les associations de wateringues : une forme de pouvoir territorial légitimée face aux municipalités**

La commission administrative d'une section de wateringues s'impose comme un pouvoir territorial sur le territoire qu'elle administre.

Définissant chaque année l'impôt payé par tous les membres de la section et délivrant des autorisations de travaux notamment à ceux-ci, les administrateurs bénéficient de moyens d'action reconnus et institutionnalisés sur les individus administrés, leurs terres et leur environnement en général. Tous les travaux qui touchent une partie du réseau des wateringues doivent être accordés par cette commission.

Ainsi, un propriétaire qui veut individuellement faire une construction sur sa propriété qui touche à des watergands doit obtenir l'autorisation de ces élus. Cela peut concerner de petits aménagements, comme la construction d'un pont sur un watergand. C'est par exemple le cas du maire de Bergues et propriétaire de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, qui, en 1875, passe par une pétition au préfet du Nord pour obtenir cette autorisation de la part de la 4<sup>e</sup> section pour relier sa ferme à une autre propriété. La commission administrative fait office d'autorité ici, le

---

<sup>126</sup> AMDK, 5S625, Lettre de l'ingénieur en chef du service à un ingénieur belge autorisant l'évacuation des eaux belges par le port de Dunkerque, 07/03/1929.

rapport de l'ingénieur du service hydraulique et l'autorisation préfectorale reprenant juste l'accord de celle-ci.<sup>127</sup>

La section impose un taux d'impôts chaque année aux propriétaires, suivant la superficie des terres de chacun bénéficiant de l'assèchement. Le paiement de cet impôt est également une des principales raisons de l'interaction habituelle entre les cultivateurs et leurs administrateurs, avec le rachat de certaines terres par exemple. On retrouve chaque année divers documents attestant un dégrèvement d'impôt demandé individuellement par des propriétaires, faisant valoir qu'une partie de leurs terres n'ont pas bénéficié du dessèchement sur une année<sup>128</sup> ou encore la modification de la nature ou des caractéristiques physiques de la propriété qui ne bénéficie plus du travail des wateringues. Chaque demande suit à peu près la même procédure de routine déjà évoquée : demande au préfet, avis de la commission administrative puis rapport de l'ingénieur du service hydraulique (validé par l'ingénieur en chef du service) et enfin décision préfectorale reprenant cet avis. Le dégrèvement d'impôt est également un moyen d'aide financière pour les propriétaires, auprès de la commission administrative qui dispose d'un budget conséquent. On note par exemple un dégrèvement d'impôt obtenu par un propriétaire en 1875 expose le fait qu'une partie de sa ferme ait brûlé et qu'il a besoin de fonds supplémentaires pour la réparer dans l'année<sup>129</sup>.

En plus d'avoir une autorité sur les finances et les travaux sur les propriétés des administrés, la section de wateringues et ses administrateurs ont une certaine légitimité « technique » de connaissance du territoire à l'échelle de la section, que leur reconnaissent la préfecture et les ingénieurs, face aux propriétaires individuellement et même parfois les maires. Pour obtenir une certaine voix face à cette autorité locale, les propriétaires passent souvent par les maires, eux-mêmes membres de la section, afin d'obtenir des réponses positives à des réclamations.

On remarque que la commission administrative, face à diverses demandes des propriétaires (qui en majorité n'ont même pas le droit de participer à son élection jusqu'en 1890) qui mettent en cause sa manière de répartir les dépenses ou de mener certains travaux par

---

<sup>127</sup> ADN, S8696, Rapport de l'ingénieur du service hydraulique pour l'arrondissement de Dunkerque, 21/10/1875.

<sup>128</sup> ADN, S8698, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique pour l'arrondissement de Dunkerque à propos du dégrèvement de contribution en faveur du sieur Baeleu, Charles, à Warhem, 25/08/1886.

<sup>129</sup> ADN, S8696, Lettre d'un propriétaire au président de la 4<sup>e</sup> section, 10/09/1875 et Lettre du préfet du Nord au sous-préfet de Dunkerque, 24/09/1875.

exemple, porte un discours qui tend à décrédibiliser des motifs infondés ou exagérés<sup>130</sup>. Lorsqu'en septembre 1882 le maire d'Hondschoote demande, toujours par l'intermédiaire du préfet, au nom de plusieurs cultivateurs de sa commune, que la commission administrative fasse des travaux de curements de certains cours d'eau comme elle l'aurait promis à ceux-ci<sup>131</sup>, cette dernière réfute les accusations en expliquant que les cours d'eau n'ont pas été officiellement abandonnés à la charge de la section, et exige que les intéressés abandonnent leur activité sur les cours d'eau afin de répondre à ces demandes<sup>132</sup>. L'ingénieur du service hydraulique donne raison aux administrateurs<sup>133</sup>.

La commission administrative apparaît encore pour des affaires précises à l'échelle d'une ou plusieurs propriétés comme l'autorité à laquelle le préfet et les ingénieurs se réfèrent pour répondre à des plaintes d'administrés ou d'élus communaux à qui on ne reconnaît pas de connaissances techniques sur les questions hydrauliques du territoire.

### **3. La révision du décret de 1852 en 1890 : une prise de pouvoir des gros propriétaires sous justification de l'enquête publique ?**

Les processus de mise à l'enquête d'utilité publique du projet de révision du règlement de 1852 entre 1887 et 1889 permettent de cerner la capacité d'intervention et d'influence des commissions administratives des wateringues sur les cultivateurs mais aussi sur l'administration publique ; ils font apparaître comment les administrateurs de ces commissions, qui sont les propriétaires les plus importants de chaque section, maintiennent leur hégémonie sur celles-ci.

L'enquête d'utilité publique, introduite au début des années 1830, rend un projet public. Ce dispositif consiste à un dépôt dans un lieu déterminé (préfectures, sous-préfectures, mairies) de l'« avant-projet » qui expose les lignes directrices proposées par un ingénieur. Après une durée définie et règlementée de dépôt, on recueille les observations qui ont pu être émises,

---

<sup>130</sup> <sup>130</sup> ADN, S8696, Rapport de l'ingénieur du service hydraulique pour l'arrondissement de Dunkerque concernant le refus de la Commission Administrative de répondre favorablement à un propriétaire à Coudekerque sur l'établissement d'une machine hydraulique, 04/10/1875.

<sup>131</sup> ADN, S8697, Lettre du maire d'Hondschoote au préfet du Nord, 27/09/1882.

<sup>132</sup> ADN, S8697, Lettre du président de la commission administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues à l'ingénieur du service hydraulique à Dunkerque, 05/10/1882.

<sup>133</sup> ADN, S8697, Lettre de l'ingénieur du service hydraulique pour l'arrondissement de Dunkerque au sous-préfet de Dunkerque, 09/10/1882.

théoriquement par toute personne qui le souhaite et l'ingénieur peut les prendre en compte dans l'élaboration du projet<sup>134</sup>.

L'extension du droit de vote dans les sections de wateringues est sujet de réclamations répétées depuis 1852. Cette volonté prend sûrement une de ses origines dans l'implantation du suffrage universel masculin sous la deuxième République dès juillet 1838 pour élire le conseil municipal. Selon Quentin Deluermoz, l'arrivée de ce mode de scrutin dans la vie communale est un véritable bouleversement<sup>135</sup>. Notons également que le suffrage universel est promu et systématisé sous le second Empire et s'installe donc dans le fonctionnement général du pays, même s'il est utilisé comme un outil de légitimation du pouvoir impérial<sup>136</sup>.

Nous l'avons vu, le suffrage est déjà réclamé par plusieurs propriétaires lorsque le nouveau règlement est rédigé. Dans les années 1880, ce sujet revient, et il est plus communément accepté et difficile à contredire, le suffrage universel masculin étant notamment installé et consacré depuis 1875 pour l'élection de la Chambre des députés et du Sénat sous la troisième République française. Outre l'extension du droit de vote, ce sont également une meilleure transparence sur les décisions des Commissions Administratives et la possibilité d'y donner un rôle aux maires qui sont revendiquées. Un premier projet de modification a été soumis à l'enquête en 1884 après des réclamations de propriétaires en 1882, mais a été abandonné à défaut d'avoir recueilli l'assentiment d'une grande partie des concernés<sup>137</sup>. En 1887, plusieurs demandes dont l'une présentée par le maire de Loon (Monsieur Fétel), commune située dans la 1<sup>ère</sup> section des wateringues, remettent à l'agenda du préfet du Nord l'étude d'une modification du règlement de 1852.

Un projet initial est monté par les ingénieurs du service hydraulique. Il recycle en majorité les propositions déjà portées par l'ingénieur du service hydraulique pour l'élaboration du règlement en 1852. On propose d'établir un suffrage beaucoup plus élargi mais où chacun dispose d'un nombre de voix selon la superficie qu'il possède<sup>138</sup>. Ce système est présenté comme une amélioration et pour la gestion du dessèchement (les plus concernés ont le plus de pouvoir) et pour l'élargissement du nombre de votants.

---

<sup>134</sup> Frédéric Graber, « Enquêtes publiques, 1820-1830. Définir l'utilité publique pour justifier le sacrifice dans un monde de projets », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2016, vol. 63-3, n° 3, p. 33.

<sup>135</sup> Q. Deluermoz, *Le crépuscule des révolutions*, op. cit., p. 63-44.

<sup>136</sup> *Ibid.*, p. 116.

<sup>137</sup> ADN, S8632, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique pour l'arrondissement de Dunkerque, 30/06/1888.

<sup>138</sup> ADN, S8632, Projet de révision du décret organique en date du 29 janvier 1852 joint au procès-verbal de la commission spéciale du 21/01/1888.

Une commission est rassemblée pour procéder à des modifications du projet avant de le soumettre à une enquête publique. Celle-ci rassemble un l'ingénieur du service hydraulique pour l'arrondissement de Dunkerque, l'ingénieur en chef du département, les 4 présidents de sections de wateringues, quelques maires et élus locaux, notamment le député Trystram, les maires de Bergues, Gravelines et Loon (monsieur Fétel). Ce qui fait le plus sujet de débats entre eux, c'est l'ouverture du corps électoral<sup>139</sup>. Sur le principe, chacun convient qu'il faut y procéder selon le principe du nombre de voix relatif à la superficie et s'accorde sur l'extension du nombre d'administrateurs de 5 à 9. De cette commission et de compromis entre acteurs débouche un projet, présenté par le président de la 2<sup>e</sup> section, qui accepte avec l'administration de mettre la limite pour obtenir au moins une voix à la possession d'1 hectare, mais elle change la progression de la répartition des voix, en baissant notamment le minimum pour obtenir 10 voix (le maximum par personne) à 40 hectares et non 60.

Un des objectifs annoncés est de permettre aux « petits propriétaires », ensemble d'avoir autant de voix que les « gros propriétaires », en définissant un seuil de délimitation (environ 16 hectares ici) au-dessus et en dessous duquel la moitié des voix est représentée. Dans la séance du 9 juin 1888<sup>140</sup>, les présidents des 3 autres sections acceptent l'idée de 1 hectare, mais votent contre la nouvelle répartition progressive proposée, ainsi est rapportée la position du président de la 4<sup>e</sup> section : « M. de Meezemaker proteste contre le système électoral proposé, lequel ne lui semble pas donner aux propriétaires les plus importants l'influence électorale à laquelle ils ont droit. ». Le nouveau projet constitué est néanmoins mis à l'enquête, suivant plusieurs étapes successives<sup>141</sup> : consultation des commissions administratives des 4 sections, avis du ministre de l'agriculture, enquête dans toutes les communes concernées, dernier avis des commissions administratives et décret délibéré au conseil d'Etat.

Nous nous intéressons ici surtout à la mise en place de l'enquête publique et des conclusions adoptées à sa suite. L'enquête publique consiste à déposer le projet en mairie de chacune des 38 communes des 4 sections, informer publiquement de celui-ci et de recueillir sous vingt jours tous les commentaires des personnes qui souhaitent s'exprimer.

Dans les faits, il n'y a des réclamations que dans onze communes. Quelques-unes sont des dépositions personnelles, rédigées par un seul propriétaire, qui reprend à l'écrit le projet et

---

<sup>139</sup> ADN, S8632, Procès-verbal de la séance du 21/01/1888 de la commission spéciale sur la révision du décret organique en date du 29 janvier 1852.

<sup>140</sup> ADN, S8632, Procès-verbal de la séance du 9/06/1888 de la commission spéciale sur la révision du décret organique en date du 29 janvier 1852.

<sup>141</sup> ADN, S8632, Rapport de l'ingénieur en chef du département du Nord, 3/07/1888.

vient y proposer des modifications ; c'est par exemple le cas avec un propriétaire de Bourbourg dans la 2<sup>e</sup> section qui propose d'élargir le droit de vote à tous et envisage des possibilités d'améliorer le déroulement du vote en le centralisant à Dunkerque par exemple<sup>142</sup>. Ces initiatives individuelles ne sont pas considérées comme importantes dans le rapport final de l'ingénieur du service hydraulique et ne semblent pas avoir de conséquence sur le nouveau décret<sup>143</sup>.

Finalement, deux projets de modifications différents sont mis en avant et requièrent les signatures de nombreux propriétaires et l'attention de l'administration : celui présenté par le maire de Loon et celui présenté par les commissions administratives des 1<sup>ère</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections des wateringues.

La première proposition prend la forme d'une pétition à charge contre le système actuel et contre les administrateurs. Elle propose notamment d'ouvrir le droit de vote à tout le monde, de n'offrir qu'une voix par tête, et d'élargir le nombre d'administrateurs, un par commune, pour ouvrir un cercle trop fermé d'une « administration [qui] sait toujours, par ses amis, accaparer assez de procurations pour faire nommer qui elle veut. » et renouveler infiniment les mandats. Le maire de Loon revendique ici des mesures en « accord avec les idées essentiellement démocratiques de notre époque. »<sup>144</sup>. Il veut alors surtout en finir avec le droit de vote conditionné et proportionné à la propriété. Notons qu'il représente les demandes de plusieurs maires de la 1<sup>ère</sup> section des wateringues et d'autres représentants de syndicats agricoles, qui le soutiennent lors d'une réunion le 9 juin 1889<sup>145</sup>. Des pétitions présentant ce projet rassemblent plusieurs centaines de signatures et sont déposées par le maire ou d'autres personnes qu'on ne peut identifier, alliés ou connaissances, de celui-ci en mairies pendant l'enquête.

Les commissions administratives des 3 sections, elles, mobilisent de nombreux moyens pour faire valoir leur projet. On a la trace de documents qui ont été envoyés à chaque propriétaire des sections par les administrateurs : un premier présentant le projet de la commission, le règlement de 1852 et celui qu'elles proposent en parallèle, un second qui est une lettre adressée au propriétaire et un dernier qui est un formulaire-type<sup>146</sup> prérempli auprès duquel le propriétaire n'a plus qu'à inscrire son nom et sa signature pour soutenir le projet de la commission administrative<sup>147</sup>. Cela peut être utile pour obtenir la signature de propriétaires

---

<sup>142</sup> ADN, S8632, Déposition de Monsieur Hubert Legaigneur à Bourbourg, 7/06/1889.

<sup>143</sup> ADN, S8632, Rapport de l'ingénieur ordinaire sur l'enquête dans les communes intéressées, 26/07/1889.

<sup>144</sup> ADN, S8632, Pétition en faveur du projet du maire de Loon remise à Teteghem.

<sup>145</sup> ADN, S8632, Compte-rendu d'une réunion organisée par le maire de Loon, 9/06/1889.

<sup>146</sup> Voir annexe 3.

<sup>147</sup> ADN, S8632, Déposition de madame Veuve Réquillart Bulteau demeurant à Roubaix propriétaire de 22 hectares dans la 2<sup>e</sup> section, 9/06/1889.

qui habitent loin (qui ne cultivent pas eux-mêmes leurs terrains) et qui seraient peu actifs dans la vie administrative de la section, mais également celles de petits propriétaires peu au courant des activités de la commission administrative et règlements en vigueur et qui pour une partie ne savent peut-être pas ou peu écrire.

Celui-ci propose de modifier l'étendue du droit de vote proposée par la commission sur des soucis d'« équité ». Concrètement, les administrateurs veulent remonter à 4 hectares la superficie minimum pour obtenir une voix, et à 74 hectares celles pour en obtenir dix. Ces mesures, censées « assurer la représentation complète et exacte de la propriété »<sup>148</sup> renforcent encore plus les quelques propriétaires qui possèdent des terrains très grands en réduisant le nombre de personnes ayant 10 voix, tandis qu'un nombre important de propriétaires ne se verraient attribuer qu'une seule voix, sans compter ceux exclus du vote. Pour appuyer leur discours, la lettre adressée à chaque propriétaire propose en parallèle d'autoriser un propriétaire à désigner comme procureur une autre personne qu'un propriétaire déjà électeur.

Comme ils sont invités à le faire dans la lettre, certains présentent directement le document dans les enquêtes ouvertes en mairie. On rassemble également des signatures de dizaines de propriétaires sur des tableaux remis par les administrateurs de section lors des enquêtes publiques en mairies<sup>149</sup>. Ce sont surtout des dossiers remplis d'environ un millier de formulaires imprimés pré-remplis signés en soutien au projet des commissions administratives qui sont transmis au préfet dans le cadre de l'enquête. On imagine que l'envoi de ces documents à chacun des propriétaires a été permis grâce à la liste des propriétaires et de leurs adresses dont disposent les commissions administratives dans le cadre des paiements des contributions annuelles.

Finalement, alors que quelques centaines de personnes ont également signé la pétition du maire de Loon, la quasi-totalité des mesures préconisées par les commissions administratives sont reprises dans le règlement final, appuyées par le nombre de signatures qu'elles ont réussi à rassembler. Le règlement ne reprend donc pas le premier projet de l'ingénieur et celui présenté par la commission, en excluant du vote tous les propriétaires possédant moins de 4 hectares et en reprenant l'échelle de répartition fixée par les commissions administratives. Le seul

---

<sup>148</sup> ADN, S8632, Lettre signée aux noms des cinq membres de la commission administrative de la 1<sup>ère</sup> section des waterings sans destinataire, probablement imprimée et diffusée à tous les propriétaires de la 1<sup>ère</sup> section des waterings du Nord (il doit exister des documents similaires édités par les administrateurs de la 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections qui accompagnaient la distribution des formulaire-types de soutien).

<sup>149</sup> ADN, S8632, Tableau des protestations déposées par Monsieur de Meezemaker, Président de la 4<sup>e</sup> section, en mairie de Teteghem.

compromis ajouté semble cependant être le droit d'obtenir une voix pour les propriétaires possédant moins de 4 hectares, en se rassemblant avec d'autres propriétaires.

Cet épisode montre la capacité des plus gros propriétaires des sections de wateringues et administrateurs à s'emparer d'une enquête publique pour faire valoir leurs intérêts et éviter un accès trop étendu de la majorité des propriétaires à la commission. En reprenant quasiment comme tel le projet qu'ils proposent, les ingénieurs et la préfecture reconnaissent à ces quelques propriétaires une certaine légitimité et une connaissance du territoire et d'un réseau que l'administration publique ne souhaite pas bouleverser.





## Conclusion de la deuxième partie

Les gouvernements français d'abord sous la deuxième République et le second Empire mettent en place des dispositifs pour contrôler plus précisément les opérations hydrauliques afin d'accroître les rendements agricoles dans le cadre d'une organisation administrative centralisée et déconcentrée à différentes échelles territoriales . Face à l'autonomie et l'organisation aux origines séculaires des associations de propriétaires de waterings, la forme de gouvernance de l'eau dans la région dunkerquoise prend une forme particulière et originale.

Ainsi, les sections de waterings font face à un contrôle accru de l'administration française et de son corps ingénieur, et la plupart de leurs décisions doivent à partir du milieu du 19<sup>e</sup> siècle être approuvées par le service hydraulique et le préfet du Nord. On assiste alors à une réglementation de ces associations au travers de différents textes qui les soumettent à des procédures strictes concernant la mise à l'étude de travaux, leur exécution ou encore la répartition budgétaire annuelle. Elles doivent également respecter des démarches strictes et ont besoin de l'aval de la préfecture pour la nomination d'un ingénieur conducteur des travaux. Des règlements de police viennent également réduire les marges de manœuvres concernant le rythme de tirages à la mer et la modification du plan d'eau.

La gestion reste somme toute assez autonome pour la grande majorité des opérations habituelles d'entretien, de travaux d'ouvrages d'art ou encore de levées d'impôts. L'ingénieur en charge des questions hydrauliques dans l'arrondissement de Dunkerque appose bien souvent son avis favorable aux décisions des administrateurs des waterings sans commentaire particulier, de même que le préfet qui approuve celles-ci après avis de ses experts. On remarque une certaine proximité entre ce service d'ingénieurs et les commissions administratives, notamment facilitée par la figure du conducteur spécial de travaux qui interagit directement avec les autres ingénieurs pour présenter et faire approuver les travaux nécessaires chaque année.

Les associations de waterings du Nord sont dirigées par une commission administrative restreinte d'accès par son nombre de membres et par le système d'élections qui favorise les propriétaires agricoles qui possèdent les surfaces les plus importantes de la section. Une petite bourgeoisie formée de ces quelques grands propriétaires a par conséquent une hégémonie qu'elle conserve globalement même après l'ouverture en 1890 du nombre d'administrateurs et le relatif assouplissement du suffrage rendus nécessaires par les intentions démocratiques progressivement ancrées chez les citoyens de la troisième République. Il est

probable que la plupart de ces administrateurs ne sont même pas eux-mêmes cultivateurs, puisque le poids du vote est basé sur la superficie de la propriété agricole au sein de la section et aucunement sur l'activité réelle. Le travailleur non-proprétaire (locataire et/ou fermier embauché) n'a pas de droit de vote pour élire la commission administrative, sauf si le possédant le lui délègue volontairement (possible seulement à partir de 1890)<sup>150</sup>. Etant bien souvent des élus municipaux mais parfois aussi à l'échelle départementale et nationale (Conseillers Généraux, Députés...), les membres de la Commission Administrative ont une marge d'action importante sur l'organisation et l'aménagement des cours d'eau d'assèchement au sein du territoire de la section mais également sur d'autres questions de l'aménagement de l'environnement comme la voirie. On reconnaît à cette institution des compétences administratives et techniques pour prélever un impôt sur les administrés des wateringues et leur « imposer » des travaux.

La légitimité de ces administrateurs est alors plutôt bien reconnue par l'administration publique pour des opérations qui concernent uniquement l'assèchement et est même un interlocuteur privilégié appelé à donner son avis ou au mieux à dresser un projet d'aménagement. Ils ont une capacité à interagir directement avec d'autres services d'ingénieurs, à faire valoir des projets, et même à négocier directement avec des administrations étrangères pour imaginer des formes originales de manœuvres d'assèchement. Sur des questions d'aménagement plus sensibles qui sont liées à d'autres enjeux comme le développement portuaire ou l'aménagement urbain, les sections de wateringues parviennent d'une certaine manière à faire au moins entendre leurs intérêts.

Il s'agit à présent de questionner si cette organisation connaît des modifications en temps d'inondations. Comment les propriétaires agricoles des wateringues, dont l'organisation en associations a pour but d'éviter le plus possible la stagnation des eaux de crues sur les terrains cultivées, s'adaptent-ils à la situation de l'inondation et font-ils appel au concours des autres acteurs, élus locaux ou encore ingénieurs, pour signaler leur situation et l'améliorer ?

---

<sup>150</sup> G. Delaine, *Les waeteringues du Nord de la France*, op. cit., p. 122.

**PARTIE III**  
**LE TEMPS DE L'INONDATION**



Tout le système des wateringues a été mis en place par et pour les propriétaires agricoles avant tout pour assécher les terres et les cultiver. Le maintien d'un niveau relativement stable des cours d'eau et des manœuvres répétées pour assurer l'écoulement des pluies lorsqu'il le faut sont censés mettre à l'abri celles-ci d'inondations. Celles-ci, à la période étudiée, ont lieu lorsque le réseau de canaux et de fossés sature et n'a plus la capacité d'écouler à un rythme suffisant les crues ; c'est alors surtout la stagnation des crues qui ne s'écoulent plus dans le réseau qui menace les cultures, mais également les débordements des canaux endigués dont le plan d'eau peut dépasser le niveau des terres à proximité.

La plupart des inondations qui provoquent vraiment de nombreuses contestations et peuvent pour certaines amener une crise semblent être le résultat de circonstances qui aggravent la situation et transforment de cette manière l'« inondation » en catastrophe. On comprend à travers les sources que les inondations sont assez fréquentes, surtout au 19<sup>e</sup> siècle, mais qu'elles ne posent pas véritablement de problèmes importants vu que les acteurs disposent d'outils et d'une organisation pour les résorber assez efficacement. Ce qui crée une véritable complication est l'accentuation des dégâts de l'inondation sur la plaine maritime. Elle peut être liée à un aléa exceptionnel, comme des pluies beaucoup plus fortes que d'habitude en quelques temps ou encore la répétition d'inondations sur quelques mois. Le système d'écoulement des eaux ou bien les responsables humains en charge de sa gestion ne seraient pas alors équipés pour résorber des crues exceptionnelles.

L'aggravation de la situation qui transforme vraiment l'inondation en catastrophe peut par ailleurs provenir de circonstances qui diminuent l'efficacité du réseau et accentuent la vulnérabilité des wateringues. Celles-ci peuvent par exemple être une obstruction dans un canal, des travaux qui empêchent un tirage à la mer, l'insuffisance de travaux et/ou d'entretien mais également des erreurs ou actions volontaires dans les actions humaines qui font dysfonctionner le système d'évacuation des eaux. Plusieurs de ces circonstances peuvent intervenir en même temps et certaines peuvent même être liées ; l'incident deviendrait alors accident voire catastrophe lorsque plusieurs de ces conditions se rejoignent.

Nous essayerons dans cette partie d'analyser comment ce danger de l'inondation et la manière de le représenter, l'anticiper ou encore d'y faire face lorsqu'elle a lieu structurent et modifient les relations sociales et de pouvoirs sur ce territoire. On examinera les manières dont ce danger est représenté par les différents acteurs ou groupes d'acteurs. Il faut comprendre s'il

y a eu une évolution de cette représentation et comment elle a eu des répercussions matérielles sur les aménagements visant à « domestiquer » le danger<sup>151</sup>.

Il s'agira aussi d'essayer de comprendre les processus d'élaboration et de définition du « risque » d'inondation – sans que les acteurs n'utilisent ce terme ultra contemporain – et leur évolution, étant eux-mêmes un « enjeu en soi »<sup>152</sup> qui structurent les interactions et organisations et mettent en compétition divers groupes d'acteurs. On pourra ainsi examiner comment le « système d'acteurs » autour de la lutte contre les inondations peut évoluer et se transformer sur la période, et quels événements causent ces modifications. En essayant d'éviter d'entrer dans le « tropisme de la catastrophe »<sup>153</sup>, nous porterons tout de même une forte attention aux moments où le danger se matérialise, l'inondation en elle-même.

L'accident, ou catastrophe, selon la manière dont il est formulé et représenté selon les acteurs, est étudié de manière à voir s'il crée une rupture dans les rapports de pouvoirs et décisionnels locaux et s'il modifie les structures et les méthodes visant à éviter l'occurrence nouvelle d'inondation. Il s'agira également d'analyser les transformations spatiales dans l'organisation du réseau des wateringues et les aménagements urbains de l'inondation et ses suites<sup>154</sup>. L'accident peut être provocateur d'une crise, ce moment de « rupture d'un état normal »<sup>155</sup> qui bouleverse les rapports de force et les structures sociales en présence et peut les modifier temporairement ou définitivement. L'inondation ou la répétition d'inondations peuvent apparaître comme un non-événement, soit par habitude ou par minimisation de l'ampleur notamment. L'accident peut dans ce cadre être aussi instrumentalisé par un groupe d'acteurs qui voudraient en faire un « événement », voire le déclencheur d'une crise, pour faire valoir leurs propres intérêts ou faire entendre leur discours.

---

<sup>151</sup> Claude Gilbert, *Risques et crises: apports et limites d'une démarche interdisciplinaire*, Lyon, Actes du séminaire « Risques et Territoires » du 9 mars 2005, UMR CNRS 5600 « Environnement, Ville, Société », 2005, p. 3.

<sup>152</sup> T. Coanus, F. Duchêne et E. Martinais, « Risque, territoire et longue durée », art cit, p. 20.

<sup>153</sup> *Ibid.*, p. 24.

<sup>154</sup> Benjamin Cohen, « Modernising the Urban Environment: The Musi River Flood of 1908 in Hyderabad, India », *Environment and History*, 2011, vol. 17, n° 3, p. 410.

<sup>155</sup> C. Gilbert, *Risques et crises: apports et limites d'une démarche interdisciplinaire*, op. cit., p. 13.

## **Chapitre 8. Le rythme d'inondations et leurs conséquences**

### **1. Des inondations régulières**

Entre 1852 et 1929, nous avons la trace de dix périodes d'inondations qui provoquent des réclamations des agriculteurs directement concernés. L'analyse de ces inondations et de leur récurrence permet d'avoir un premier aperçu des évolutions concernant celles-ci, leur impact ou encore leurs causes.

On émet des hypothèses en ayant conscience du probable biais du corpus au sein duquel on recense les inondations : on ne prend pas en compte certaines inondations qui ont pu avoir lieu sans provoquer de rapports écrits ou de réclamations ; il s'agirait alors d'inondations dont les conséquences et l'impact sont minimales. Chaque hiver, les journées de crues les plus fortes provoquent sûrement quelques débordements. Seulement les propriétaires terriens directement concernés ne semblent pas systématiquement être véritablement gênés par les crues. Il existe pour ceux-ci une certaine habitude de vivre, le temps d'une marée, avec un certain niveau d'eau dans leurs champs, en attendant l'écoulement à marée basse. C'est la rupture de la continuité des manœuvres d'écoulement ou bien encore la force ou la durée des pluies qui provoqueraient alors une situation vraiment problématique pour les agriculteurs : le maintien de leurs cultures sous l'eau pendant un temps plus important. Quelques jours d'affilée sous l'eau suffisent notamment à avoir des dégâts sur les cultures. Le fait qu'on ne dispose pas d'autant de sources écrites produites par le service hydraulique du département du Nord et les sections de wateringues après 1905 peut également influencer nos résultats, tout comme les variations climatiques.

Tout d'abord, notons qu'au début de notre période, les inondations qui posent des problèmes et déstabilisent le réseau de wateringues et l'agriculture semblent encore plutôt fréquentes, puis elles tendent à se raréfier. Ainsi, en dehors des trois inondations volontaires en 1914, 1915 et 1918, huit inondations touchent d'une manière ou d'une autre des terres de la 4<sup>e</sup> section des wateringues et font réagir les agriculteurs entre 1860 et 1881, tandis que les deux dernières ont lieu en 1894 et en 1909. La concentration plus importante de réclamations et plaintes des propriétaires agricoles et élus communaux dans les années 1870 comparée aux deux décennies précédentes ne doit pas être surinterprétée et remise dans le contexte politique



français. Ainsi, le régime républicain proclamé en 1870 et institué en 1875 laisse plus la place à l'expression des citoyens.

Les inondations qui précèdent celles de l'hiver 1880-1881 semblent surtout toucher des cultivateurs et leurs parcelles spécifiés localement. Ainsi, en 1867<sup>156</sup>, 1872<sup>157</sup>, 1877<sup>158</sup> et 1878<sup>159</sup>, ce sont surtout les cultivateurs à proximité des canaux transfrontaliers, surtout la Basse-Colme, qui subissent des inondations importantes. En 1875, on comprend que la commune de Coudekerque se retrouve régulièrement sous l'eau probablement annuellement depuis 1869<sup>160</sup>. En 1860<sup>161</sup> et en 1879<sup>162</sup>, les crues concernent elles plusieurs territoires du département et touchent aussi les waterings, sur un terrain plus étendu.

Les inondations de l'hiver 1880-1881, d'octobre 1894 et de 1909 touchent quant à elles simultanément trois des quatre sections des waterings du Nord, la 2<sup>ème</sup>, la 3<sup>e</sup> et la 4<sup>e</sup> section des waterings. Les deux premières se distinguent des inondations précédentes par les dégâts importants qu'elles ont provoqués et par la virulence des réactions des habitants et de certaines autorités publiques.

Nous avons la trace de la plupart de ces inondations car elles ont fait l'objet de contestations, de cultivateurs ou des commissions administratives des sections et/ou ont provoqué des études des ingénieurs appelés par le gouvernement national ou le préfet à détailler leurs causes et proposer des solutions visant à éviter leur répétition. Les événements d'avant 1881 font surtout appel à des changements de petite échelle, c'est-à-dire des travaux sur les fossés, canaux et ouvrages dont les sections ont la charge ou des manœuvres et décisions que peuvent prendre le service hydraulique. Ce laps de temps fait partie de ce moment de « calme »<sup>163</sup> pour les waterings (la guerre de 1870 n'a pas de conséquence directe sur la gestion des waterings, nonobstant l'inondation militaire étagée amorcée mais pas mise en place intégralement) depuis leur rétablissement en 1806.

Les travaux de remise en état et d'amélioration du réseau hydraulique, encore sujet à des inondations fréquentes, sont quasiment exclusivement du fait des sections de waterings. En 1860, l'ingénieur en chef du département du Nord rapporte les mesures envisagées pour

---

<sup>156</sup> ADN, S8695, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 14/05/1867.

<sup>157</sup> ADN, S8696, Lettre de l'ingénieur en chef du département du Nord au préfet du Nord, 14/03/1877.

<sup>158</sup> ADN, S8645, Procès-verbal des délibérations du Conseil Général, 10/04/1877.

<sup>159</sup> AN, F/10/5861, Délibérations des Commissions Administratives des 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> sections des waterings, 5/11/1894, 17/11/1894 et 12/03/1895.

<sup>160</sup> ADN, S8696, Pétition de propriétaires à Coudekerque adressée au préfet du Nord, 15/08/1875.

<sup>161</sup> ADN, S3520, Rapport de l'ingénieur en chef du service hydraulique, 20/10/1860.

<sup>162</sup> ADN, S8411, Rapport de l'ingénieur en chef du département du Nord, 12/03/1880.

<sup>163</sup> G. Delaine, *Les waeterings du Nord de la France*, op. cit., p. 123.

éviter la reproduction d'inondation : celles-ci sont des simples curages des canaux et fossés et le maintien d'une surveillance active des cotes du plan d'eau<sup>164</sup>, tandis que le Conseil Général enjoint les 1<sup>ère</sup> et 3<sup>e</sup> sections des wateringues à monter des projets à leurs frais pour le creusement d'un nouveau canal à Gravelines et la séparation leurs eaux des canaux intérieurs de Bergues<sup>165</sup>. Les cultivateurs au sud de la Basse-Colme en appellent à des endiguements du canal du côté belge *via* l'influence du service hydraulique dans les conventions internationales<sup>166</sup>.

On pense que le ralentissement du rythme d'inondations à partir de 1881 est en partie le résultat des travaux d'amélioration de la part des sections de wateringues jusqu'à cette époque, qui figurent alors comme quasiment la seule solution invoquée pour éviter le retour des inondations subies<sup>167</sup>. Le réseau des wateringues bénéficie également de l'industrialisation et de la construction de machines à vapeur qui pompent les eaux d'évacuation et augmentent considérablement la capacité d'évacuation, en permettant de faire des tirages dans les canaux principaux de façon continu et non seulement par intermittence. La 4<sup>e</sup> section fait établir le barrage éclusé au pont de Steendam à Coudekerque (fig. 10) en fonctionnement à partir de 1879, qui permet de tirer la majorité de ses eaux d'évacuation dans le canal de la Cunette<sup>168</sup>. Cette nouveauté semble avoir une conséquence directe sur le réseau de la 4<sup>e</sup> section, puisqu'à partir de cette année-là, ce ne sont plus vraiment les travaux et manœuvres des cultivateurs qui sont mis en cause et désignés comme la cause d'inondations. L'écoulement du canal des Moères bénéficie également du programme d'extension du port adopté en 1879 qui prévoit un écoulement par les fossés de l'Est à long terme et y provoque en prévision la construction de l'écluse maritime du bastion 28 dès 1881 (l'écluse maritime du canal de la Cunette a chuté en 1877) qui est utilisée pour les eaux du canal des Moères passant alors dans la Cunette qu'on dévie dans les fossés (fig. 15).

De cette manière, l'inondation de l'hiver 1880-1881 semble apparaître comme un tournant. Tout comme les deux suivantes, elle touche fortement plusieurs sections en simultanée, et de façon plus importante et plus longue que les inondations précédentes. Les quelques inondations qui ont encore lieu semblent alors être celles qui sont provoquées par des

---

<sup>164</sup> ADN, S3520, Rapport de l'ingénieur en chef du service hydraulique, 20/10/1860.

<sup>165</sup> ADN, S3520, Conseil Général du Département du Nord, extrait du rapport du préfet, session de 1860.

<sup>166</sup> ADN, S8695, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 14/05/1867.

<sup>167</sup> ADN, S8411, Rapport de l'ingénieur en chef du département du Nord, 12/03/1880.

<sup>168</sup> ADN, S8697, Extrait du registre des délibérations de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 17/01/1880.

crues exceptionnelles, tandis que des crues équivalentes aux années 1867 ou 1872 ne provoquent plus d'inondations graves et sont résorbées par les wateringues. Alors que les cultivateurs ont bien connu précédemment des inondations, l'hiver 1880-1881 est déclencheur d'une intervention plus importante des cultivateurs, de la manière où ils s'expriment de façon beaucoup plus vindicative et fréquente et mettent en cause, soutenus par les rapports des ingénieurs hydrauliques, la mauvaise gestion de la partie du réseau d'écoulement sur laquelle ils n'ont aucun droit, c'est-à-dire l'écoulement dans les canaux intérieurs de Dunkerque et les débouchés à la mer.

Ces problématiques sont déjà évoquées dès l'inondation de 1875 : l'ingénieur du service hydraulique renvoie par exemple l'étude d'une machine hydraulique demandée par des agriculteurs de Coudekerque à l'achèvement de travaux d'amélioration du débouché à la mer des eaux de la 4<sup>e</sup> section<sup>169</sup>. Cependant, c'est bien à partir de l'hiver 1880-1881 que la question de l'encombrement des canaux intérieurs par la navigation, de l'utilisation des fossés et des écluses à la mer à la charge du service maritime est exclusivement mise en cause lors des quelques inondations qui ont encore lieu. Les améliorations du réseau et la lutte contre les inondations à partir de 1881 semblent alors surtout dépendre de ces travaux hors des compétences des sections de wateringues et du service hydraulique. Ce nouveau questionnement doit être mis en parallèle avec le développement du trafic portuaire et de l'extension du port, prévue notamment par la loi du 31/07/1879 qui traite aussi la question des débouchés à la mer des eaux d'évacuation des eaux<sup>170</sup> ; les intérêts du port et de la navigation sont alors mis en balance avec la situation des agriculteurs qui subissent des inondations importantes et désignent clairement les responsables qui rendraient nuls leurs efforts et travaux d'amélioration de l'écoulement et d'assèchement de leurs terres.

On assiste alors sur notre période à une baisse de la fréquence des inondations qui déstabilisent le fonctionnement des wateringues et l'agriculture. Les trois rares inondations espacées entre 1880 et 1909 se distinguent car elles mobilisent plus les cultivateurs directement touchés qui modifient leur discours. Ils insistent alors sur leur incapacité à améliorer leur situation par des travaux comme ils ont pu le faire auparavant, en désignant la responsabilité des ingénieurs du port et des questions liées aux débouchés du réseau à la mer à Dunkerque qui conditionneraient la réussite de leurs propres travaux et manœuvres pour éviter de se faire inonder. Ces trois périodes d'inondations sont vraisemblablement causées par des crues plus

---

<sup>169</sup> ADN, S8696 Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 04/10/1875.

<sup>170</sup> AMDK, 507, Loi du 31/07/1879 qui déclare d'utilité publique les travaux d'extension du port de Dunkerque.

violentes et plus longues que la plupart de celles qui ont fait déborder les canaux et fossés avant 1880. Les acteurs parviennent alors à contenir et évacuer des crues de plus en plus violentes. Cette amélioration est par exemple soulignée par les ingénieurs après 1894, puisque les canaux sont alors maintenus à des cotes similaires à l'épisode de 1880, alors que les crues sont encore plus importantes qu'à l'époque. La vivacité des réactions des populations touchées lors des dernières inondations espacées peut également être comprise par une certaine perte de l'habitude de vivre avec les inondations. En étant moins exposés à ces événements qui semblent se faire plus rares, les acteurs peuvent avoir perdu l'habitude de vivre avec l'inondation et avec ceci les actions à mener ; en soi la raréfaction de l'inondation a pu faire perdre ce qu'on appelle aujourd'hui la « culture du risque », bien que la réalité de la vie des agriculteurs des wateringues au 19<sup>e</sup> siècle ne corresponde plus vraiment à la « culture amphibie » qu'a pu décrire Petra Van Dam<sup>171</sup>.

## **2. La résurgence du conflit latent entre la 4<sup>e</sup> section et les Moères en 1880-1881**

Le moment de la catastrophe ou de l'accident concentre les tensions parmi les différents groupes d'acteurs. Les inondations ne provoquent pas en soi des conflits, mais elles viennent mettre au jour des tensions et processus sociaux autour notamment de la question hydraulique. Il ne faut alors pas enfermer la temporalité du conflit autour de la simple inondation<sup>172</sup> ; on imagine bien que la plupart des tensions et conflits sont réglés en interne ou de façon informel, de telle manière qu'ils ne produisent pas de documentation écrite. Le moment de l'inondation semble concentrer les conflits hydrauliques qui peuvent avoir des origines lointaines et ne se résolvent pas forcément après le « retour à la normal » et la réparation des dégâts ; il produit alors un nombre important de sources écrites autour de ces conflits. Seuls les plus gros conflits arrivent alors jusqu'à nous à travers les archives. Patrick Fournier distingue les trois principales sources de conflits hydrauliques : la question des droits d'usage de l'eau, les pratiques différenciées complémentaires ou opposées de groupes d'acteurs et enfin le dommage ou la spoliation de la ressource<sup>173</sup>. Nous pouvons retrouver ces différentes sources de tensions sur notre terrain d'étude notamment aux moments d'inondations.

---

<sup>171</sup> P.J.E.M. Van Dam, « An Amphibious Culture: Coping with Floods in the Netherlands », art cit.

<sup>172</sup> T. Soens, « Capitalisme, institutions et conflits hydrauliques autour de la mer du Nord (XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle) », art cit, p. 154.

<sup>173</sup> Patrick Fournier et Sandrine Lavaud, « Les conflits de l'eau dans le champ des sciences sociales: cheminements thématiques et méthodologiques » dans Sandrine Lavaud et Patrick Fournier (eds.), *Eaux et conflits dans l'Europe médiévale et moderne*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2012, p. 271.

L'inondation de 1880-1881 est celle qui commet le plus de dégâts sur notre période et qui concentre le plus les tensions. Les réunions d'urgence et les réclamations de la 4<sup>e</sup> section font ressortir un enjeu majeur, le besoin de construire des véritables canaux de dessèchement indépendants et des débouchés à la mer efficaces pour l'évacuation dépendant de l'extension de la ville. Cette inondation fait ressortir par ailleurs le conflit entre la 4<sup>e</sup> section des wateringues et les Moères. Ce conflit semble durer depuis plusieurs années. La 4<sup>e</sup> section des wateringues se plaint par exemple déjà, après les inondations de 1867, des manœuvres des Moères qui font déborder le canal des Moères<sup>174</sup>.

La polémique concerne donc l'utilisation du canal des Moères, qui est à la charge de la 4<sup>e</sup> section, par les cultivateurs des Moères qui pompent leurs eaux grâce à des machines à vapeur et des moulins et les déversent dans le canal des Moères en contrebas. Ce conflit prend sûrement ses origines dans la mise hors d'eau des Moères au début du siècle à l'aide de ces outils, et qui place dorénavant le plan d'eau de ces terrains en amont de la 4<sup>e</sup> section, et concerne donc les pratiques différenciées de ces deux groupes d'acteurs qui se retrouvent en opposition. C'est surtout la question du droit d'usage du canal qui est en jeu, puisque la modification du régime hydraulique causée par la mise hors d'eau des Moères a installé un flou juridique autour des droits de chacun d'utiliser le canal pour y déverser les eaux d'assèchement, les Moères s'appuyant sur la reconnaissance de la commune en 1829 et de l'administration éponyme en 1822 tandis que la 4<sup>e</sup> section fait appel à des textes du 18<sup>e</sup> siècle<sup>175</sup>.

L'inondation de 1880-1881 est alors l'occasion de remettre publiquement pour la commission administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues cette question en débat. Alors qu'il y a un certain consensus entre les ingénieurs, les sections et le préfet sur les causes et potentielles solutions pour empêcher la répétition de ces inondations lors de la réunion du 28 décembre 1880, le conflit entre la 4<sup>e</sup> section et les Moères refait surface<sup>176</sup>. Le président de la 4<sup>e</sup> section, se plaint de la situation défavorable d'une partie du territoire de la 4<sup>e</sup> section des wateringues car il reçoit un déversement continu des eaux des Moeres françaises et belges dans le Ringsloot, canal circulaire autour des Moères, et ensuite dans les canaux évacuateurs de la 4<sup>e</sup> section (fig. 8). Le conflit concerne encore le fonctionnement des machines des Moères sans arrêt, même lorsque les canaux sont pleins ou débordent déjà, ce qui mettrait à l'abri les cultivateurs des Moères des crues tout en aggravant la situation en aval de la 4<sup>e</sup> section.

---

<sup>174</sup> ADN, S8695, Lettre du président de la 4<sup>e</sup> section des wateringues au préfet du Nord, 16/01/1868.

<sup>175</sup> ADN, S8698, Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de la Commune des Moères, 16/05/1890.

<sup>176</sup> AMDK, 5015, Procès-verbal de la réunion du 28/12/1880.

L'agriculteur appelle alors l'administration publique à « régler le passage des eaux des Moères sur le territoire de la 4<sup>e</sup> section » et définir les droits concernant les canaux. Le préfet renvoie ces questions à une décision judiciaire, s'estimant incompétent, et encourage les membres de la 4<sup>e</sup> section à intenter un procès contre l'autre association de dessèchement s'ils veulent obtenir gain de cause. La pétition présentée par quelques dizaines d'agriculteurs de la section alors inondés en février 1881 fait également valoir des intentions contre les Moères<sup>177</sup>. Même si elle consiste surtout à réclamer un débouché suffisant à la mer qui permettrait à la machine de Steendam de fonctionner à pleine capacité et donc d'évacuer les eaux du canal des Moères efficacement, ils présentent leur situation comme aggravée par les manœuvres des propriétaires des Moères : « plus de cinq mille hectares de terres endiguées nous envoient toutes leurs eaux avec forces (sic) machines à vapeur et moulins hydrauliques, ce qui, avec nos eaux naturelles, nous condamne à être complètement inondés 3 ou 4 mois par an ».

L'événement de 1880-1881 ne semble pas avoir modifié grandement les enjeux de ce conflit, qui est porté au tribunal civil de Dunkerque en 1890. Alors que la 4<sup>e</sup> section obtient une réglementation des manœuvres autorisées aux Moères selon le niveau dans les canaux<sup>178</sup>, la décision est rejetée en appel et est amenée au conseil de préfecture en 1891<sup>179</sup>.

### **3. Des conflits qui font ressortir les problématiques socio-économiques ou politiques du territoire**

L'inondation de 1880-1881 fait ressortir des tensions qui peuvent être liées à des problématiques socio-économiques voire politiques qui vont au-delà de la question hydraulique. Ainsi, on observe que durant l'inondation et les moments qui ont suivi, les agriculteurs et surtout la 4<sup>e</sup> section des wateringues mènent des accusations contre l'administration publique et conduisent voire mettent en scène une sorte de rivalité et conflit entre le port et l'agriculture, voire entre la ville et la campagne. Ce discours mettant dos à dos agriculture défendue par les sections et commerce par les ingénieurs du port est également tenu lors des inondations de 1894.

---

<sup>177</sup> AMDK, 5015, Pétition adressée au préfet du Nord, 4/02/1881.

<sup>178</sup> ADN, S8698, Extrait du registre des délibérations de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 18/06/1892.

<sup>179</sup> Ovigneur, *Mémoire pour l'administration des Moères françaises contre la 4e section des Waeteringues*, op. cit.

Le discours des associations consiste à mettre en cause l'absence d'entretien du canal de la Cunette par les ingénieurs du port de Dunkerque et l'impossibilité d'évacuer efficacement les eaux depuis que l'écluse à son débouché a chuté<sup>180</sup>. Les agriculteurs se placent alors en opposition au port, au commerce et aux ingénieurs du service maritime qui seraient leurs plus grands défenseurs. Lorsque l'ingénieur du service maritime met en cause la séparation des compétences entre différents services d'ingénieurs et explique qu'il serait capable d'agir contre les crues plus efficacement seulement s'il obtenait les compétences du service hydraulique, la commission administrative rétorque : « les intérêts que [l'administration des wateringues] représente étant opposés à ceux du commerce, [ils] ne peuvent être sauvegardés par le service par le service maritime, enclin de tout temps à donner la préférence à ces derniers »<sup>181</sup>.

Ce « conflit » entre agriculture et commerce est instrumentalisé et accentué par la section de wateringues, qui fait valoir des travaux d'améliorations qu'elle a réalisés seule et qui seraient réduits à néant par le manquement de l'administration publique à ses devoirs. Ainsi, les agriculteurs porteraient à eux seuls le maintien et l'amélioration du réseau de wateringues, avec des initiatives comme la machine de Steendam, tandis qu'en parallèle le gouvernement financerait uniquement des travaux, programmés notamment dans la loi du 31/07/1879<sup>182</sup>, visant à améliorer le trafic commercial au port et dans les canaux en étendant notamment les infrastructures portuaires vers l'Ouest.

En 1894, face à la nouvelle inondation qui les touche, les administrateurs de trois sections de wateringues du Nord remettent en avant cette dichotomie entre une agriculture abandonnée à son propre sort qui fait des « sacrifices » et un commerce privilégié par une administration qui ne tiendrait pas ses engagements concernant les travaux sur les canaux et écluses où débouchent les eaux d'assèchement<sup>183</sup>.

Ces tensions surtout exprimées par les sections de wateringues interviennent à une période où le port connaît effectivement un développement économique fulgurant qui se matérialise par une extension surtout à l'ouest et une modernisation de son équipement ; l'agriculture perd alors sur le territoire dunkerquois son statut de première activité économique, même si le trafic de navigation maritime et intérieure peut lui profiter également. Seulement, il faut souligner que l'inondation de 1880-1881 intervient dans des circonstances qui aggravent la situation des agriculteurs de la 4<sup>e</sup> section des wateringues mais qui ne semblent pas forcément

---

<sup>180</sup> AMDK, 5O15, Pétition d'habitants de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 4/02/1881.

<sup>181</sup> AMDK, 5S629, Extrait du registre des délibérations de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 19/03/1881.

<sup>182</sup> AMDK, 5O7, Loi du 31/07/1879 déclarant d'utilité publique les travaux d'extension du port de Dunkerque.

<sup>183</sup> AN, F/10/5861, Délibérations des Commissions Administratives des 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> sections des wateringues, 5/11/1894, 17/11/1894 et 12/03/1895.

être du fait directement de l'administration publique et des autorités portuaires. L'écluse à l'extrémité du canal de la Cunette (fig. 14), maillon final du réseau d'assèchement de la 4<sup>e</sup> section, chute en 1877 et bouche une partie des flux hydrauliques vers la mer, tout en protégeant plus les reflus à marée haute de la mer dans ce canal. Cette situation a très certainement joué un rôle important dans le débordement des canaux chaque hiver entre 1877 et 1881. La loi du 31/07/1879 prévoit notamment de remédier partiellement à ce problème et d'améliorer le dessèchement en ouvrant deux écluses, celle du bastion 28 à l'est de la ville et celle du bastion 27 à l'ouest. Ces constructions semblent avoir amélioré la capacité d'écoulement du réseau, selon l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement pour le service hydraulique après l'inondation de 1894<sup>184</sup>.

L'inondation de 1880-1881 révèle également la certaine fragilité économique des sections de wateringues qui font tous les travaux hydrauliques sur le réseau dont elles ont la charge de façon autonome financièrement. C'est particulièrement le cas pour la 4<sup>e</sup> section des wateringues qui a engagé quelques années plus tôt de fortes dépenses pour établir la machine de Steendam censée améliorer l'écoulement de leurs eaux. L'inondation de 1880-1881 a poussé la section à la faire fonctionner à un rythme beaucoup plus soutenu que prévu et a donc contracté encore plus de dépenses pour l'alimentation en charbon notamment.

L'accumulation de ces dépenses a un impact sur les finances de la 4<sup>e</sup> section<sup>185</sup>. Ainsi, on a déjà remarqué qu'en 1888, la section se plaint de sa situation financière depuis l'inondation et qu'elle peine à mener des nouveaux travaux, puisqu'elle rembourse encore la construction de la machine et ses coûts de fonctionnement exceptionnel<sup>186</sup>. En 1912, c'est un ingénieur du service hydraulique qui s'inquiète d'autant plus de la situation financière de la section depuis cette époque et de sa difficulté à faire de nouveaux projets d'amélioration<sup>187</sup>. Il faut également avoir conscience que l'inondation et les pertes qu'elle a engendré pour la section peut être instrumentalisée, dans une certaine mesure, par ses administrateurs, pour justifier des demandes de réparations financières en faisant valoir une fragilité économique relative.

---

<sup>184</sup> AN, F/10/5861, Rapport de l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Dunkerque, service hydraulique, 21/03/1895.

<sup>185</sup> AN, F/10/5861, Pétition de membres de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 28/02/1881.

<sup>186</sup> AMDK, 5015, Délibérations de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues du Nord, 28/01/1888.

<sup>187</sup> AN, F/10/5861, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique Genissieu réclamant une subvention pour le remplacement des chaudières de l'usine de Steendam, 07/11/1912.



#### **4. La mise au jour des limites et dysfonctionnements de la gouvernance de l'eau**

La catastrophe et la mobilisation des acteurs dans l'urgence révèlent également les limites du système d'évacuation des eaux. On voit apparaître les incohérences et les blocages dans l'organisation administrative et dans le réseau de fossés qui sont pointés du doigt.

Tout d'abord, les inondations successives sont l'occasion de rappeler pour les divers acteurs un des principaux obstacles à l'arrêt de celles-ci.

Avant 1880, des ingénieurs et des propriétaires mettent déjà le doigt sur un des principaux problèmes que connaîtrait le réseau d'évacuation des waterings autour de Dunkerque, qui serait l'obtention de véritables débouchés à la mer indépendants pour les eaux d'évacuation. Pour la 4<sup>e</sup> section au sud-Est de Dunkerque, l'évacuation de la majorité des eaux est entrecoupée des manœuvres des écluses du sas octogonal (fig. 11) pour la navigation, seul passage pour les eaux du canal des Moères qui se jettent ensuite dans le canal de la Cunette puis à la mer par l'écluse Magloire, large de 10 mètres (fig. 14). Les difficultés rencontrées concernent aussi l'évacuation des eaux du canal de Bergues, une des principales artères d'assèchement des différentes sections de waterings qui est reliée à la mer par le canal de Jonction, aussi utilisé pour la navigation, puis par les fossés des fortifications Ouest.

Un ingénieur du service hydraulique, après une pétition d'habitants et maires de la 4<sup>e</sup> section à la suite de débordements de la Basse-Colme en 1867, évoque la nécessité de travailler pour construire un véritable débouché indépendant à la section<sup>188</sup>. Lorsque des habitants de Coudekerque se plaignent d'inondations récurrentes depuis 1869 et réclament la construction d'un barrage éclusé, l'ingénieur du service hydraulique donne des réponses similaires, s'appuyant encore sur de futurs travaux d'amélioration du débouché à la mer<sup>189</sup>. On remarque déjà cette année-là qu'apparaît une des limites du réseau d'évacuation et de son amélioration en vue d'augmenter sa capacité à emmagasiner les crues : il est lié aux travaux du port et dépend directement de leur application. Ainsi, que ce soient l'ingénieur du service hydraulique ou les administrateurs de la section, on place la diminution des inondations comme un des résultats de l'achèvement des travaux du port de Dunkerque alors dans leurs balbutiements après le lancement du programme Freycinet, et de l'ouverture d'un « second débouché », l'écluse du bastion 28, qui doit permettre l'utilisation des fossés des fortifications<sup>190</sup>.

---

<sup>188</sup> ADN, S8695, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 14/05/1867.

<sup>189</sup> ADN, S8696, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 4/10/1875.

<sup>190</sup> ADN, S8696, Extrait du registre des délibérations de la commission administrative de la 4<sup>e</sup> section des waterings du Nord, 11/09/1875.

L'inondation de 1880-1881 et la réunion convoquée entre les ingénieurs des trois services hydraulique, maritime et de la navigation, le maire de Dunkerque, le préfet et les présidents des sections de wateringues dévoilent dans ces circonstances plus en détail les limites du réseau d'évacuation. Une installation est reconnue par toutes les personnes présentes comme indispensable pour vraiment éviter la répétition de ces inondations. Il s'agit de faire communiquer directement, par un siphon sous le canal de Furnes, le canal des Moères avec les fossés des fortifications Est de Dunkerque, et ainsi de ne plus dépendre des manœuvres des écluses du sas octogonal où se croisent les canaux de navigation et d'assèchement<sup>191</sup>. Seulement, là est la fragilité du réseau d'évacuation, il dépend d'un aménagement qui est lui-même lié à d'autres enjeux et conditionnés par l'accord d'autres acteurs.

Tout d'abord, l'efficacité de l'évacuation des eaux par ce nouveau débouché nécessite de déplacer complètement l'enceinte fortifiée pour, comme l'explique alors l'ingénieur en chef du service maritime, « donner un tracé continu et régulier au bord extérieur du fossé destiné à évacuer les eaux de la 4e section des waeteringues, attendu que les sinuosités que présentent les avant-fossés actuels de la place rendent l'écoulement moins facile et l'entretien très onéreux ». Ces éventuels travaux sont donc déjà soumis à un accord des autorités militaires. Cette problématique revient également dans les rapports des ingénieurs du service hydraulique et d'un inspecteur général du ministère des Travaux Publics après l'inondation de 1894<sup>192</sup>. L'aménagement censé sensiblement améliorer l'évacuation des eaux du canal des Moères est également et évidemment conditionné aux décisions du conseil municipal de Dunkerque.

Le maire présent à la réunion du 28 décembre 1880 se voit pressé par le préfet pour qu'il fasse adopter par le conseil municipal la décision d'étendre la ville à l'Ouest, au Sud mais surtout dans notre cas précis à l'Est, une nécessité évidente pour faire déplacer l'enceinte fortifiée<sup>193</sup>. Le maire remet ces prises de décisions aux élections municipales prochaines.

Ainsi, la catastrophe de l'hiver 1880-1881 pour les cultivateurs de la région dunkerquoise et les réunions entre acteurs privés et publics sur la question de l'eau mettent au jour les conditions et limites auxquelles est confronté le réseau de wateringues. Dépendant déjà de certains canaux et d'écluses dont les services des Ponts et Chaussées du port et des voies navigables ont la surveillance, il dépend de l'organisation spatiale de la ville portuaire et place-

---

<sup>191</sup> AMDK, 5015, Procès-verbal de la réunion à la sous-préfecture de Dunkerque du 28/12/1880.

<sup>192</sup> Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, avis de l'ingénieur en chef du service hydraulique et rapport de l'inspecteur général, 21/03/1895, 29/03/1895, 27/05/1895.

<sup>193</sup> AMDK, 5015, Procès-verbal de la réunion à la sous-préfecture de Dunkerque du 28/12/1880.

forte et de ses autorités militaires et municipales. Dans l'absence d'opportunité de mise en place réelle de ces aménagements avant 1904, la 4<sup>e</sup> section bénéficie d'un débouché unique, l'écluse du bastion 28 à l'extrémité des fossés dans lesquels sont renvoyées les eaux du canal de la Cunette (fig. 15) obstruée par la chute imprévue de son écluse maritime. Il s'agit ici d'une sorte de « bricolage » des canaux intérieurs qui ne correspond ni à l'idée d'une évacuation indépendante directement par les fossés de la ville ni au doublement du nombre de débouchés prévu originellement. L'inondation de 1880-1881 et ses conséquences sur l'agriculture agissent comme une sorte d'alerte sur la situation des sections de wateringues, qui mettent une pression supplémentaire sur la préfecture et les services d'ingénieurs pour trouver une alternative à l'écoulement *via* le canal de la Cunette alors obstrué.

## **5. Des tensions entre services d'ingénieurs**

Un autre fait à analyser est la manière dont l'inondation fait ressortir des tensions entre services d'ingénieurs différents et souligne également des possibles dysfonctionnements entre ceux-ci dans la gestion des wateringues.

A l'hiver 1880-1881, les revendications des agriculteurs sont surtout à destination de l'ingénieur en chef du service maritime, Eyriaud des Vergnes. Il est le premier à être mis en cause par les sections et est questionné par la préfecture et les autres services d'ingénieurs sur la possibilité d'améliorer les écoulements à la mer. C'est alors dans ce moment que nous voyons apparaître une forte opposition envers l'organisation divisée en plusieurs services du système de dessèchement. Lorsqu'il reçoit des propositions de travaux de l'ingénieur en chef du département et ingénieur en chef du service hydraulique en vue de préparer la réunion convoquée par le préfet fin décembre 1880, il s'oppose à quasiment toutes les propositions en soutenant que de toute manière, aucune amélioration ne pourrait avoir lieu tant qu'il n'y aurait pas d'unité dans la gestion des wateringues<sup>194</sup>. Il martèle cet argumentaire également auprès du député Trystram, lorsqu'il le questionne sur la situation des terres inondées d'Uxem dans la 4<sup>e</sup> section :

Une organisation stupide du service a mis le contrôle des waeteringues aux mains de monsieur l'ingénieur en chef du service ordinaire et du service hydraulique en me laissant seulement la charge de pourvoir à l'écoulement des eaux par les ouvrages maritimes mais en m'ôtant tout moyen d'agir sur les administrations des sections de

---

<sup>194</sup> AMDK, 5S629, Mesures à proposer en vue de permettre d'utiliser les canaux le mieux possible pour l'évacuation des eaux du pays waeteringué, Ingénieur en chef du département du Nord, vers le 27/12/1880. Annoté par l'ingénieur en chef du service maritime du Nord.

waeteringues pour obtenir soit des mesures préventives qui pourraient amoindrir les conséquences des inondations, soit une amélioration dans les moyens d'amener les eaux aux ouvrages maritimes qui pourraient débiter plus qu'on ne leur apporte.<sup>195</sup>

Selon Eyriaud des Vergnes, seul un transfert des compétences du service hydraulique sur les wateringues à son service pourrait lui permettre d'améliorer la situation à court et long terme, en réduisant le temps de transmissions des alertes par exemple et en lui permettant d'avoir une vue d'ensemble sur les besoins et réalités du réseau hydraulique.

La catastrophe et les demandes de l'ingénieur aboutissent tout de même à un vœu que le député et conseiller général Trystram fait adopter par le Conseil Général du Nord, qui consiste à faire tenir par le préfet des conférences périodiques entre les ingénieurs des trois services touchant aux questions hydrauliques pour coordonner leurs activités et les encourager à prendre des mesures communes pour prévenir de nouvelles inondations<sup>196</sup>.

Ce que révèlent les discussions entre ingénieurs en prévision de la réunion du 28 décembre 1880 ou de ces conférences ou encore des lettres échangées entre l'ingénieur en chef du service maritime, c'est également un conflit interne entre services d'ingénieurs. Plus que dénoncer un manque de coordination entre services, Eyriaud des Vergnes « joue le jeu » d'une certaine manière de la 4<sup>e</sup> section en accusant ses collègues du service hydraulique de céder à toutes les réclamations des agriculteurs qui seraient injustifiées. Les annotations qu'il fait sur les propositions de travaux et d'études présentées par l'ingénieur en chef du département et du service hydraulique en décembre 1880 en sont une preuve : quasiment toutes les propositions sont réfutées, faisant valoir qu'elles reprennent « toujours la même erreur » qui serait répétée par les agriculteurs et les ingénieurs du service hydraulique, qui consistent à mettre en cause le manque de débouché à la mer et la largeur des canaux intérieurs. L'ingénieur appose même étonnement un strict « non » à la proposition de « faire exécuter le plus tôt possible le syphon sous le canal de Furnes » pourtant projeté dans la loi du 31/07/1879<sup>197</sup>.

De la même manière, l'ingénieur accuse à plusieurs reprises les ingénieurs du service hydraulique de faire passer le service maritime comme seul responsable et « ennemis volontaires » des sections<sup>198</sup>. En outre, les ingénieurs du service hydraulique se laisseraient influencer par les cultivateurs qui, selon Eyriaud des Vergnes, oublieraient leur principale

---

<sup>195</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime au député Trystram, 08/02/1881.

<sup>196</sup> AMDK, 5S629, Extrait des délibérations du Conseil Général du Nord du 29/04/1881 et Lettre du secrétaire général délégué pour le préfet du Nord à Eyriaud des Vergnes, 04/06/1881.

<sup>197</sup> AMDK, 5S629, Mesures à proposer en vue de permettre d'utiliser les canaux le mieux possible pour l'évacuation des eaux du pays waeteringué, Ingénieur en chef du département du Nord, vers le 27/12/1880. Annoté par l'ingénieur en chef du service maritime du Nord.

<sup>198</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime au député Trystram, 08/02/1881.

responsabilité dans l'inondation à cause de la stupeur de l'inondation : « J'excuse volontiers les colères des cultivateurs de la quatrième section des waeteringues; les gens qui souffrent sont rarement calmes et sont toujours injustes, d'autant plus injustes souvent qu'ils ont intérêt à ne pas voir ce qui est de leur faute dans les maux dont ils souffrent, c'est tout-à-fait le cas ici. »<sup>199</sup>. Lorsqu'il est invité par le préfet à définir les modalités des conférences communes avec les autres services, il réitère ses accusations en désignant personnellement un ingénieur ordinaire du service hydraulique, jeune et mal dirigé selon lui, qui aurait été notamment responsable d'exagérations en soutenant les accusations de la 4<sup>e</sup> section contre les ingénieurs du port<sup>200</sup>.

De cette manière, le temps de l'inondation apparaît, surtout lorsqu'il surprend les personnes directement concernées et provoque des dégâts plus importants qu'auparavant, comme un moment polarisateur de tensions. Celles-ci sont issues en partie de conflits déjà existants, mais la catastrophe a alors pour conséquence de les remettre à vif et de leur donner une certaine existence publique. Ce moment de l'inondation a également pour conséquence de souligner et mettre au jour, à travers les tensions et les réflexions qu'il provoque, des dysfonctionnements internes dans la gestion du réseau d'assèchement ou encore les limites spatiales, matérielles, ou encore politiques qu'elle rencontre.

---

<sup>199</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime au député Trystram, 08/02/1881.

<sup>200</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime au préfet du Nord, 21/06/1881.

## Chapitre 9. Entre inondation et crise

Intéressons-nous à la question de la crise. Celle-ci correspond à ce moment de « rupture d'un état normal »<sup>201</sup>, selon Claude Gilbert, où les frontières entre les différents groupes d'acteurs s'atténuent. On entre alors dans un moment où les interactions entre ceux-ci se renouvellent et où se modifieraient les rapports et échanges au sein du système d'acteurs.

On essaye ici d'analyser en soi la relation entre crise et catastrophe. Surtout par l'étude des inondations de l'hiver 1880-1881, nous montrerons comment la catastrophe, qui apparaît déjà ici comme provocatrice d'instant où les acteurs peuvent juger des limites et des maux qui touchent cette société hydraulique, peut être fortement liée à la crise. On pourrait qualifier de crise qui serait provoquée par les inondations sur ce cas précis, puisque que ce moment apparaît en rétrospective comme un instant de « déssegmentation »<sup>202</sup> entre les multiples groupes d'acteurs et pouvoirs autour de la question de la lutte contre les inondations. On essayera surtout de voir les conditions qui font que l'inondation engendre ou non une crise et quelle forme prend alors la recomposition des rapports entre acteurs et la modification des méthodes d'évacuation des waterings dans l'instant de la catastrophe.

### **1. La perturbation de l'organisation et des hiérarchies entre acteurs**

La période entre octobre 1880 et mars 1881 voit se répéter des inondations à cause de crues dans la région dunkerquoise, notamment sur la 4<sup>e</sup> section des waterings. L'intensité des crues, et notamment le fait qu'il y ait une répétition des inondations, provoquent de nombreuses réactions et semblent provoquer ce qu'on peut rapprocher d'une crise.

Face à l'urgence de la situation tout d'abord, on observe que la préfecture donne des ordres de manœuvres sans consulter l'avis des ingénieurs concernés ou encore du ministère et provoque des contestations de divers acteurs. Lorsque le préfet ordonne à l'ingénieur en chef du service maritime d'évacuer les eaux de la 4<sup>e</sup> section des waterings, alors inondée, par l'arrière-port de Dunkerque, celui-ci conteste la décision de sa hiérarchie<sup>203</sup>. Dans l'urgence de la situation, on observe des échanges multiples. En moins de vingt-quatre heures, le ministère des Travaux Publics ordonne l'arrêt de l'ordre au préfet, tandis que l'ingénieur du service

---

<sup>201</sup> C. Gilbert, *Risques et crises: apports et limites d'une démarche interdisciplinaire*, op. cit., p. 13.

<sup>202</sup> *Ibid.*

<sup>203</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime Eyriaud des Vergnes au préfet du Nord, 21/12/1880.

maritime envoie un long courrier contestant cette décision qui serait prise unilatéralement sous les demandes du service hydraulique et des agriculteurs et qui provoquerait des dégâts irréversibles dans le port<sup>204</sup>. Au-delà de ces divers échelons administratifs, des acteurs privés interviennent également. C'est le cas de la Chambre de Commerce de Dunkerque, qui alerte le ministère des Travaux Publics en exprimant son « émotion » concernant cette décision qui risquerait de faire céder d'autres écluses sur le canal de Bergues et d'endommager les quais<sup>205</sup>.

On peut également rappeler la virulence avec laquelle l'ingénieur en chef du service maritime, tout au long de l'hiver et les quelques mois qui suivent, remet en cause l'organisation de l'administration et les arguments et choix du service hydraulique et revendique la concentration de toutes les compétences autour de son service<sup>206</sup>. En juin 1881, il conteste également les propositions du préfet et de l'ingénieur en chef du service hydraulique dans l'organisation des conférences entre service : il lui rappelle l'autorité qu'il a sur les différents services des Ponts et Chaussées du département et lui demande de présider et policer celles-ci pour éviter de réitérer des réunions avec beaucoup d'acteurs qu'il estimerait alors inutiles<sup>207</sup>.

Les inondations et les protestations multiples qui s'en suivent durant cet hiver semblent également déstabiliser l'organisation en charge du réseau canalisé. Tout d'abord, les commissions administratives de la 4<sup>e</sup> section des wateringues multiplient les pétitions avec les agriculteurs qu'elles administrent et alertent les divers échelons administratifs sur la situation. Elles font notamment appel au ministre de l'Agriculture, leur autorité de tutelle, mais qui n'a pas les compétences directes sur les travaux du port, pour faire pression sur le ministre des Travaux Publics pour encourager l'achèvement de l'écluse du bastion 28 et avoir le droit d'évacuer en attendant par le canal de Jonction à l'Ouest du port.

Ces réclamations sont également relayées par des journaux locaux, comme l'*Echo du Nord* qui alerte le 10 novembre sur la situation de détresse de cultivateurs à Ghyvelde<sup>208</sup>. On l'a vu, ces pétitions ne sont pas nouvelles en soi, mais leur concentration sur un temps court et

---

<sup>204</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime Eyriaud des Vergnes au préfet du Nord, 21/12/1880.

<sup>205</sup> AMDK, 5S629, Télégramme du ministère des Travaux Publics à l'ingénieur en chef du service maritime, 20 ou 21/12/1881, et Délibérations de la Chambre du Commerce, 21/12/1880.

<sup>206</sup> Lettres de l'ingénieur en chef du service maritime Eyriaud des Vergnes au député Trystram, 8/02/1881 et 23/04/1881.

<sup>207</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime Eyriaud des Vergnes au préfet du Nord, 21/06/1881.

<sup>208</sup> ADN, S9264, Note interne annexée au procès-verbal de la réunion du 28/12/1880, probablement rédigée par un ingénieur ou le préfet du Nord.

probablement la durée et l'intensité des inondations entraînent l'intervention d'acteurs qui ne sont pas forcément renseignés sur la question hydraulique.

Le député Jean-Baptiste Trystram fait par exemple partie des destinataires de nombreuses pétitions. Prétendant ne pas être compétent sur la question, il les transmet à l'ingénieur en chef du service maritime au port de Dunkerque<sup>209</sup>. Cette situation semble déjà curieuse, puisqu'il fait appel au service d'ingénieurs qui n'est pas compétent sur la question directe des wateringues pour répondre à ses pétitions, ce que ne manque pas de lui rappeler Eyriaud des Vergnes<sup>210</sup>, qui appelle à l'unité des services autour du sien sur la question des wateringues. Alors qu'il prétendait ne pas avoir d'avis direct, la réponse du député à l'ingénieur montre toute autre chose : il appuie cette idée de remédier au manque d'unité au sein des services, qu'il aurait alors déjà défendue au Conseil Général quelques mois auparavant, et qu'il affirme lui-même être « une des principales causes de l'absence de moyens de parer dans la mesure du possible au mal dont souffrent les propriétés waeteringuées. »<sup>211</sup>. S'il n'obtient pas au Conseil Général l'unification des services, il entraîne l'ouverture des conférences entre ingénieurs qu'on a déjà évoquées. On a donc ici des acteurs externes qui viennent prendre part aux discussions et donner un avis sur l'organisation des gestionnaires.

Le projet de conférences entre ingénieurs qui prend forme à l'été 1881 en réponse à ces inondations tend à intégrer l'ingénieur en chef du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais pour participer à la recherche d'améliorations de l'écoulement. La réponse qu'il transmet à ses collègues et au préfet, consistant en un refus de s'y rendre, contient un fait intéressant : selon l'ingénieur, son service n'a jamais été consulté ou appelé à donner son avis, de telle manière que « chaque fois qu'une crue se produit on effectue des tirages à pleine voie sans se préoccuper du préjudice qui en résulte pour la navigation. »<sup>212</sup>. On assiste alors également à une modification de l'organisation autour de la gouvernance de l'eau, puisqu'on tente d'intégrer à ces conférences un service d'ingénieur alors invisibilisé sur ces sujets.

Il faut également rendre compte de la manière dont les ingénieurs des service maritime et hydraulique, mais aussi le préfet, tentent d'interférer, d'une manière toute relative, dans les prises de décision de la municipalité dunkerquoise. La seule potentielle solution qui fait

---

<sup>209</sup> AMDK, 5S629, Lettres de Jean-Baptiste Trystram à Eyriaud des vergnes, 06/02/1881 et 11/02/1881.

<sup>210</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime Eyriaud des Vergnes au député Trystram, 8/02/1881.

<sup>211</sup> AMDK, 5S629, Lettre de Jean-Baptiste Trystram à Eyriaud des vergnes, 11/02/1881.

<sup>212</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais à l'ingénieur en chef du Service Hydraulique du Nord, 21/06/1881.



consensus entre les ingénieurs du service hydraulique et du service maritime est l'extension de l'enceinte de la ville de Dunkerque. L'ingénieur Eyriaud des Vergnes en rappelle les conséquences en avril 1881 :

L'extension de celle-ci à l'ouest et partiellement au sud permettra de séparer presque complètement les dessèchements des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> sections de la navigation. L'extension dans l'est et dans le reste de la région sud transformera les conditions d'existence de la 4<sup>e</sup> section. Si j'ai demandé cette dernière extension dans un intérêt maritime et en vue de l'amélioration des bassins de l'est, j'ai toujours insisté sur la nécessité de la déterminer pour la condition d'amélioration des écoulements de la 4<sup>e</sup> section.<sup>213</sup>

Son service, mais aussi celui du service hydraulique<sup>214</sup>, notamment depuis la réunion du 28 décembre 1880 où le sujet est déjà abordé, font alors pression sur le conseil municipal et émettent des préconisations sur la manière et la rapidité auxquelles doit être mise en place l'extension de la ville. Les circonstances d'inondations poussent alors ces acteurs extérieurs aux décisions municipales (mais aussi militaires) à prendre des décisions concernant ces sujets et tentent de les influencer.

## **2. Faire des choix dans l'urgence : quels arbitrages du pouvoir central ?**

Dans le contexte de l'urgence liée à l'inondation et aux besoins rapides de prendre des décisions, on observe également la manière dont les processus décisionnaires prennent des formes différentes de l'habituel.

Face à l'urgence de l'inondation, on voit la gouvernance de l'eau prendre des formes nouvelles temporairement. L'exemple des inondations que la Belgique connaît en 1928 et 1929 montre comment les divers acteurs interviennent et prennent des décisions face au besoin d'autoriser des travaux et/ou des manœuvres. Les premiers mois entre octobre 1928 et janvier 1929, les responsables français suivent les procédures classiques notamment par la voie diplomatique. Après des échanges informels, chaque service d'ingénieur français donne son avis et ses conditions pour l'autorisation d'écoulements belges par la France, ainsi que l'administration de la 4<sup>e</sup> section. La procédure suit la voie diplomatique, par conséquent les avis sont exprimés auprès de leur ministère de tutelle respectif (ministère des Travaux Publics pour le service maritime, et ministères des Travaux Publics et de l'Agriculture pour le service hydraulique sur la question des wateringues). Les deux ministres doivent alors remettre leur

---

<sup>213</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime du Nord au député Trystram, 23/04/1881.

<sup>214</sup> AMDK, 5S629, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 17/02/1880.

autorisation au ministre des Affaires Étrangères qui ordonnerait alors la manœuvre au gouvernement belge. Ces différentes étapes décisionnaires sont longues, semblent même être bloquées par l'absence de réponse du ministre de l'Agriculture, et ne répondent alors pas aux besoins des ingénieurs belges qui insistent en février 1929 directement auprès de l'ingénieur du service maritime à Dunkerque pour faire les manœuvres<sup>215</sup>. Sous l'insistance de l'ingénieur français auprès de lui, le ministre des Travaux Publics prend alors l'initiative d'autoriser provisoirement l'opération<sup>216</sup> pour répondre aux besoins urgents du côté belge. De cette manière, l'accentuation de la gravité de la situation pour les ingénieurs belges incite finalement le ministre à outrepasser les procédures officielles, en se basant notamment sur l'accord de principe de l'ingénieur du service hydraulique. L'autorisation est annoncée à l'ingénieur belge par l'ingénieur français directement.

Dans la même logique, on constate l'apparition de formes innovantes d'organisation de la police de l'eau dans des conditions similaires d'inondations qui requièrent des aménagements et manœuvres rapides. C'est le cas en 1916, où l'administration de la 4<sup>e</sup> section conclue une convention directement avec le directeur du Génie au Grand Quartier Général belge pour statuer des conditions par lesquelles ils tirent dans le canal des Moères des eaux dérivées de l'Yser par le canal de Furnes<sup>217</sup>. On n'a cependant pas plus de détails sur l'élaboration de cette convention, et il conviendrait de déterminer quelles formes ont prises les tractations, et quel rôle réel a pu avoir la commission administrative dans ce contexte de guerre.

Les initiatives de l'hiver 1880-1881 montrent également comment les acteurs tentent de répondre à la situation par des nouvelles formes d'organisation. En soi, la réunion du 28/12/1880 est remarquable, en rassemblant à la fois les différents ingénieurs en chef et quelques ingénieurs ordinaires, les présidents des sections du Nord, le maire de Dunkerque ou encore un représentant de la Chambre de Commerce. Outre la réflexion sur la nécessité de faire exécuter l'extension de l'enceinte de la ville et la référence répétée à l'achèvement de l'écluse du bastion 28, on voit comment les différents acteurs et responsables réfléchissent à une mesure innovante et urgente pour atténuer les conséquences et la fréquence des inondations qui

---

<sup>215</sup> AMDK, 5S625, Lettre d'un ingénieur belge à l'ingénieur en chef du service maritime du Nord, 20/02/1929.

<sup>216</sup> AMDK, 5S625, Lettre du ministre des Travaux Publics à l'ingénieur en chef du service maritime du Nord, 04/03/1929.

<sup>217</sup> AMDK, 5S625, Convention signée entre le président de la 4<sup>e</sup> section des wateringues et le directeur du Génie et général belge, 1916.

touchent la 4<sup>e</sup> section privée d'un véritable débouché depuis la chute de l'écluse du canal de la Cunette.

Le président de la 4<sup>e</sup> section propose et réclame des évacuations des eaux du canal des Moères par divers moyens. Il demande l'évacuation par l'arrière-port, comme elle a eu lieu en 1872 et était envisagée en urgence quelques jours avant, mais le préfet refuse face aux risques de nuire aux ouvrages du port. Sous la proposition du propriétaire agricole, les ingénieurs débattent de la possibilité d'évacuer les eaux sous certaines conditions par le canal de Jonction. L'ingénieur en chef du service hydraulique s'appuie sur l'expérience déjà effectuée en 1872 également, en expliquant notamment que ces manœuvres sont possibles seulement lorsque le canal concerné a un niveau en dessous du canal des Moères. L'ingénieur en chef du port accepte finalement la mesure à laquelle il était opposé au début de la réunion, sous condition « que la gêne qui sera causée au commerce par cet écoulement ne sera pas plus grave que celle causée à l'agriculture par le retard du dessèchement de la 4<sup>e</sup> section »<sup>218</sup>. Dans le contexte d'urgence, et sous la médiation directe du préfet, ces acteurs parviennent à improviser une solution, certes temporaire et sous conditions mais qui est finalement mise en œuvre que quelques jours en janvier 1881.

On a également la trace d'une autre manière dont les acteurs, dans ce cas-ci les administrateurs de la 4<sup>e</sup> section, s'adaptent et trouvent des solutions temporaires pour atténuer les dégâts des inondations. L'ingénieur en chef du service maritime les accuse d'être directement responsables des inondations en ayant négligé la situation lors de l'hiver 1880-1881, c'est-à-dire qu'ils n'auraient pas fait fonctionner la machine de Steendam autant qu'ils ne l'auraient dû et qu'ils n'ont pas fait les démarches pour tenter d'obtenir un réservoir d'eau supplémentaire en contrebas de celle-ci. Les administrateurs expliquent alors en retour qu'ils ont premièrement fait fonctionner la machine à un rythme bien supérieur que ne prétend l'ingénieur, mais qu'ils ont également obtenu une autorisation pour utiliser les fossés entre le canal des Moères et le canal de Bergues pour augmenter son réservoir (fig. 13). Ils expliquent qu'ils ont obtenu cette autorisation directement du Génie Militaire dès novembre 1880. Nous n'avons pas plus d'information sur cette autorisation et la véritable utilisation de ce réservoir d'eau autre que la parole des administrateurs de la section et de l'ingénieur ordinaire en charge du contrôle des wateringues, dont l'ingénieur du port ignore peut-être l'existence.

On a alors connaissance ici d'une autre forme de modification du système de dessèchement mise en place pour répondre à la situation critique et qui peut-être, étonnamment,

---

<sup>218</sup> AMDK, 5015, Procès-Verbal de la réunion tenue à la sous-préfecture de Dunkerque le 28/12/1880.

prendrait une certaine forme informelle puisqu'elle n'est pas connue de l'acteur local qu'est l'ingénieur en chef du port de Dunkerque.

Que ce soit à propos des écoulements par l'arrière-port ou par le canal de Jonction ou dans l'obtention de cette autorisation, il faut souligner l'importance voire la facilité que doit avoir le président de la 4<sup>e</sup> section à négocier et avoir un discours cohérent sur des sujets concernant les canaux autour et à l'intérieur de la ville et débouchant au port. Jules Delelis est président de la 4<sup>e</sup> section des wateringues entre 1877 et 1886<sup>219</sup>, régulièrement membre du conseil municipal entre les années 1860 et 1880, mais a surtout été maire de Dunkerque entre 1865 et 1870. Selon l'article du *Dictionnaire biographique dunkerquois* le concernant, il est notamment un des principaux initiateurs des premiers travaux d'extension du port à l'ouest, avec la mise en projet du nouveau bassin à flot et de la première darse, inaugurés en 1880<sup>220</sup>. On comprend alors sa capacité à donner un avis sur les ouvrages du port et les fossés de Dunkerque dont il doit connaître une partie importante des enjeux, sans compter sur le fait qu'il doit probablement encore entretenir des contacts avec des responsables du port.

### **3. Un conflit entre commerce et agriculture ? La mobilisation des pouvoirs lors des inondations de l'hiver 1880-1881**

L'hiver 1880-1881 et les inondations répétées permettent d'étudier une partie des rapports de pouvoirs complexes entre des acteurs politiques et économiques locaux. On s'intéressera ici plus particulièrement aux rôles de deux hommes, Jean-Baptiste Trystram et Jules Delelis. Les deux acteurs instrumentalisent chacun d'une manière différente ce semblant de crise pour faire valoir leurs propres intérêts en mobilisant et en articulant leurs différents outils liés à leurs responsabilités.

Rappelons rapidement leurs parcours et les postes qu'ils occupent à cette époque, en nous appuyant sur les articles du *Dictionnaire biographique dunkerquois*. Jean-Baptiste Trystram est un acteur majeur de la vie locale dunkerquoise de la 2<sup>e</sup> moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Faisant partie des négociants et industriels les plus riches de la ville, il développe trois entreprises dans les années 1850 à Dunkerque : une scierie mécanique, une raffinerie d'huile de pétrole et surtout une des plus importantes entreprises d'importation de bois en France. Notons qu'il fonde une

---

<sup>219</sup> ADN, 5K811, Livret dressé par le conducteur spécial de la 4<sup>e</sup> section des wateringues Smagghe, 1925.

<sup>220</sup> R. Galamé et al., *Dictionnaire biographique dunkerquois*, op. cit., p. 347.

entreprise familiale, puisque son fils Jean et son petit-fils Jean-Baptiste perpétuent ses affaires et poursuivent une carrière politique similaire. En 1880, il est député du Nord au sein d'un parti Républicain (1876 à 1889), membre du conseil général (1871 à 1905) mais est également président de la Chambre de Commerce de Dunkerque (1876 à 1889). Il est présenté comme un des initiateurs des travaux d'extension du port dans les années 1880 (de la transformation du bassin de l'ouest en darse n°1 en 1880 à la création de trois nouvelles darses et de deux nouvelles écluses, nommées écluses Guillain (du nom d'un ingénieur du service maritime) et Trystram) et notamment comme l'obteneur de crédits importants auprès du ministre Freycinet dans le cadre du programme portant son nom et de la loi du 31/07/1879 les instituant.

Jules Delelis est quant à lui issu d'une famille d'agriculteurs. Avant de prendre vraiment part aux institutions des wateringues puis de se distinguer en « ardent défenseur du monde agricole »<sup>221</sup> en tant que député (1885-1886), il connaît une carrière politique locale. Il est continuellement conseiller municipal de Dunkerque à partir de 1855 et est surtout maire entre 1865 et 1870. On lui attribue également des initiatives pour étendre le port, comme la mise en travaux et l'obtention des financements pour la réalisation d'un nouveau bassin de Commerce (le premier bassin est mis en service en 1856 mais est vite trop petit), future 1<sup>ère</sup> darse du port, finalement inauguré en 1880. Il est ensuite entre 1877 et 1886 président de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, et président de la Société d'Agriculture de Dunkerque à partir de 1880. Sa carrière politique et son rôle au sein de ces instances agricoles nous permettent d'affirmer qu'il s'agit d'un notable local, qui possédait beaucoup de terres qui faisait sa « fortune ».

Jean-Baptiste Trystram intervient au cours des divers échanges et protestations suivant l'inondation sous différents moyens. On remarque tout d'abord que, lorsque l'ordre est donné par le préfet d'évacuer les eaux de wateringues par l'arrière-port le 20 décembre 1880, les responsables de la Chambre de Commerce font remonter rapidement leur opposition. Ils adoptent un vœu en délibérations le lendemain qui met en garde sur l'exécution de ces manœuvres, et veut dissuader le préfet du Nord en faisant craindre une catastrophe aussi pour le port dont l'Etat serait responsable<sup>222</sup>.

Plus que ces délibérations transmises à l'ingénieur en chef du port Des Vergnes et au préfet, la Chambre de Commerce alerte l'ingénieur et le ministre. Ainsi, on voit par exemple un télégramme transmis en réaction directe à l'ordre du préfet par le ministère des Travaux Publics, envoyé le 20 ou 21 décembre 1880, alerté par « l'émotion qu'ont causé les

---

<sup>221</sup> *Ibid.*

<sup>222</sup> AMDK, 5S629, Délibérations de la Chambre de Commerce de Dunkerque, 21/12/1880.

instructions » à la Chambre de Commerce<sup>223</sup>. Il nous semble que cette communication directe entre cet acteur privé du port de Dunkerque et le ministre est probablement du fait de son président qui, en tant que député, a un accès privilégié aux instances du pouvoir national. Il s'agirait alors ici d'intervenir dans les décisions des autorités publiques, en utilisant les outils offerts par le cumul de divers mandats à plusieurs échelles décisionnaires par le président de la Chambre de Commerce.

Trystram articule également ceux-ci pour répondre aux protestations des agriculteurs qui lui sont adressées en tant que député. A deux reprises, il transmet celles-ci à l'ingénieur en chef du service maritime, en lui demandant de lui fournir des réponses pour « calmer » les protestations<sup>224</sup>. Cet ingénieur a notamment ses bureaux dans le port de Dunkerque même et a forcément des contacts fréquents et particuliers avec le président de la Chambre de Commerce et acteur majeur du développement économique. Pour répondre à ses exigences de député, il utilise par conséquent cette relation plutôt que s'en remettre à l'ingénieur en charge du contrôle des wateringues.

Notons également la manière dont il tente de répondre à ces protestations tout en conservant les intérêts du port commercial et industriel : il porte des propositions au Conseil Général du Nord, puisqu'il en est membre, qui cherchent à répondre aux pétitions et aux difficultés qu'ont rencontrées les agriculteurs en s'attaquant surtout aux problèmes soulignés par l'ingénieur du port, c'est-à-dire l'absence d'unité autour d'un seul service<sup>225</sup>.

Jules Delelis alors président de la 4<sup>e</sup> section mobilise également des outils pour obtenir des décisions pour faire diminuer le nombre d'inondations et leur durée. Tout d'abord, on observe dans la réunion du 28 décembre 1880 qu'il sait porter des arguments construits sur l'organisation des écluses au port et sur leur histoire. Il porte l'idée d'un écoulement par l'arrière-port à l'Ouest en s'appuyant sur l'argument qu'il a déjà été réalisé en 1872. Le président de la 4<sup>e</sup> section rappelle également en détail les faits autour de la chute de l'écluse Magloire dans le canal de la Cunette, et surtout arrive à obtenir un écoulement du canal des Moères sous conditions par le canal de Jonction (fig. 12), utilisé normalement à l'Ouest du port pour écouler les eaux du canal de Bergues. Cette connaissance pointue des enjeux du port

---

<sup>223</sup> AMDK, 5S629, Télégramme du ministère des Travaux Publics à l'ingénieur en chef du service maritime, 20 ou 21/12/1880.

<sup>224</sup> AMDK, 5S629, Lettres de Jean-Baptiste Trystram à Eyriaud des vergnes, 06/02/1881 et 11/02/1881.

<sup>225</sup> AMDK, 5S629, Extrait du Procès-verbal des délibérations du Conseil Général du Nord, 29/04/1881.

semble vraisemblablement due à ses anciennes responsabilités politiques qui l'ont amené à prendre en main les questions relatives aux travaux du port.

Jules Delelis semble également utiliser son mandat à la Société d'Agriculture de Dunkerque pour multiplier les voix de protestations contre le manque d'entretien du réseau par les ingénieurs du port et remettre en question l'organisation de ces services qui ne feraient que favoriser le développement du port au détriment de l'agriculture<sup>226</sup>.

Il serait intéressant de creuser le parcours de ce personnage, sur lequel nous avons peu de documentation, pour comprendre notamment son changement de position vis-à-vis du développement du port. Alors qu'il en aurait été un des premiers instigateurs avant le programme Freycinet et sa véritable effervescence selon les auteurs du *Dictionnaire Biographique Dunkerquois*, il met en scène autour de l'hiver 1880-1881 un conflit entre le grand port en développement économique et spatial favorisé par l'Etat et une agriculture laissée de côté.

#### **4. Le maintien d'une gestion concertée lors du conflit de 1870: l'inondation « prévue » et organisée qui évite la crise**

La guerre franco-prussienne et les mesures prises pour préparer une éventuelle inondation générale de la plaine maritime permettent d'observer une situation où une inondation a lieu, sous décision volontaire, mais où elle ne provoque pas de bouleversement ou de tensions parmi les acteurs. Le contexte de conflit militaire et la retenue des eaux faite en prévention ne présentent pas de déstabilisation de la gestion de l'eau comme on pourrait s'y attendre.

Le conflit militaire, sur la question hydraulique, laisse pourtant présager au départ d'une crise. Il y a tout d'abord une modification de la hiérarchie des pouvoirs dans la gouvernance de l'eau. Ce sont les autorités militaires qui ordonnent les manœuvres des écluses aux ingénieurs. Ces derniers interagissent avec les militaires tout en exécutant leurs demandes. Ainsi, c'est l'Amiral Moulac qui ordonne l'arrêt des mesures prises pour inonder à l'eau de mer auprès de l'ingénieur en chef du service maritime à Dunkerque Alexandre Plocq et il l'enjoint de mettre en place les dispositions pour inonder à l'eau douce si besoin<sup>227</sup>. Vers la fin du conflit, c'est le général Faidherbe des Armées du Nord lui-même qui adresse directement par dépêche aux ingénieurs du port et du service hydraulique l'autorisation d'abaisser le plan d'eau dans les

---

<sup>226</sup> AMDK, 5S629, Extrait des délibérations de la Société d'Agriculture de Dunkerque, 27/12/1880.

<sup>227</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime Alexandre Plocq au colonel de Ledinghem, directeur des fortifications à Saint-Omer, 13/12/1870.

canaux de dessèchement, pour ainsi soulager les agriculteurs qui étaient menacés et touchés légèrement par le niveau haut des canaux maintenus en cas d'ordre d'inondation globale couplé aux crues qui survenaient alors<sup>228</sup>.

Le maintien d'une situation relativement stable qui permet d'éviter d'aggraver la situation des agriculteurs tout en permettant la mise en place d'une stratégie préventive voulue par l'armée française est le résultat du maintien d'une certaine gestion concertée. Tout d'abord, on constate que les ordres donnés par les autorités militaires sont le fruit d'un dialogue quasi permanent entre l'ingénieur Plocq et celles-ci. Il échange alors des lettres et télégrammes avec le colonel de Ledinghem, directeur des fortifications, pour l'informer de la bonne exécution des manœuvres d'eau, des cotes des canaux, des conditions météorologiques et surtout des possibilités d'inonder<sup>229</sup>. Sur ce dernier point, il apparaît bien que cette idée d'inondation à l'eau douce est surtout portée et détaillée par cet ingénieur, qui a notamment rédigé tout un rapport développant les démarches à suivre pour réussir cette inondation étagée plus efficace qui, en prime, permettrait de maintenir les terres agricoles moins longtemps sous l'eau et évidemment de moins les endommager<sup>230</sup>.

Dans ce rapport, on observe également comment perdure une gestion partagée. En novembre 1870, l'ingénieur Plocq explique entre autres que son service et le service hydraulique travaillent de concert avec les membres des sections de wateringues. Les administrations des wateringues sont alors chargées d'exécuter elles-mêmes certains travaux pour préparer les manœuvres militaires, avec l'établissement de poutrelles et de batardeaux aux frais de l'Etat. Lorsqu'approche la saison des semailles, on assiste au maintien de mesures prises par les autorités militaires en accord avec les besoins des agriculteurs et avec le concours d'ingénieurs du génie civil. Lorsque son camarade du service maritime du Pas-de-Calais le questionne sur le calendrier d'ouverture des écluses pour assécher les terres et permettre les semences du mois de mars, Alexandre Plocq prévoit une date de début de ces manœuvres, le 25 février, et demande l'autorisation du colonel de Ledinghem en ce sens<sup>231</sup>. Inquiets du maintien du niveau haut des canaux et de la fin de la guerre qui se fait tarder, les administrateurs de la 1<sup>ère</sup> section des wateringues font valoir leurs réclamations sur ce même sujet. Suivant des procédures similaires à celles prises hors conflit, ceux-ci présentent une idée temporaire, celle

---

<sup>228</sup> AMDK, 5S629, Dépêche officielle du général en chef Faidherbe au commandant supérieur et aux ingénieurs du service maritime et du service hydraulique, 09/02/1871.

<sup>229</sup> AMDK, 5S629, Lettres entre l'ingénieur du service maritime Alexandre Plocq et le colonel de Ledinghem, 13/12/1870, 15/12/1870, 16/12/1870, 6/02/1871, 10/02/1871, 11/02/1871.

<sup>230</sup> AMDK, 5S629, Note de l'ingénieur Alexandre Plocq sur le régime des eaux et les inondations défensives du pays wattringué, novembre 1870.

<sup>231</sup> AMDK, 5S629, Lettre d'Alexandre Plocq à de Ledinghem, 6/02/1871.



d'abaisser le bief aval du canal de Bourbourg, en garantissant que cela n'affecterait pas la possibilité pour le général de toujours inonder. Plutôt que de transmettre leur pétition au préfet du Nord comme il en va de rigueur habituellement, les agriculteurs transmettent ici leur pétition directement au général Faidherbe, à l'ingénieur en chef du port et à l'ingénieur du service hydraulique pour l'arrondissement de Dunkerque<sup>232</sup>. L'autorisation d'un abaissement général du plan d'eau est finalement donnée deux jours plus tard<sup>233</sup>.

On assiste donc à un certain maintien d'une situation stable autour de la gestion des waterings dans un contexte de menace directe et de crise politique, qui fait office de réussite revendiquée par l'ingénieur Plocq lui-même à la fin de la guerre<sup>234</sup> mais également d'exemple lorsque, près d'un demi-siècle plus tard, la guerre touche à nouveau les territoires du Nord de la France<sup>235</sup>.

---

<sup>232</sup> AMDK, 5S629, Délibérations de la Commission Administrative de la 1<sup>ère</sup> section des waterings, 7/02/1871.

<sup>233</sup> AMDK, 5S629, Dépêche officielle du général en chef Faidherbe au commandant supérieur et aux ingénieurs du service maritime et du service hydraulique, 09/02/1871.

<sup>234</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime Alexandre Plocq au président de l'administration de la Grande-Moëre, 14/08/1871.

<sup>235</sup> Philippe Diest, *Le Nord-Pas-de-Calais et l'armée de 1871 à 1914: le poids des infrastructures militaires au regard de l'économie, de la société et de la politique septentrionales*, Amiens, Université de Picardie - Jules Verne, 2016, p. 467.

## **Chapitre 10. Après l'inondation : une rupture dans la gestion de l'assèchement ?**

L'inondation peut donc provoquer une remise en question de la capacité des aménagements à en réduire l'occurrence et les conséquences sur les sociétés humaines mais également questionner l'organisation des services administratifs et techniques en charge de la gestion du réseau d'assèchement. On a observé surtout autour de l'hiver 1880-1881 comment la situation critique pour les agriculteurs a pu déstabiliser les acteurs en charge de ces questions, posé de nouveaux problèmes autour des aménagements hydrauliques ou encore fait se multiplier les demandes des administrés. On estime que ce cas correspond à une crise, qui semble polariser les questionnements des acteurs locaux les années suivantes et est considérée comme telle par ceux-ci rétrospectivement, comme l'exprime par exemple l'ingénieur en chef du port Eyriaud des Vergnes en juin 1881<sup>236</sup>. Il s'agit alors ici de comprendre quelles répercussions structurelles et sociales, immédiates et à long terme, ont pu avoir des inondations comme celles-ci et interroger rétrospectivement comment le moment de déstabilisation qu'elles ont pu faire naître a modifié la manière de concevoir l'inondation pour les différents acteurs. Plus qu'un moment de simple confusion, la crise peut se constituer comme un moment de recomposition des rapports de force qui sur le long terme peut modifier l'organisation des acteurs autour de la question de la lutte contre l'inondation. Il faut la considérer après coup comme une possible opportunité en ce qu'elle peut faire naître de nouvelles organisations et logiques au sein du système d'acteurs mais aussi matériellement sur la manière d'aménager le réseau hydraulique.

### **1. La catastrophe, provocatrice d'aménagements immédiats**

L'inondation catastrophique impose dans certains cas immédiatement des aménagements ou des modifications dans la gestion de l'eau compte tenu des dégâts constatés mais encore de la pression sociale. Dans le cas de l'hiver 1880-1881, les administrateurs de la 4<sup>e</sup> section des wateringues obtiennent, avec le concours des ingénieurs du service hydraulique, plusieurs manœuvres et aménagements exécutés ou promis dans un temps court voire immédiat.

---

<sup>236</sup> ADN, S8697, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime au préfet du Nord, 21/06/1881.

Nous avons alors montré comment les présidents de sections, ingénieurs des deux services du port et de l'hydraulique et la préfecture se sont accordés pour faire des écoulements exceptionnels des eaux du canal des Moères par le canal de Jonction du côté Ouest du port de Dunkerque ; on en a alors exécuté sur quelques jours au mois de janvier 1881 pour soulager les terres de la 4<sup>e</sup> section. La réunion du 28 décembre 1880 a également débouché sur la promesse d'un curement du canal de la Cunette et du prompt achèvement de l'écluse du bastion 28 au bout des fossés de Dunkerque à l'Est et des aménagements spéciaux dérivant les eaux du canal de la Cunette dans ceux-ci (fig. 15).

On peut étudier la manière dont la construction de cette écluse et la modification des conduits d'eau qui y débouchent a été transformée en aménagement durable par le besoin pressant de solution de secours face à l'inefficacité du canal de la Cunette envasée et obstruée. Face aux demandes répétées des membres des wateringues pour obtenir un nouveau débouché à la mer après l'hiver, ce nouvel écoulement est présenté comme une amélioration pérenne qui ne nécessite pas dans l'immédiat de modification<sup>237</sup>. On fait même valoir lors des inondations de 1894 les améliorations qu'il a apporté sur le long terme et comment il aurait renforcé le réseau des wateringues pour emmagasiner ces nouvelles crues importantes<sup>238</sup>.

L'écoulement des eaux du canal des Moères par le canal de Jonction, qui avait déjà été effectué en 1872, est mis en place en janvier 1881. Il s'avère que cette expérience réussie est réitérée les mois suivants. En septembre 1881, les administrateurs de la 4<sup>e</sup> section des wateringues expliquent que l'écoulement des pluies les jours précédents est exclusivement réalisé par des tirages par le canal de Jonction<sup>239</sup>. Ces manœuvres remplacent l'écoulement par le canal de la Cunette, puisqu'il est alors en travaux et totalement fermé. L'écoulement par le canal de Jonction exceptionnel des eaux du canal des Moères mis en place en janvier 1881 est donc encore utilisé et fait office d'expérience pour assurer la continuité de l'assèchement malgré l'impossibilité d'évacuer à l'est du port.

Les mois suivant les inondations, les propriétaires des terres asséchées s'assurent de l'exécution des promesses obtenues du service maritime au cœur de l'hiver 1880-1881. Les administrateurs de la 4<sup>e</sup> section semblent alors avoir une vigilance accrue après cette catastrophe sur ces cours d'eau pour lesquels ils n'ont pas de compétence administrative directe. L'été 1881,

---

<sup>237</sup> AN, F/10/5861, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique à propos d'une « demande de subvention à l'Etat », 1/04/1881.

<sup>238</sup> AN, F/10/5861, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 21/03/1895.

<sup>239</sup> ADN, S8697, Lettre de la Commission administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues au préfet du Nord, 16/09/1881.

le président de la section demande au préfet du Nord de presser les ingénieurs du service maritime pour faire exécuter le plus rapidement possible le dragage et le curement de la Cunette et des fossés de la ville en prévision de l'automne. Il propose alors même de prioriser ces opérations sur d'autres travaux d'entretien considérés comme moins primordiaux<sup>240</sup>. A la fin de l'été suivant, on retrouve également les administrateurs qui demandent l'achèvement des travaux de curement de la Cunette le plus tôt possible avant la saison pluviale<sup>241</sup>. Cette répétition de demandes des administrateurs révèle une nouvelle vigilance de ceux-ci concernant le canal de la Cunette, un des enjeux problématiques qui a accentué les inondations de l'hiver 1880-1881. La demande faite en septembre 1882 d'achever le curement peut alors faire croire que ceux-ci n'ont pas été achevés après plus d'un an de chantier. A défaut de documentation plus précise à ce sujet, on peut suggérer à l'inverse que des travaux de curement sont peut-être effectués chaque été dans le canal depuis les inondations et que l'administration de la 4<sup>e</sup> section s'assure de leur exécution au risque contraire de revoir leurs terres ennoyées.

Il s'avère alors que certaines inondations provoquent, si ce n'est des aménagements, au moins des études demandées par l'administration publique. Elles cherchent à réduire les inondations et par là également à répondre au moins en partie aux pétitions et réclamations qui se multiplient dans ces circonstances. C'est par exemple le principal but affiché du député Trystram, c'est-à-dire répondre aux plaintes, lorsqu'il fait adopter au Conseil Général des vœux pour rendre plus efficace les rapports entre services maritime et hydraulique concernant la gestion des wateringues. La crise de l'hiver 1880-1881 a le mérite d'accélérer la fin du chantier de l'écluse du bastion 28 pour offrir un débouché relativement viable à la 4<sup>e</sup> section des wateringues et de faire faire des travaux d'entretien du canal de la Cunette par les ingénieurs du port de Dunkerque. Ceux-ci sont couplés à des travaux d'élargissement et de faucardement du canal de Bergues effectués par le service spécial des Voies Navigables du Nord et du Pas-de-Calais qui ont été également mis à l'étude après les inondations<sup>242</sup>. Ces travaux ont vraisemblablement eu un impact puisqu'ils ont permis aux pluies de 1894-1895 de ne pas faire plus de dégâts aux terres asséchées qu'en 1880-1881, alors qu'elles étaient plus importantes qu'à l'époque.

---

<sup>240</sup> ADN, S8697, Lettre du président de la 4<sup>e</sup> section des wateringues au préfet du Nord, 26/07/1881.

<sup>241</sup> ADN, S8697, Rapport de l'ingénieur du service hydraulique concernant la demande de la 4<sup>e</sup> section des wateringues pour achever les travaux de curement de la Cunette, transmis au service maritime, 09/09/1882.

<sup>242</sup> AN, F/10/5861, Procès-verbal des délibérations de la 3<sup>e</sup> section des wateringues, 5/11/1894.

On voit au travers d'un rapport d'un ingénieur ordinaire du service hydraulique à la suite de celles-ci, mais aussi des réclamations portées par les sections de wateringues, comment l'événement de l'hiver 1880-1881 est mobilisé comme une référence et agit comme un polarisateur. Les administrateurs des sections mettent en avant les conséquences subies par cet événement et déplorent le peu d'efficacité des travaux qui ont pourtant été mis à l'étude et exécutés à sa suite. Les travaux de faucardement du canal de Bergues basés sur les cotes de 1880-1881 sont alors insuffisants face à des pluies plus importantes qu'à l'époque selon les administrateurs de la 3<sup>e</sup> section<sup>243</sup>, tandis que pour la 2<sup>e</sup> et la 4<sup>e</sup> section, les travaux d'amélioration mis en place depuis cet hiver-là tout le long du réseau seraient rendus inefficaces par l'absence d'ouverture de débouchés propres à l'écoulement des wateringues et indépendants de la navigation<sup>244</sup>.

Les aménagements mis en place après 1881 sont donc fortement fondés sur l'expérience des inondations de l'hiver 1880-1881. Les considérant comme un épisode exceptionnel de crues dont la force et l'étendue temporelle n'auraient pas eu d'égal depuis plusieurs décennies, il semblerait que les ingénieurs et les administrateurs des wateringues ont conçu le danger de l'inondation sur sa référence, en outillant les canaux d'ouvrages comme les faucardements et batardeaux destinés à contenir au maximum des crues de cette ampleur. L'ingénieur ordinaire du service hydraulique fait alors valoir, probablement à raison, que depuis 1880, tous les travaux ont permis quelques améliorations, à coup d'arguments fondés sur des calculs et des relevés de cotes qui cherchent à prouver que le réseau a su contenir en 1894 un cumul de pluie plus important qu'en 1880-1881 tout en limitant les cotes des canaux au bord du débordement aux mêmes cotes que 14 ans plus tôt<sup>245</sup>.

## **2. Un discours de gestionnaires fataliste face à la situation**

Face à la catastrophe, les ingénieurs et autorités préfectorales sont régulièrement amenés à répondre aux protestations concernant la gestion du réseau hydraulique et l'occurrence de l'inondation qui pointerait ses déficiences. Nous essayons d'analyser ici comment le discours de gestionnaire peut prendre une certaine forme de fatalisme, face à des circonstances sur lesquelles il n'aurait pas de pouvoir direct mais qui auraient accentué la vulnérabilité des terres agricoles.

---

<sup>243</sup> AN, F/10/5861, Procès-verbal des délibérations de la 3<sup>e</sup> section des wateringues, 5/11/1894.

<sup>244</sup> AN, F/10/5861, Procès-verbal des délibérations de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 17/11/1894 et , Procès-verbal des délibérations de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 12/03/1895.

<sup>245</sup> AN, F/10/5861, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 21/03/1895.

Ce qui est intéressant à analyser, c'est la différence des explications pointées selon les différents groupes d'acteurs, qui invoquent des causes différentes pour expliquer la catastrophe.

Les agriculteurs des wateringues portent souvent l'idée que les dégâts pouvaient être évités, et dénoncent alors le manque de travaux des gestionnaires ou des actions humaines qui auraient aggravé la situation et les auraient rendus plus vulnérables. En 1867, des habitants et maires de la 4<sup>e</sup> section mettent ainsi en cause les manœuvres d'agriculteurs belges qui ont déversé leurs eaux du côté français et auraient ainsi provoqué le débordement de la Basse-Colme<sup>246</sup>. Cette protestation concernant ces manœuvres qui viennent saturer et faire déborder le réseau d'eau reviennent à plusieurs reprises, notamment en 1872<sup>247</sup>. L'argument d'un réseau qui fonctionnerait normalement mais qui est déstabilisé par des actions humaines est employée à l'hiver 1876-1877, lorsque les administrateurs de la 4<sup>e</sup> section des wateringues accusent, notamment à travers les journaux locaux, les ingénieurs du port de Dunkerque d'avoir accentué les inondations en procédant à des chasses dans le canal de la Cunette qui auraient ralenti l'écoulement des eaux<sup>248</sup>.

La plus fréquente des causes avancées par les cultivateurs est le manque de travaux et d'entretien des ouvrages du dessèchement, qui auraient rendu incapables le réseau à évacuer les crues hivernales. A l'hiver 1880-1881, c'est alors surtout la négligence des ingénieurs du port concernant l'entretien du canal de la Cunette et l'absence de travaux visant à pallier la chute de son écluse qui sont mises en cause<sup>249</sup>. En 1875, des cultivateurs de Coudekerque appuient quant à eux sur le fait que l'administration de la 4<sup>e</sup> section n'a pas fait les travaux nécessaires pour protéger leurs terres<sup>250</sup>.

En miroir de ces arguments avancés par des populations directement touchées par les inondations, on remarque une certaine constance dans le discours « gestionnaire » qui prend plusieurs formes qu'on retrouve régulièrement. Un des premiers arguments est celui de l'exagération de l'agriculteur qui n'aurait pas un discours rationnel sous l'émotion de l'inondation et exagérerait les faits. L'ingénieur en chef du service maritime Eyriaud des Vergnes dit par exemple en décembre 1880 que la météo « surexcite » les cultivateurs<sup>251</sup>, qu'il qualifie ensuite de « gens qui souffrent [et qui] sont rarement calmes et sont toujours

---

<sup>246</sup> ADN S8695, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 14/05/1867.

<sup>247</sup> ADN S8696, Lettre de l'ingénieur en chef du département du Nord au préfet du Nord, 14/03/1877.

<sup>248</sup> AMDK, 5S631, Lettre du préfet du Nord à l'ingénieur en chef du service maritime Alexandre Plocq, 8/12/1876.

<sup>249</sup> Voir par exemple : AMDK, 5S629, Lettre du président de la 4<sup>e</sup> section au préfet du Nord, 31/01/1881.

<sup>250</sup> ADN, S8696, Pétition de propriétaires à Coudekerque à destination du préfet du Nord, 15/08/1875.

<sup>251</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime au préfet du Nord, 21/12/1880.

injustes. »<sup>252</sup>. Les administrateurs de la 4<sup>e</sup> section adoptent également eux-mêmes cette position face aux cultivateurs qu'ils administrent, lorsqu'ils refusent par exemple d'investir plus en 1875 pour faire des travaux d'amélioration à Coudekerque, expliquant que les pétitionnaires exagèrent concernant la fréquence des inondations.<sup>253</sup>

En parallèle du démenti concernant les accusations de négligence concernant l'entretien ou les travaux du réseau, des ingénieurs adoptent une position fataliste face aux mises en cause des victimes, visant à souligner soit la force exceptionnelle de l'aléa, soit le manque de moyens, techniques, financiers voire administratifs pour éviter la répétition de ces inondations dans l'immédiat. Pour répondre aux accusations de chasses pendant la période de crues de l'hiver 1876-1877, ce qui aurait provoqué une inondation, les ingénieurs du port nient ces manœuvres et surtout insistent sur les conditions météorologiques qui seraient la principale cause de l'inondation. L'ingénieur ordinaire du service maritime Guillain l'expose ainsi :

La cause de l'inondation qui sévit si malheureusement dans le pays doit être cherchée uniquement dans une abondance et une continuité tout-à-fait extraordinaires de pluies. [...]Ce sont là évidemment des conditions météorologiques tout-à-fait calamiteuses, et qui devaient nécessairement amener une inondation extraordinaire.<sup>254</sup>

Son rapport est approuvé par l'ingénieur en chef de son service, Alexandre Plocq, qui dit qu'il n'y a « pas lieu de chercher ailleurs que dans les constatations spontanées de pluviométrie la cause de l'inondation dont on se plaint. »<sup>255</sup>.

Après les inondations de 1894, l'ingénieur en chef du service hydraulique écrit, après les pétitions d'agriculteurs de trois sections différentes, qu'ils « devraient comprendre qu'on ne parviendra jamais à empêcher complètement les inondations dans des circonstances aussi exceptionnelles et heureusement fort rares »<sup>256</sup>.

De la même manière, l'ingénieur en chef du même service Eyriaud Des Vergnes en décembre 1880 nie les accusations de manquement d'entretien des canaux des débouchés à la mer et s'oppose également à l'idée qu'on ait pu faire des travaux efficacement sans causer plus de dommages au port sous l'argument que « l'inondation constitue bien une **excuse de force majeure vis-à-vis de ceux qu'elle atteint directement et par la nature des choses** ». Face au

---

<sup>252</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime au député Trystram, 08/02/1881.

<sup>253</sup> ADN, S8696, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 04/10/1875.

<sup>254</sup> AMDK, 5S631, Rapport de l'ingénieur Guillain du service maritime du département du Nord, 12/12/1876.

<sup>255</sup> AMDK, 5S631, Avis de l'ingénieur en chef, Alfred Plocq, du service maritime du département du Nord sur le rapport d'un ingénieur ordinaire du service maritime, 12/12/1876

<sup>256</sup> AN, F/10/5861, Rapport de l'ingénieur en chef du service maritime, 29/03/1895.

« mal [...] accompli » qu'il peut juste « déplorer »<sup>257</sup>, on ne pourrait alors selon cet ingénieur que se contenter d'attendre la fin de l'inondation et la mise en place de travaux mis à l'étude mais dont la réalisation est encore lointaine.

C'est bien là une des caractéristiques de la plupart des réactions des ingénieurs des services hydraulique et maritime à plusieurs reprises après les dégâts provoqués par une inondation sur l'agriculture : face aux difficultés techniques, mais aussi à cause d'incompatibilités soit politiques ou encore économiques de prendre des mesures importantes et vraiment impactantes, ils en appellent à des petits aménagements et annonces « en attendant » des véritables mesures. Que ce soient après les événements de 1875<sup>258</sup>, 1878-1879<sup>259</sup>, 1881 ou encore de 1894, les ingénieurs renvoient constamment l'amélioration réelle des waterings et la baisse du nombre d'inondations aux mêmes travaux : ceux qui sont censés améliorer le débouché, en élargissant les fossés à l'est de la ville, et ceux qui ont pour but de rendre indépendant l'assèchement et la navigation ; dans le cas de la 4<sup>e</sup> section, il s'agit d'un siphon sous le canal de Furnes reliant le canal des Moères aux fossés de fortifications.

Ce sont là des intentions qui sont à chaque fois répétées par les ingénieurs mais qui semblent systématiquement lointaines et difficiles à mettre en place. On peut l'expliquer par exemple par le fait que l'élargissement des fossés dépende à la fois de l'extension de la ville de Dunkerque et de son enceinte et donc aussi des décisions du conseil municipal et du Génie militaire, comme nous l'avons déjà montré avec le cas de l'hiver 1880-1881. L'impossibilité de prendre des mesures d'urgence pour soulager les terres n'est pas que liée à ces complications. En 1894 et 1909, des ingénieurs concèdent que l'encombrement des canaux par des bateaux stationnés peut accentuer l'inondation et ralentir l'écoulement. Seulement, l'ingénieur du service hydraulique en 1894 ne propose aucune modification pour lutter contre cet état de fait contre lequel il ne serait pas préférable de lutter<sup>260</sup>. En 1910, l'ingénieur maritime propose juste de s'en tenir à appliquer strictement le règlement de police de la navigation, faisant valoir que de nouvelles règles provoqueraient des protestations du côté des acteurs des voies navigables<sup>261</sup>.

Les mesures prises, le plus souvent en attendant les potentiels grands travaux qui viendraient protéger définitivement les terres de la 4<sup>e</sup> section des inondations, sont le plus souvent des mises à l'étude ou bien des ajustements d'aménagements déjà en court. L'annonce

---

<sup>257</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime du Nord au préfet du Nord, 21/12/1880.

<sup>258</sup> ADN, S8696, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 4/10/1875.

<sup>259</sup> ADN, S8411, Rapport de l'ingénieur en chef du département du Nord, 12/03/1880.

<sup>260</sup> AN, F/10/5861, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 21/03/1895.

<sup>261</sup> AMDK, 5S630, Rapport de l'ingénieur en chef du service maritime, 4/06/1910.



peut être juste évasive, comme la réponse d'un ingénieur hydraulique à la pétition d'habitants de la 4e section en 1867 : « nous nous occupons activement de cette affaire »<sup>262</sup>. En 1894 on déclare mettre à l'étude la possibilité respectivement d'améliorer les canaux intérieurs de Dunkerque (élargir et lisser les virages des fossés) et de désencombrer ceux-ci<sup>263</sup>, tandis qu'en 1909, on fait valoir la mise à l'étude d'autorisations exceptionnelles pour autoriser en temps de crues des abaissements des canaux au-dessous de la cote autorisée par le règlement de police en vigueur<sup>264</sup>. A l'hiver 1876-1877<sup>265</sup> et en mars 1880<sup>266</sup>, respectivement le Conseil Général et l'ingénieur en chef du département renvoient la prise de solutions rapides à la commission internationale entre ingénieurs belges et français qui ne débouche sur aucun accord officiel avant 1890.

L'inondation de 1880-1881 permet de bien visualiser ce processus de mise en valeur d'aménagements à petite échelle en attendant la résolution des problématiques d'assèchement avec de grands travaux. L'achèvement accéléré de l'écluse du bastion 28, à l'extrémité des fossés, devient la solution de repli qui « remplacera avantageusement l'écluse Magloire »<sup>267</sup> alors qu'il était censé doubler les débouchés à la mer de la 4e section des wateringues.

Pour les écoulements des sections à l'ouest de la ville, ce sont l'ouverture de l'écluse du bastion 27 et le remplacement de l'écluse de l'arrière-port par une écluse au Nord du phare qui sont avancées comme des solutions à l'amélioration du réseau (fig. 12).

Si elle braque désormais les intentions des autorités publiques mais aussi des administrateurs de la 4<sup>e</sup> section des wateringues sur la nécessaire extension de l'enceinte, l'hiver de 1880-1881 a entraîné l'accélération de l'achèvement de ces travaux sans pour autant avoir provoqué leur mise en projet. A partir de cette période-là, pour les eaux provenant de la 4e section des wateringues et des Moères en tout cas, les améliorations et travaux exceptionnels privilégiés pour améliorer l'assèchement ne sont plus vraiment des travaux effectués par la section et le service hydraulique sur les fossés et petits canaux d'assèchement. On se focalise alors sur le dévasement des grands canaux comme le canal de Bergues<sup>268</sup> et de Furnes notamment par le service des voies navigables mais aussi et surtout sur des travaux pour assurer

---

<sup>262</sup> ADN, S8695, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 14/05/1867.

<sup>263</sup> AN, F/10/5861, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 21/03/1895.

<sup>264</sup> AMDK, 5S630, Rapport de l'ingénieur en chef du service maritime, 4/06/1910.

<sup>265</sup> ADN, S8645, Extrait du procès-verbal des délibérations du Conseil Général, 10/04/1877.

<sup>266</sup> ADN, S8411, Rapport de l'ingénieur en chef du département, 12/03/1880.

<sup>267</sup> AN, F/10/5861, Avis de l'ingénieur ordinaire, dans le Rapport de l'inspecteur général de la 3<sup>e</sup> division, ministère des Travaux Publics, 9/06/1881.

<sup>268</sup> AN, F/10/5861, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique, 21/03/1895.

l'emménagement des eaux à Dunkerque, leur évacuation à la mer et gérer leur compatibilité avec l'extension urbaine et le développement d'activité du port et de la navigation fluviale qui le relie.

### **3. Une stabilité des structures et de l'organisation après l'inondation 1880-1881**

La survenance d'une inondation peut amener une remise en cause de l'organisation administrative autour de la gestion de l'eau. Il s'agit alors d'essayer d'analyser les répercussions de celle-ci sur un temps plus long et voir s'il y a vraiment une modification des structures décisionnelles autour de la gouvernance de l'eau.

Après les inondations de l'hiver 1880-1881, on l'a expliqué, le préfet est amené à constituer une commission pour rapprocher les ingénieurs des services maritime, hydraulique et de la navigation afin d'établir, lors de réunions sous sa présidence et en présence des présidents des sections de wateringues, des mesures pour améliorer la gestion du dessèchement. Ces commissions sont censées notamment faciliter les contacts entre les services pour rendre plus efficaces des mesures dans un cadre décisionnel plus homogène.

La préparation interne qui tend à préparer cette commission est chaotique et fait ressortir les conflits internes ou dysfonctionnements entre les différents services d'ingénieurs. On a notamment expliqué pourquoi l'ingénieur en chef du service des Voies Navigables refuse de prendre à ces commissions au sein desquelles il n'estime pas avoir quelque importance ou chance de faire entendre sa voix<sup>269</sup>. L'ingénieur en chef du service maritime est quant à lui sceptique face à la pertinence de ces commissions et rejette la plupart des modalités demandées par son collègue du service hydraulique. Il refuse que ces conférences puissent être convoquées par quiconque autre que le préfet, et veut que dernier les préside systématiquement afin d'éviter des conflits entre intérêts qui feraient des conférences « plus nuisibles qu'utiles »<sup>270</sup>.

Alors que cette commission est censée résoudre les dysfonctionnements entre services des Ponts et Chaussées qui ont fait de l'hiver 1880-1881 un certain échec, elle est surtout l'occasion de remettre sur la table des conflits mis au jour par les événements de l'hiver. Eyriaud des Vergnes écrit alors : « Pour ma part, je refuserai de discuter aucune question en public avec Monsieur l'Ingénieur Cosserat, dont l'inexpérience bien naturelle et le défaut de prudence ont

---

<sup>269</sup> AMDK, 5S629, Lettre de l'ingénieur en chef du service spécial des Voies Navigables du Nord et du Pas-de-Calais Bertin à l'ingénieur en chef du service hydraulique et du département du Nord Doniol, 18/06/1881.

<sup>270</sup> ADN, S8697, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime Eyriaud des Vergnes au préfet du Nord, 21/06/1881.

causé la plus grande partie de l'exagération de la dernière **crise**. ». Tout en s'opposant à cet ingénieur, il veut s'assurer que les voix des propriétaires agricoles et de leurs représentants restent peu nombreuses et mesurées, pour éviter des exagérations dont il affirme avoir été victime l'hiver précédent. L'ingénieur en chef conditionne l'aboutissement à un consensus entre les différents acteurs par une limitation des voix des « représentants d'intérêts locaux, souvent très surexcités »<sup>271</sup>.

Lorsqu'en 1882, le préfet institue cette commission, on est alors loin des prétentions de départ notamment présentées dans le vœu du Conseil Général. Le décret, adopté le 18 février 1882, détaille ses modalités :

Art.1er. Une Commission est instituée à l'effet d'exprimer les besoins des Waeteringues et de l'Agriculture en vue d'assurer le dessèchement du pays waeteringué dans les meilleures conditions ;

Cette Commission est composée ainsi qu'il suit :

MM. Le sous-préfet de Dunkerque, Président ;

Trystram, Député, Président de la Chambre de Commerce de Dunkerque ;

Les Présidents des 4 sections de Waeteringues ;

Les Présidents des sociétés d'agriculture de Dunkerque et de Bourbourg ;

Art.2. La commission ne s'occupera que des besoins des waeteringues et de l'agriculture et s'abstiendra complètement de questions de contrôle et de relations avec l'administration pour lesquelles une commission spéciale sera instituée ultérieurement. Elle désignera deux délégués pour faire partie de cette seconde commission.

Art.3. La dite commission se réunira à la sous-préfecture de Dunkerque sur la convocation de M. le sous-préfet et devra nous transmettre son rapport dans un délai d'un mois.<sup>272</sup>

La première commission instituée est alors juste consultative et n'est surtout formée que par les représentants des intérêts agricoles. La présence du député Jean-Baptiste Trystram peut s'expliquer notamment par son rôle premier dans l'adoption du vœu du Conseil Général qui tendait à faire créer une commission qui aurait rassemblé ces acteurs et les ingénieurs pour améliorer les conditions de dessèchement. Il figure également comme élu qui peut porter des propositions de lois à la Chambre des Députés au nom de ses électeurs. Il pourrait alors peut-être intervenir en tant que connaisseur et premier intéressé des enjeux du port de Dunkerque, soit pour informer les agriculteurs de la situation ou à l'inverse peut-être pour canaliser leurs demandes.

Notons surtout ici que la prise en compte des besoins des propriétaires agricoles est cantonnée à une voix consultative, représentée par deux personnes, et est limitée aux questions

---

<sup>271</sup> ADN, S8697, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime à Eyriaud des Vergnes, 21/06/1881.

<sup>272</sup> AMDK, 5S630. Arrêté préfectoral du 18/02/1882.

qui ne toucheraient alors que les wateringues. On peut se demander à quel point cette limite floue peut être fixée, de la manière où la plupart des demandes des administrateurs des sections concernent alors à l'époque surtout des travaux qui touchent au port de Dunkerque et aux canaux intérieurs, donc à des enjeux plus larges que le dessèchement, que ce soit l'extension urbaine ou le développement commercial et industriel du port. Eyriaud des Vergnes semble avoir obtenu gain de cause, puisque les ingénieurs ne sont pas inclus dans cette commission, et doivent débattre des propositions de celle-ci à travers la voix de seulement deux délégués. Les problématiques autour de l'organisation de l'administrative sont alors exclues des sujets que peut aborder la commission et sont alors peut-être reportées à la « commission spéciale » qui réunirait alors des ingénieurs et les deux délégués représentant surtout les intérêts agricoles.

Ce qui devait être alors une innovation dans l'organisation des acteurs autour de l'assèchement et dans la prise en compte des besoins des propriétaires débouche alors surtout sur une certaine invisibilisation des premiers concernés, cantonnés à donner un avis consultatif sur des sujets précis qui excluent la question de l'organisation administrative dont ils font également pourtant partie.

La question de l'homogénéisation entre les services d'ingénieurs autour de la question de l'assèchement ne semble pas avoir été résolue les années suivantes. On a en effet la trace de sources internes qui soulignent encore, dans les années 1960, cette difficulté de liaison entre les ingénieurs du port dépendant du ministère des Travaux Publics et de l'Équipement et ceux de l'hydraulique dépendant du ministère de l'Agriculture<sup>273</sup>.

Quoi qu'il en soit, l'organisation de ces commissions en 1882, dont nous n'avons pas connaissance pour les années suivantes (peut-être ont-elles juste été arrêtées rapidement), pose la question du lien entre amélioration du dessèchement et extension de l'enceinte de la ville. Le préfet du Nord, lorsqu'il prépare la première commission consultative avec les représentants des propriétaires agricoles, pose notamment la question à l'ingénieur du chef du port afin qu'il s'exprime sur « l'utilité pour la commission d'exprimer un vœu en faveur des projets d'extension de la ville au point de vue agricole. »<sup>274</sup>.

---

<sup>273</sup> AN, 199920428/31, Convention entre le ministère de l'Agriculture et le ministère de l'Équipement sur le contrôle des wateringues, 1962.

<sup>274</sup> AMDK, 5S630, Lettre du préfet du Nord à l'ingénieur en chef du service maritime, 6/06/1882.

#### **4. Le changement de stratégie des propriétaires agricoles après 1881**

L'inondation peut modifier les pratiques des acteurs locaux directement concernés par celle-ci. La catastrophe peut notamment être un événement qui ouvre la place à une multiplication de pétitions et de réclamations de ceux-ci, qui cherchent à améliorer leur situation face aux inondations mais également demandent réparation par suite des dommages dont ils ont été victimes.

L'hiver 1880-1881 est en soi un cas exemplaire, agissant particulièrement dans les mémoires des acteurs qui y font référence les années qui suivent. Après cet hiver-là, on peut analyser surtout un changement de comportement et de stratégies dans la manière des administrateurs des waterings de gérer le réseau d'assèchement et d'interagir avec les ingénieurs publics.

On a déjà montré comment la vigilance des représentants des propriétaires agricoles est accrue après cet événement, et comment ils s'assurent de l'exécution promise par le préfet de travaux dont les ingénieurs du port ont la charge exclusive. En se focalisant surtout ici sur la 4<sup>e</sup> section des waterings, nous pouvons analyser comment ses administrateurs ont changé de stratégie sur la mise à l'étude et l'exécution de travaux. Celle-ci consiste alors à se focaliser sur l'ouverture d'un véritable débouché à la mer à l'Est du port pour évacuer les eaux de leur section. Ils s'appuient notamment sur les déclarations du préfet et des ingénieurs qui, au cours de l'hiver 1880-1881 et notamment lors de la réunion du 28 décembre 1880, ont souligné que la seule vraie solution serait l'ouverture d'un exutoire efficace au réseau des waterings indépendant de la navigation et que celle-ci dépendait alors des décisions des autorités municipales de Dunkerque, des autorités militaires et de travaux du service maritime.

Il s'agit tout d'abord de comprendre comment la 4<sup>e</sup> section fait valoir son incapacité à exécuter des travaux seule après les inondations. Elle avance le fait que l'hiver a été catastrophique pour ses comptes et qu'elle n'a plus la capacité de faire autant de travaux ni même de rembourser intégralement ses anciennes dépenses dues à l'hiver à partir de ses fonds propres. Il s'agit alors de se tourner vers l'administration publique qui pourrait financer ses travaux ou autoriser l'ouverture de nouveaux crédits (puisque toute dépense ou modification du budget doit être validée par la préfecture). L'hiver 1881, la commission administrative de la section demande à la préfecture l'autorisation de contracter un emprunt de 25.000 francs pour rembourser les dépenses extraordinaires de l'hiver et faire ensuite les travaux d'entretien et de réparation rendus nécessaires par les inondations. Il s'agit alors surtout de remédier au trou

financier qu'ont représenté les manœuvres de la machine de Steendam pendant l'hiver, qui a été utilisée à un rythme plus important que prévu<sup>275</sup>. En juin 1881, la section cumule alors 29.875 francs de dettes alors qu'elle est toujours en train de rembourser son emprunt de 100.000 francs contracté en 1878 pour l'achat du terrain et la construction du barrage éclusé de Steendam<sup>276</sup>. Le rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique fait état de l'incapacité financière de la section à exécuter des travaux d'amélioration nécessaires pour « faire profiter tout le territoire de l'établissement de ladite machine, notamment le curement du canal de Coudekerque qui agit sur les terrains bas de Coudekerque et Hoymille. »<sup>277</sup> et est en faveur de ce nouvel emprunt, qu'elle se voit autoriser quelques jours plus tard<sup>278</sup>.

Ces difficultés financières sont rappelées par la section régulièrement les années suivantes. Cette situation est alors surtout provoquée par l'investissement pour établir la machine hydraulique de Steendam entre 1878 et 1880 alourdi par les dépenses exceptionnelles de l'hiver 1880-1881. Se refusant régulièrement d'augmenter l'impôt des contributeurs, effort déjà demandé en 1878, la section fait alors appel à des financements extérieurs, emprunt ou encore subventions publiques. C'est sur cet argument qu'en Août 1883, la Société d'Agriculture de Dunkerque sous la présidence du même président de la 4<sup>e</sup> section Jules Delelis demande notamment à l'Etat d'attribuer des subventions pour financer les travaux projetés par les 4 sections<sup>279</sup>.

La section explique ses difficultés financières tout d'abord par les dégâts des inondations de l'hiver 1880-1881, dont elle considère les ingénieurs du service maritime comme principaux responsables. Les administrateurs des wateringues mettent en évidence l'utilisation anormale de la machine de Steendam pour pallier les déficiences des écoulements à la mer aux extrémités du réseau. En mars 1881, la commission administrative de la section réclame déjà des réparations financières aux ingénieurs du port pour cette raison, faisant valoir 16.000 francs de déficit dus au fonctionnement continu de la machine pour « suppléer au manque d'écoulement naturel dans les mortes eaux et dans les moments où les vents de Nord et

---

<sup>275</sup> ADN, S8697, Procès-verbal des délibérations de la commission administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 4/06/1881.

<sup>276</sup> ADN, S8697, Procès-verbal des délibérations de la commission administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 4/06/1881.

<sup>277</sup> ADN, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique concernant les « dépenses extraordinaires occasionnées par les crues de l'hiver 1880-1881 », 2/09/1881

<sup>278</sup> ADN, S8697, Lettre du préfet du Nord au sous-préfet de Dunkerque accompagnant son arrêté du 7/09/1881 autorisant à un nouvel emprunt de la part de la 4<sup>ème</sup> section des wateringues, 7/09/1881.

<sup>279</sup> ADN, S8697, Procès-verbal des délibérations de la Société d'Agriculture de Dunkerque, 20/08/1883.

Nord-Ouest maintiennent les eaux de la mer plus élevées que celles du canal des Moères. »<sup>280</sup> et à l'impossibilité d'écouler correctement par le canal de la Cunette encombré.

Cette affaire fait l'objet des procédures judiciaires intentées par la 4<sup>e</sup> section et surtout par la famille de Stanislas de Meezemaker, successeur de Jules Delelis à la présidence de la section de 1866 à 1903<sup>281</sup>. La commission administrative cherche notamment à prouver les droits que les wateringues ont sur le canal de la Cunette pour faire reconnaître l'illégalité des manœuvres du port dans celui-ci et la responsabilité de ses ingénieurs concernant son mauvais état en 1880. La session de la commission administrative du 18 août 1883 fait état d'un travail de recherche d'archives de ses membres en ce sens. Cette rétrospective montre que ce sont les propriétaires qui ont payé (par un impôt notamment) une partie des travaux de recreusement de la Cunette entre 1810 et 1820<sup>282</sup>. Ils s'appuient notamment sur un décret du 29 novembre 1810 qui fixerait les engagements de l'Etat vis-à-vis de ces propriétaires payeurs. Ils accusent les ingénieurs du port de ne pas les avoir respectés à partir de 1867 en ayant exécuté des chasses dans ce canal qui auraient provoqué la chute de l'écluse Magloire, réduisant le débouché maritime du canal des Moères. Les ingénieurs du port réfutent constamment ces arguments, niant avoir réalisé des chasses dans le canal de la Cunette. Le verdict du procès des de Meezemaker quelques décennies plus tard donne finalement raison aux arguments des agriculteurs concernant les chasses.

Les administrateurs de la section s'appuient alors sur ces arguments pour demander un remboursement des dommages depuis 1880. En mars 1883, ils veulent un dédommagement d'un million de francs pour les travaux et manœuvres exceptionnels faits par la section pour contenir les eaux à cause du mauvais état de la Cunette, et de cent-mille francs pour rembourser les dommages directs causés des inondations par le rétrécissement du plafond de la Cunette selon eux. Lors des inondations de 1894, la commission administrative exige toujours des réparations financières de l'Etat pour les coûts exceptionnels des manœuvres de l'hiver 1880-1881<sup>283</sup>.

Il est intéressant de noter comment ces acteurs se concentrent sur cet événement et non sur d'autres inondations passées. La demande de 1883 de réparations aborde ce sujet : les

---

<sup>280</sup> AMDK, 5S629, Extrait des délibérations de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 19/03/1881.

<sup>281</sup> ADN, 5S811, Livret dressé par le conducteur spécial de la 4<sup>e</sup> section des wateringues Smaghe, 1925.

<sup>282</sup> ADN, S8697 Extrait des délibérations de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 18/08/1883.

<sup>283</sup> AN, F/10/5861, Extrait des délibérations de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 17/11/1894.

administrateurs de la section reconnaissent que les conséquences des inondations précédentes, comme en 1867 et 1872, ne seraient pas du fait des aménagements au port. Ils estiment que c'est dû à l'insuffisance de la partie du réseau dont ils ont la charge, et s'attribuent ainsi une partie de leur responsabilité directe. L'achèvement de la machine hydraulique en 1880 viendrait alors changer la donne. Les administrateurs estiment que cet investissement résout la plupart des déficiences du réseau des wateringues, et que s'il y a des difficultés à écouler l'eau à l'avenir, il en adviendrait de la responsabilité de l'état des débouchés du réseau au niveau du port, et donc des ingénieurs du service maritime<sup>284</sup>.

Ce changement de stratégie consiste alors à avancer que des travaux à l'échelle de la section n'ont plus aucun impact tant qu'il n'y a pas d'amélioration significative dans les aménagements au niveau du port. L'enjeu est alors d'offrir à la section et à la machine de Steendam un véritable débouché. Ce discours s'appuie notamment sur les résultats de la réunion du 28 décembre 1880, mais encore sur la loi du 31/07/1879 d'aménagement du port qui reconnaît la nécessité d'offrir au canal des Moères un nouveau débouché indépendant en le faisant communiquer avec les fossés Est de Dunkerque par un siphon sous le canal de Furnes. C'est là la demande principale adressée et martelée auprès du préfet et des ingénieurs pendant près de vingt ans : « la prompte ouverture d'un débouché à la mer pour empêcher le retour des inondations qui se sont produites pendant l'hiver 1880-1881. »<sup>285</sup>

La section appuie ses demandes par le fait qu'elle a déjà beaucoup investi dans l'amélioration des wateringues, avec comme point d'orgue la machine de Steendam, mais que beaucoup de ses travaux voient leurs résultats amoindris par l'absence de débouché. Elle s'oppose alors rapidement à l'octroi de subventions de l'Etat pour exécuter de nouveaux travaux qui seraient selon elle inutiles, mais demande à la place des réparations financières pour le manquement des ingénieurs du service maritime qui rendraient leurs efforts inutiles. Ce refus d'octroi de subventions se comprend également par une certaine volonté des administrateurs des wateringues de garder une autonomie financière et le caractère privé des travaux que la section effectue. En novembre 1894, ses administrateurs ajoutent même aux demandes de réparation financière et d'ouverture d'un nouvel exutoire à Dunkerque une menace de ne même

---

<sup>284</sup> ADN, S8697, Extrait des délibérations de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 18/08/1883.

<sup>285</sup> ADN, S8697, Lettre du préfet du Nord au sous-préfet de Dunkerque, 12/03/1881.



plus faire aucun investissement dans l'amélioration du réseau à leur échelle s'ils n'obtiennent pas ce qu'ils veulent<sup>286</sup>.

On assiste donc à un changement de stratégie de la part des administrateurs de la 4<sup>e</sup> section après l'achèvement de la machine hydraulique de Steendam en 1880 et les inondations de 1880-1881. Ceux-ci veulent obtenir des réparations financières en essayant de prouver la responsabilité du port dans l'aggravation des inondations à cette période. Ils essayent alors surtout de faire pression sur le préfet pour obtenir l'exécution de travaux d'ouverture d'un nouvel exutoire à leurs eaux écoulées qui deviennent alors leur priorité. Ils avancent leur volonté de ne pas engager de nouvelles dépenses importantes, sûrement motivée par les dettes accumulées avec les dépenses de 1878 à 1881, en conditionnant l'amélioration du système d'écoulement à des travaux effectués aux frais de l'administration publique et sous la direction des ingénieurs du service maritime au port de Dunkerque.

---

<sup>286</sup> AN, F/10/5861, Extrait des délibérations de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 17/11/1894.

## Conclusion de la troisième partie

L'inondation et la crise qu'elle peut amener permettent de rendre compte de la complexité des rapports autour de la gouvernance de l'eau dans la région dunkerquoise à l'époque étudiée. Le moment de l'inondation est alors souvent l'occasion pour les associations de wateringues, que ce soient les commissions administratives mais également des propriétaires indépendants avec le soutien de maires, de pointer du doigt les difficultés qu'ils rencontrent régulièrement et qui sont exacerbées par un épisode météorologique exceptionnel ou bien encore par un dysfonctionnement ou manquement dans la gestion du réseau d'assèchement. On a alors vu comment certains acteurs, des propriétaires agricoles ou encore des ingénieurs ou élus locaux, parviennent à se mobiliser et obtenir le soutien d'autres personnalités ou instances publiques ou privées pour mettre à l'étude des modifications du réseau d'assèchement *a posteriori* ou obtenir des manœuvres immédiates sur le réseau d'assèchement pour répondre à l'urgence.

Les institutions en charge de la gestion des wateringues, des commissions administratives aux services d'ingénieurs, font preuve d'une certaine stabilité au moment de l'inondation et après le rétablissement d'une situation « normale ». Si certains dysfonctionnements et conflits peuvent resurgir dans l'administration, il y a surtout une capacité d'adaptation dans l'urgence pour imaginer des solutions pour maintenir un écoulement des eaux asséchées et réduire le temps durant lequel les terres cultivées sont inondées. De la même manière, l'hiver 1880-1881 qui est caractérisé comme une crise par certains ingénieurs ne débouche même pas sur une réorganisation importante de la gouvernance de l'eau. Les tentatives de mises en relation directes entre les différents services d'ingénieurs et la recherche de solutions collectives pour limiter la récurrence d'inondations matérialisent une sorte de culture du « consensus » chez les ingénieurs des Ponts et Chaussées et leurs autorités qui préféreraient la stabilité et la discussion plutôt que la confrontation. Face à l'inondation, les associations de wateringues parviennent à toujours tenir un certain rôle et faire valoir leurs intérêts. La multiplication des plaintes en période d'inondations reçoit de la part de certains acteurs privées ou ingénieurs une accusation en illégitimité ou incompétence. Les propriétaires agricoles parviennent cependant auprès de certains ingénieurs, notamment du service hydraulique, d'élus ou d'autorités administratives à souligner l'importance, notamment économique, de maintenir les cultures hors de l'eau le plus souvent et de prendre en compte

même légèrement leur autonomie et leurs droits hérités sur le fonctionnement du réseau hydraulique.

L'inondation fait également resurgir des conflits entre ingénieurs, entre propriétaires agricoles ou bien encore entre agriculteurs et ingénieurs. Sur ce dernier point, les commissions administratives insistent alors énormément lorsqu'elles sont victimes d'inondations, surtout à partir des années 1880, sur un favoritisme de l'administration publique pour les acteurs privés et publics en charge du développement du port.

Si au 19<sup>e</sup> siècle, l'agriculture est encore le premier des arts, elle perd à partir de ces années de l'importance en poids économique dans la région dunkerquoise avec le développement économique des activités commerciales et industrielles à Dunkerque autour de son port notamment ; l'agriculture bénéficie néanmoins aussi de la croissance des flux commerciaux par navigation fluviale et maritime. La focalisation sur des enjeux comme l'extension du port et de la ville de Dunkerque et l'intensification du trafic sur les canaux surtout après les inondations de 1880-1881 pointe alors surtout la complexité de l'organisation spatiale du réseau hydraulique et de son interdépendance d'autres activités. Face à l'emprise spatiale de plus en plus importante de ces activités et aux transformations urbaines de l'agglomération dunkerquoise, le réseau d'assèchement dont les débouchés entourent la ville et son port retient alors encore plus l'attention, en plus de celle des administrateurs des waterings souhaitant obtenir de nouveaux travaux à leur niveau, des ingénieurs du port, de leur hiérarchie mais également des autorités municipales de Dunkerque et ses communes voisines.

**PARTIE IV**  
**LES GRANDS PROJETS**  
**D'AMÉNAGEMENT**



La période étudiée, surtout sous la troisième République, peut être associée pour l'agglomération dunkerquoise à un long moment de transformations urbaines en lien avec le développement économique centré sur le port commercial et industriel. Ce dernier prend alors une dimension nouvelle, spatialement et économiquement, et connaît un essor auquel sont souvent associés les noms du ministre des Travaux Publics Freycinet (décembre 1877-décembre 1879) et de la famille d'industriels et élus dunkerquois Trystram.

Le développement du trafic maritime et fluvial à Dunkerque est accompagné de modifications économiques comme le développement industriel et de phénomènes sociaux l'instar de la croissance démographique de la ville et de son agglomération. Divers projets se succèdent alors pour répondre aux nouveaux besoins du port, outillage et espace nécessaire à son développement. Les transformations urbaines et sociales d'une agglomération qui s'étend de façon sporadique au-delà des limites spatiales et administratives de la ville de Dunkerque et son enceinte fortifiée accompagnent ce développement économique.

Face aux objectifs d'extensions du port et de la ville, d'amélioration des liaisons urbaines entre communes adjacentes et d'intensification du transport fluvial, la question hydraulique devient primordiale. Les plusieurs canaux et ouvrages d'évacuation des eaux asséchées à la mer, qui cernent la ville, partagent le régime hydraulique de la navigation fluviale et sont intégrés aux installations militaires et portuaires. Ils sont alors surtout des obstacles aux modifications souhaitées. Il s'agit alors de comprendre comment la question de l'assèchement est intégrée à ces projets d'aménagement. Même si leur but est alors surtout de résoudre le problème de l'emprise spatiale de l'assèchement dans l'espace urbain et portuaire et de son interdépendance avec la navigation, quelle place ces projets donnent-ils aux acteurs du dessèchement dans la prise de décision relative à des aménagements à des échelles supérieures à celle des sections de wateringues et quelles répercussions ont-ils sur le fonctionnement du réseau d'assèchement et sa gouvernance ?

Le « projet » porté par des ingénieurs des Ponts et Chaussées est alors une forme d'action collective de projection et d'appropriation de travaux en amont de leur exécution. La conception de l'avant-projet puis du projet est normalisée et institutionnalisée, soumise à des procédures strictes auxquelles l'ingénieur en charge individuellement d'un projet doit se soumettre<sup>1</sup>. Soumis à l'examen de sa hiérarchie (Conseil Général des Ponts et Chaussées et ministère des Travaux Publics) et à des délibérations entre acteurs, l'élaboration d'un projet unique résulte alors de négociations collectives qui consistent alors à « définir, à décider, ce

---

<sup>1</sup> F. Graber, « Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIIIe-XIXe siècles) », art cit, p. 31.

que doit être l'ouvrage et comment il doit être réalisé »<sup>2</sup>. Il ne laisserait alors que peu de marge de manœuvre à l'étape de réalisation des travaux par l'entrepreneur.

---

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 26.

# Chapitre 11. L'ère des grands projets qui touchent aussi l'assèchement

## 1. Le développement et l'extension portuaire, de Freycinet aux années 1920

Le territoire dunkerquois connaît des mutations économiques et urbaines semblables à celles observées à l'échelle nationale voire européenne du milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Durant l'éphémère Seconde République et les premières années du Second Empire, on voit alors se développer l'industrie qui prend enfin une part non négligeable dans la croissance économique française<sup>3</sup>. Le port profite également de l'émergence d'un marché national dont la principale cause est l'extension des moyens de transport. On assiste à partir de 1842 et sous tout le second Empire à une accélération de la construction de chemins de fer sous le principe de la concession, où l'Etat se charge des infrastructures et les compagnies concessionnaires des superstructures (rails, gares) et de l'exploitation<sup>4</sup>.

L'arrivée du chemin de fer à Dunkerque en 1848 et l'ouverture d'un bassin du commerce en 1856 sont alors primordiaux. D'un petit port de pêche et de commerce, Dunkerque devient dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle un des premiers ports de commerce et industriels du pays. Un des rôles majeurs de Dunkerque est alors d'assurer les besoins de l'arrière-pays en produits nécessaires pour son agriculture et son industrie florissante et de lui offrir des marchés d'exportation. Elle profite par conséquent de la « vocation industrielle » des régions du Nord de la France et de la Belgique qui s'affirme surtout à partir de la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Il s'agit alors de fournir la grande industrie textile autour de Lille, le bassin houiller à Anzin, la chimie et la métallurgie à Lens<sup>5</sup> puis les bassins miniers ou encore les centres usiniers d'Alsace et Lorraine après 1918<sup>6</sup>, mais aussi les petites industries rurales et les cultures qui prennent encore une place importante dans l'économie régionale (pommes de terres, lin, chicorée, betteraves sucrières...).

En parallèle de l'essor du commerce maritime, des industries s'implantent à Dunkerque suivant la politique économique du second Empire et l'industrialisation. Il s'agit alors de huileries, d'industrie du bois ou encore d'industrie textile. Elles profitent des infrastructures

---

<sup>3</sup> Q. Deluermoz, *Le crépuscule des révolutions*, op. cit., p. 150.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 163.

<sup>5</sup> A. Cabantous (ed.), *Histoire de Dunkerque*, op. cit., p. 159.

<sup>6</sup> AMDK, 3D2, Projet d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension de Dunkerque et ses communes voisines, 1923.



portuaires complétées avec un réseau ferré organisé autour des docks à partir de 1905<sup>7</sup>. Des plus grandes industries arrivent à Dunkerque à la fin du 19<sup>e</sup> et au début du 20<sup>e</sup> siècle : les Ateliers et Chantiers de France font aux abords du chenal du port de la construction navale et de l'aciérie à partir de 1898 (fig. 15). L'usine sidérurgique des Dunes s'installe dans la commune de Leffrinckoucke à l'Est à proximité du canal de Furnes en 1913 tandis que l'huilerie Lesieur est construite au Sud de Dunkerque dans la commune périphérique de Coudekerque-Branche en 1909.

Le trafic de marchandises dans le port dunkerquois a par conséquent constamment augmenté à partir des années 1850 avec un rythme de croissance encore plus soutenu à partir des années 1880. Nous renvoyons à un tableau de l'ouvrage dirigé par Alain Cabantous qui résume l'évolution du nombre de tonnes de marchandises qui transitent chaque année par le port de Dunkerque. En 1922, c'est près de cinq millions de tonnes de marchandises qui passent par Dunkerque<sup>8</sup>. L'augmentation du trafic commercial n'est pas réalisée uniquement par l'augmentation certes importante du nombre de navires qui transitent par Dunkerque mais également par l'augmentation de la capacité de stockage des navires, qui sont aussi de plus en plus imposants. Les acteurs locaux et l'Etat national ont alors projeté et exécuté des travaux d'extension et d'amélioration du port.

EVOLUTION DU TRAFIC PORTUAIRE		
	Nombre de navires	Volume (en tonneaux)
1845	2 783	217 318
1848	2 791	217 926
1850	3 999	310 277
1856	4 482	438 346
1859	5 114	544 584

MOUVEMENT DU PORT		
	Nombre de navires	Volume (en tonneaux)
1850	3 999	310 277
1856	4 482	438 346
1859	5 114	544 584
1869	5 403	871 043
1871	6 728	1 149 144

Tableau 5. Nombres de navires et volume de marchandises qui transitent par Dunkerque par année. Alain Cabantous (ed.), *Histoire de Dunkerque*, Toulouse, Privat, 1983, p. 148.

<sup>7</sup> A. Cabantous (ed.), *Histoire de Dunkerque*, op. cit., p. 160.

<sup>8</sup> AMDK, 3D2, Projet d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension de Dunkerque et ses communes voisines, 1923.

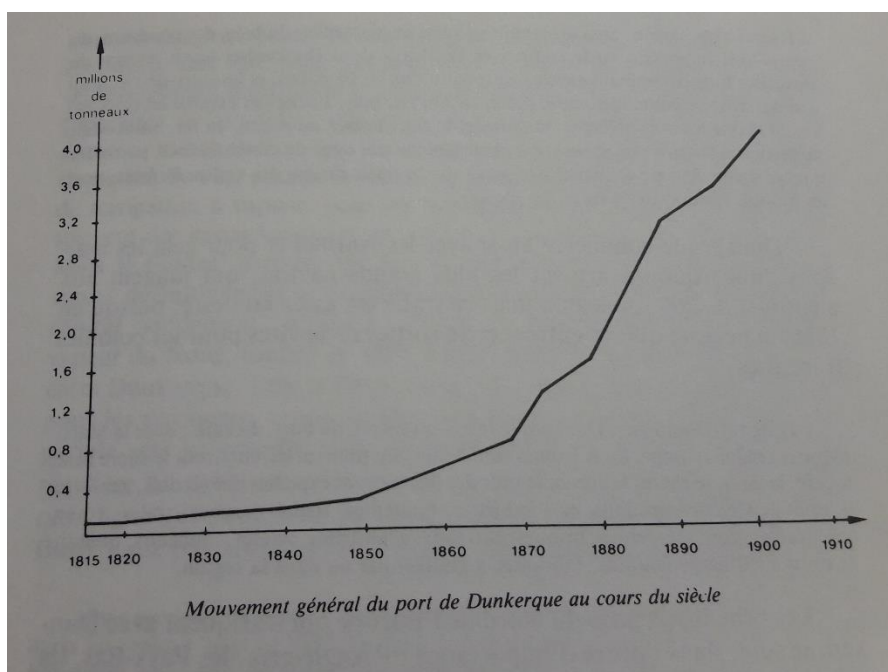


Tableau 6. Evolution du trafic du port de Dunkerque en millions de tonnes de marchandises. Ibid.

Sans revenir en détails sur l'histoire connue de l'extension et de l'équipement du port de Dunkerque, on abordera ici les grandes lignes et principes des différents projets qui ont transformé l'espace maritime dunkerquois pour ensuite pouvoir aborder leur impact sur les aménagements hydrauliques et l'espace urbain. Après l'ouverture de son bassin du commerce, Dunkerque prend un certain temps pour s'équiper d'infrastructures répondant aux besoins de l'augmentation du trafic et de l'élargissement des bateaux. Le prolongement du bassin Ouest devenu « darse 1 » et la construction de l'écluse Ouest dans l'avant-port (écluse Guillaïn) ont mis près de vingt ans pour être enfin finalisés en 1880<sup>9</sup>. Une première loi (24/12/1875) projette des travaux d'extension du port et un léger déplacement des fortifications de la ville pour les exécuter<sup>10</sup>.

L'intégration de Dunkerque au plan du ministre des Travaux Publics Freycinet (décembre 1877- décembre 1879) est un des faits déclencheurs des multiples travaux portuaires qui ont eu lieu jusqu'à la loi du 24 décembre 1903 (plan Baudin). La modernisation et l'extension des ports maritimes est la « troisième pièce [du] dispositif visant à développer un

<sup>9</sup> AMDK, 507, Arrêté préfectoral du 23/10/1880.

<sup>10</sup> ADN, 66J1094, Rapport du comité technique du Génie sur le projet d'extension du port et les modifications connexes à faire subir à la fortification de la Place de Dunkerque, 12/02/1901.

système de transports cohérent et complémentaire sur le territoire national »<sup>11</sup> souhaité par le ministre et qui a transformé les logiques d'aménagement de nombreux territoires<sup>12</sup>. Même si l'investissement financier réel de l'administration publique ne serait pas aussi important qu'il est communément admis, l'octroi de crédits et la loi adoptée reconnaissant d'intérêt public les travaux portuaires décrits dans les grandes lignes dans des avant-projets dynamisent la transformation des ports français.

C'est particulièrement vrai pour Dunkerque que Freycinet voit comme le meilleur rival pour concurrencer les ports de Rotterdam et surtout d'Anvers, en face duquel le port flamand français est clairement sous-équipé<sup>13</sup>. Dunkerque, avec Le Havre, est un des principaux bénéficiaires des crédits extraordinaires accordés aux ports (74 251 472 francs pour Dunkerque entre 1879 et 1900, 83 364 728 pour Le Havre sur un total de 430 205 989 francs<sup>14</sup>). La loi promulguée le 31 juillet 1879 déclare d'utilité publique les travaux pour l'amélioration et l'extension du port de Dunkerque et évalue à 50 000 000 de francs le crédit extraordinaire pour leur exécution, dont 15% sont payés conjointement par la Chambre de Commerce de Dunkerque et la ville<sup>15</sup>.

Les deux décennies suivantes, le port est donc étendu et équipé pour accueillir un trafic croissant de navires commerciaux de plus en plus larges : en 1890, les darses 2, 3 et 4 sont mises en service (fig. 4), tandis qu'une nouvelle écluse dite « écluse Trystram » est terminée en 1896. Le chenal est élargi en 1890 (fig. 5). Des travaux sont également mis en place pour mieux desservir par la navigation fluviale en lien avec l'augmentation du trafic. L'amélioration des canaux navigables figure également dans le plan Freycinet, formant avec la desserte du pays par le chemin de fer les deux grands axes les plus connus de sa politique. C'est dans ce cadre que sont exécutés des travaux dans les canaux autour de la région dunkerquoise. Pour améliorer l'embranchement de Dunkerque à la Belgique (en extension de l'embranchement de l'Escaut vers la mer à Dunkerque), le plan Freycinet prévoit d'approfondir le canal de Bergues et d'élargir le canal de la Basse-Colme (pour relier Dunkerque à la Belgique par le Sud)<sup>16</sup> tandis que le canal de Furnes (pour relier Dunkerque à la Belgique par le Nord) subit des travaux à la fin de sa concession dans les années 1890 et 1900.

---

<sup>11</sup> Bruno Marnot, « La politique portuaire de Charles de Freycinet », *Bulletin de la Sabix. Société des amis de la Bibliothèque et de l'Histoire de l'École polytechnique*, 2016, n° 58, p. 31.

<sup>12</sup> Pierre Cornu, « Charles de Freycinet ou l'ingénierie de la Res Publica », *Bulletin de la Sabix. Société des amis de la Bibliothèque et de l'Histoire de l'École polytechnique*, 2016, n° 58, p. 48.

<sup>13</sup> B. Marnot, « La politique portuaire de Charles de Freycinet », art cit, p. 32.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 37.

<sup>15</sup> AMDK, 507, Loi du 31/07/1879.

<sup>16</sup> Annales du Sénat et de la Chambre des députés, Annexe n°862, Projet de loi relatif au classement et à l'amélioration des voies navigables, 28/10/1878, disponible sur [gallica.bnf.fr](http://gallica.bnf.fr).

Le 24 décembre 1903 est adoptée une nouvelle loi qui prolonge le programme d'extension du port pour un coût estimé de 26 000 000 de francs. Celui-ci comporte l'allongement des darses 3 et 4 pour obtenir 1,55 kilomètres de quais en plus, le prolongement du canal de l'île Jeanty déjà en partie creusé pour relier les darses 1 et 2 aux canaux intérieurs (canal de Mardyck) (fig.5) et pour permettre cette extension la suppression d'une partie des fortifications et la déviation encore plus à l'Ouest du canal d'écoulement des eaux des sections de wateringues de l'Ouest, finalisé en 1909<sup>17</sup>, qui sert aussi de fossé défensif sur lequel on a construit un parapet militaire.

Comme pour le programme adopté en 1879, la Chambre de Commerce et la ville de Dunkerque participent financièrement à ce programme de travaux<sup>18</sup>. Les dépenses de la Chambre de Commerce sont en partie équilibrées par un droit de tonnage sur les navires passant au port que le gouvernement lui accorde en 1879 et qu'il prolonge alors en 1903. Au tout début du 20<sup>e</sup> siècle, on envisage une extension à l'Ouest par la construction de 5 darses supplémentaires (10 au total) (fig. 16). Une nouvelle loi d'extension du port adoptée le 5 février 1910 projette la construction de la cinquième darse qui est finalisée avant 1914<sup>19</sup>.

A la sortie de la guerre, les ingénieurs du port imaginent un nouveau programme d'extension du port, demandé dès 1912 par le ministère des Travaux Publics, pour correspondre aux besoins du port qui doit s'adapter à une augmentation du trafic encore plus rapide que projetée. Dans ce programme fixé dans les grandes lignes par une décision ministérielle du 23 septembre 1918, on définit les principes d'un grand aménagement hydraulique définitif censé évacuer les eaux de toutes les sections de wateringues du Nord<sup>20</sup>. Il s'agit alors surtout d'en finir avec le déplacement par à-coups et coûteux du canal d'évacuation des eaux à l'Ouest du port. Libéré de cet obstacle et des ouvrages défensifs, le port pourrait alors s'étendre à volonté à l'Ouest.

---

<sup>17</sup> AMDK, 507, Chambre des députés, Projet de loi ayant pour objet l'extension du port de Dunkerque, annexé au procès-verbal de la séance du 2 juillet 1901.

<sup>18</sup> AMDK, 507, Procès-verbal des délibérations de la chambre du commerce de Dunkerque, 15/12/1903.

<sup>19</sup> ADN, S9404, Annonce d'adjudication du 10/12/1913 pour la construction de la 5<sup>e</sup> darse dans les bassins Freycinet.

<sup>20</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte close le 20/03/1919 au sujet de l'avant-projet d'un exutoire unique des wateringues à l'Est de Dunkerque.

## 2. « Dunkerque étouffe dans sa ceinture »

La ville de Dunkerque en tant que telle connaît dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle une augmentation de sa population en lien notamment avec le développement du port et l'implantation d'industries. Entre 1851 et 1872 notamment, elle passe de 29 100 à 34 400 habitants<sup>21</sup>. Dunkerque suit alors le même phénomène d'entrée dans une « nouvelle ère urbaine » synonyme sous le Second Empire d'aménagements urbains plus nombreux notamment en lien avec l'industrialisation et d'augmentation de la population dans les villes françaises<sup>22</sup>.

Le dernier quart du 19<sup>e</sup> siècle voit se former une véritable agglomération dunkerquoise avec une urbanisation croissante et une augmentation de la population encore plus forte. Seulement, la commune de Dunkerque arrive rapidement à saturation d'habitants et manque d'espace dans son enceinte fortifiée. Des villes indépendantes se constituent alors en périphérie et accueillent des habitants de plus en plus nombreux. A l'Est de Dunkerque se forme Rosendaël, une ville surtout résidentielle accueillant des classes moyennes et aisées. Dans les années 1890, sa partie littorale se détache pour s'appeler Malo et devenir une station balnéaire réservée aux habitations plus luxueuses. Au Sud et au Sud-Ouest, les grands espaces de Coudekerque-Branche et Saint-Pol accueillent des industries et des quartiers d'habitations pour leurs ouvriers et les dockers. Autour de la fin du 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup> siècle, l'explosion démographique et l'urbanisation de la région dunkerquoise se fait donc dans ces communes, en dehors de Dunkerque et ses murs.

	Dunkerque	Coudekerque-Branche, Malo-les-bains, Rosendael et Saint-Pol
1851	29 100	6 077
1872	34 400	10 622
1911	38 900	45 000

Tableau 7. Nombres d'habitants à Dunkerque et dans ses communes d'agglomérations (Coudekerque-Branche, Malo-les-bains, Rosendael, Saint-Pol).

D'après Alain CABANTOUS (dir.), *Histoire de Dunkerque*, op. cit., p. 165.

<sup>21</sup> A. Cabantous (ed.), *Histoire de Dunkerque*, op. cit., p. 165.

<sup>22</sup> Q. Deluermoz, *Le crépuscule des révolutions*, op. cit., p. 139-140.

Un des objectifs des élus dunkerquois est, alors que le port amorce une extension à l'Ouest, d'étendre la ville et de l'embellir, pour faire un « Grand Dunkerque » à côté d'un grand port. Dès 1879 et le vote de la loi projetant l'extension du port, le conseil municipal de Dunkerque mais aussi la Chambre de Commerce soutiennent le besoin d'étendre la ville pour accompagner le développement économique du port ou encore le besoin de main d'œuvre. La Chambre de Commerce met en avant les avantages que pourraient constituer la création d'une deuxième agglomération à l'Ouest pour accompagner le développement du port et l'augmentation de la population qu'il suppose<sup>23</sup>.

La municipalité de Dunkerque crée une commission pour étudier la possibilité d'agrandir la ville, qui nécessiterait alors de repousser les fortifications<sup>24</sup>. Le rapport d'une seconde commission formée par la municipalité suivante deux ans plus tard détaille les enjeux, et, soutenue par l'ingénieur en chef du service maritime, propose un nouveau tracé pour l'enceinte fortifiée de la ville. Les nouveaux espaces devraient alors servir à construire des infrastructures publiques nouvelles que la superficie actuelle ne permet pas d'entreprendre, comme des hôpitaux, des écoles et également des nouveaux logements, qui aideraient notamment à résoudre les problèmes d'hygiène liés à l'entassement de la population.

Le rapport souligne la disproportion entre l'espace réservé aux ouvrages portuaires (234 hectares) et celui réservé à la ville (120 hectares) et propose un tracé qui multiplierait par cinq la superficie ceinte par les fortifications à l'époque. Anvers, principal port concurrent, fait office d'exemple de grande ville qui sait accompagner le développement d'un grand port commercial : « à Anvers, notamment, on a enfermé dans l'enceinte 14 fois la surface du port. » Les arguments sont également et surtout économiques : la nouvelle enceinte offrirait tout d'abord l'espace suffisant pour permettre toute l'extension du port future, tandis que la municipalité pourrait contrôler au mieux l'installation des industries et des quartiers ouvriers qui s'implantent le long des canaux à l'extérieur de la ville actuelle. On cherche également à limiter la perte d'habitants au détriment des communes voisines<sup>25</sup>.

Même si cette demande obtient le soutien du ministre des Travaux Publics en 1882, le projet ne voit pas le jour sous le refus du Comité du Génie qui estime en 1884 qu'une nouvelle extension des fortifications affaiblirait trop les défenses de Dunkerque déjà entamées par leur

---

<sup>23</sup> AMDK, 3D2, Procès-verbal des délibérations de la Chambre de Commerce de Dunkerque, 18/11/1879.

<sup>24</sup> AMDK, 3D2, Rapport de la commission de la municipalité de Dunkerque au sujet de l'agrandissement de la ville de Dunkerque, 26/12/1879.

<sup>25</sup> AMDK, 3D2, Extrait du procès-verbal de la séance du Conseil Municipal de Dunkerque du 30/11/1881, Délibérations concernant le rapport de la commission étudiant l'extension de la ville.

dernier déplacement en 1875<sup>26</sup>. En 1893, une commission municipale réitère la demande de déclassement de Dunkerque en s'appuyant toujours sur le projet présenté une dizaine d'années plus tôt<sup>27</sup>.

La municipalité dunkerquoise cherche tout de même les années suivantes à obtenir la possibilité de s'étendre et d'ouvrir ses communications avec les communes périphériques. C'est dans cet objectif que la ville a participé financièrement aux travaux validés en 1903 qui ont supprimé une partie des fortifications à l'Ouest et étendu le terrain entouré de l'exutoire Ouest des waterings et son parapet défensif<sup>28</sup>.

Lorsque des conférences mixtes entre services sont réunies pour déterminer les conditions d'un nouveau programme d'extension du port à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, la municipalité essaye de lier l'extension du port à l'agrandissement de la ville, en conditionnant sa participation financière aux travaux à l'autorisation de mettre à l'étude un projet d'agrandissement et d'avoir un droit de regard sur les travaux du port<sup>29</sup>. Une gare est notamment installée sur les terrains obtenus. En 1908, la liste municipale menée par le républicain Henri Terquem et soutenue par Jean-Baptiste Trystram gagne les élections sous la promesse de faire de Dunkerque une grande ville libérée de ses remparts<sup>30</sup>.

Après la première guerre mondiale, le gouvernement veut, au travers de la loi du 14 mars 1919, que les communes de plus de 10 000 habitants se dotent d'un projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension<sup>31</sup>. Dunkerque est concernée et sa municipalité prend une initiative originale en refusant de mener un plan d'aménagement uniquement réservé à la commune et en obtenant plutôt l'autorisation de mener un projet d'aménagement commun avec les villes périphériques. Ainsi, les élus dunkerquois ne conçoivent désormais plus l'extension de la ville comme une initiative individuelle qui engloberait les communes limitrophes après le démantèlement de son enceinte, mais comme une « entente intercommunale »<sup>32</sup> au sein de laquelle les communes montent un projet commun. Cette initiative a pour objectif de mutualiser les dépenses relatives à l'élaboration de ces plans et à leur exécution et de faire un plan

---

<sup>26</sup> P. Diest, *Le Nord-Pas-de-Calais et l'armée de 1871 à 1914, op. cit.*, p. 351-352.

<sup>27</sup> AMDK, 3D2, Rapport d'une commission municipale, Extrait des délibérations du Conseil Municipal de Dunkerque du 29/12/1893.

<sup>28</sup> P. Diest, *Le Nord-Pas-de-Calais et l'armée de 1871 à 1914, op. cit.*, p. 428.

<sup>29</sup> AMDK, 5O7, Délibérations du Conseil Municipal de Dunkerque, 19/01/1900.

<sup>30</sup> A. Cabantous (ed.), *Histoire de Dunkerque, op. cit.*, p. 165.

<sup>31</sup> AMDK, 3D2, Consignes sur l'établissement des plans et la répartition des frais pour les plans d'extension et d'aménagement des villes prévu dans la loi du 14/3/1919.

<sup>32</sup> AMDK, 3D2, Projet d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension de Dunkerque et ses communes voisines, 1923.

d'aménagement d'ensemble cohérent notamment pour relier les différentes communes par de nouvelles voies ou encore pour élaborer des tracés de canalisations d'eau et d'égouts communs<sup>33</sup>. Les communes délèguent alors à Dunkerque la responsabilité d'établir le projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension qu'elle fait faire par l' « Union urbaniste » sous la rédaction de l'architecte Agache.

Le plan (fig. 20) édité en 1923 suppose le démantèlement de toutes les fortifications autour de Dunkerque et l'établissement d'un canal exutoire définitif rejetant toutes les eaux des wateringues à l'Est de Dunkerque et traversant Rosendaël<sup>34</sup>. Il y détaille les modifications que devraient subir chaque commune ou des terrains encore plus précis et le type d'activité et de population qu'elle doit accueillir. En ce qui concerne les territoires Est de la ville de Dunkerque entre son ancien territoire et Malo au nord du canal de Furnes, obtenus par suite du démantèlement des fortifications et du comblement de leurs fossés, on imagine par exemple un nouveau centre civique et commercial destiné à l'habitation des classes aisées organisé autour de la « place Flamande ». On souhaite également faire disparaître au maximum les usines installés sur la partie à l'Est du canal de Bergues de Coudekerque-Branche, destinée à être un quartier de résidence pour la « population moyenne et ouvrière ». Le plan prévoit par ailleurs la construction d'un boulevard circulaire à l'emplacement des fortifications censé relier le centre de Dunkerque aux centres importants (place Flamande face au littoral, centre de Rosendaël, centre Coudekerque-Branche) et permettre l'ouverture de grandes avenues reliant toutes ces villes (fig. 20). Au niveau de la gouvernance, le plan émet l'hypothèse d'un Conseil d'Administration commun aux municipalités dans lequel siègeraient des représentants de chacune ; il aurait la charge des intérêts communs, comme la circulation, l'hygiène, la police, l'éclairage ou encore les grands d'intérêt général et se doterait de services techniques compétents et d'un budget important. Ces hypothèses veulent alors emboîter le pas aux syndicats de communes jugés insuffisants qui permettent alors aux communes de mutualiser les travaux de transports en commun, du traitement des ordures ménagères ou encore des réseaux d'égouts.

La majorité des travaux projetés dans ce plan ne sont pas mis en place rapidement ou sont tout bonnement abandonnés, du fait des difficultés administratives à faire approuver le plan par la commission départementale traitant le sujet et à obtenir le démantèlement des

---

<sup>33</sup> AMDK, 3D2, Recueil des délibérations relatives à l'application de la loi du 14 mars 1919, la création d'une entente intercommunale et la convention établie entre Dunkerque, les communes suburbaines et « l'union urbaniste ».

<sup>34</sup> AMDK, 3D2, Projet d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension de Dunkerque et ses communes voisines, 1923.



fortifications mais également à cause de l'ajournement des travaux de l'exutoire définitif des waterings débutés en 1923 et stoppés en moins d'un an<sup>35</sup>.

« Dunkerque étouffe dans sa ceinture » dit le rapport de la commission municipale en 1881<sup>36</sup>, et elle réclame sa démolition jusqu'à son obtention en 1929, malgré un arrêté qui déclasse la place dès 1921. La ville est en retard par rapport à d'autres villes françaises fortifiées comme Paris ou Lille, libérées intégralement ou d'une partie de leurs murailles, qui font figure d'exemple pour la population dunkerquoise et ses élus. Quelques conseillers municipaux dunkerquois prennent l'exemple de Paris qui a remplacé une partie de ses défenses par un système de forts détachés<sup>37</sup>. Il faut attendre la première guerre mondiale et l'abandon de la « foi » envers le système de défense hérité de Vauban<sup>38</sup>, l'issue des pourparlers concernant la répartition des anciens terrains militaires<sup>39</sup> et le règlement de la question de l'exutoire définitif des waterings pour enfin voir disparaître les murailles. La partie Ouest est alors déclassée et autorisée à être détruite en 1925<sup>40</sup> tandis que l'enceinte est intégralement dérasée en 1929.

L'extension puis le démantèlement de l'enceinte fortifiée dunkerquoise sont fortement souhaités par la Chambre de Commerce et les ingénieurs du service maritime pour ouvrir la voie à une extension du port. Les travaux relatifs au dérasement des murailles et des fossés sont par conséquent pris en charge par les fonds des Travaux Publics et assurés par les ingénieurs du service maritime qui sont les premiers intéressés. Les pourparlers entre services civils et militaires dans les années 1920 montrent comment les responsables militaires insistent pour cette entière prise en charge par les services du port<sup>41</sup>.

L'extension du port qui pousse à libérer la ville des fortifications tout d'abord du côté Ouest est une opportunité pour les autorités municipales de Dunkerque pour demander les mêmes travaux tout autour de son enceinte. Dans les années 1920, ce sont aussi les communes

---

<sup>35</sup> AMDK, 3D2, Note de la municipalité concernant l'extension de Dunkerque, « Ce qui a été fait de 1919 à 1926 », 24/08/1926.

<sup>36</sup> AMDK, 3D2, Procès-verbal des délibérations du Conseil Municipal de Dunkerque du 30/11/1881 traitant du rapport d'une commission municipale sur l'extension de la ville.

<sup>37</sup> AMDK, 3D2, Propositions de conseillers municipaux probablement lors d'une séance du Conseil Municipal de Dunkerque, 1898.

<sup>38</sup> AMDK, 3D2, Projet d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension de Dunkerque et ses communes voisines, 1923.

<sup>39</sup> ADN, 66J1100, Décret du président de la République Gaston Doumergue qui déclasse toute la partie de l'enceinte fortifiée entre le canal de Mardyck et les fronts de mer Est, 16/02/1930 et ADN, 66J1100, Décret du président de la République Gaston Doumergue, 14/03/1925.

<sup>40</sup> ADN, 66J1100, Décret du président de la République Gaston Doumergue, 14/03/1925.

<sup>41</sup> ADN, 66J1100, Rapport du chef de bataillon Scherb, chef du Génie à Dunkerque au sujet des propositions du ministre des Travaux Publics sur la répartition des terrains, 18/04/1923.

formant l'agglomération qui voient dans le déclassement général tant attendu une opportunité pour ouvrir la ville en supprimant des barrières spatiales et institutionnelles.

Outre les meilleures communications entre communes par des nouvelles voies, la libération d'anciens terrains militaires est également appropriée par la ville de Dunkerque, avec par exemple le projet d'un nouveau quartier « Dunkerque-Plage » entre le port et Malo-les-bains<sup>42</sup> à proximité de la Place Flamande (fig. 20 et fig. 22).

Le démantèlement des fortifications, envisagé finalement tout autour de Dunkerque pour le développement du port à l'Ouest et l'extension de la ville de Dunkerque, dépend d'enjeux militaires qui ont reporté ou amoindri les projets envisagés à cause notamment du temps de tractation pour déterminer les conditions nouvelles de défense ou encore la répartition des anciens terrains militaires.

### **3. Les canaux de dessèchement : une emprise spatiale qui retarde le développement commercial**

Pour mettre en œuvre ces extensions de l'espace urbain et portuaire en étendant puis en rasant les fortifications, le sort des canaux d'évacuation des eaux des waterings doit être pensé et réglé. En effet, ceux-ci figurent comme des barrières spatiales à la fois à l'Est comme à l'Ouest et compliquent l'exécution d'ouverture des fortifications.

A l'Ouest de Dunkerque, les eaux des sections de waterings de l'Ouest et du canal de Bergues s'écoulaient jusque dans les années 1900 par les fossés des fortifications de l'Ouest entourant la ville et son port. Les fossés ont été élargis et légèrement déplacés en 1875 mais ils n'ont pas modifié les principes généraux du régime hydraulique. A l'Est de la ville, c'est le canal des Moères, évacuant la plupart des eaux de la 4<sup>e</sup> section des waterings, qui se déverse dans les fossés de fortifications. Jusqu'en 1881, son débouché à la mer est alors le canal de la Cunette, creusé dans les fossés défensifs. Après la chute de son écluse maritime, son cours est dévié pour se jeter dans les fortifications pour arriver à la mer par l'écluse du Bastion 28.

Un obstacle supplémentaire au développement économique en lien avec le port est l'interdépendance du dessèchement et de la navigation fluviale. Ainsi, on a déjà expliqué en quoi l'écoulement du canal des Moères par le sas octogonal constitue un obstacle pour la navigation entre le port et la Flandre belge par le canal de Furnes. La construction entre 1905

---

<sup>42</sup> AMDK, 3D2, Projet d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension de Dunkerque et ses communes voisines, 1923 et AMDK, 3D2, Note de la municipalité concernant l'extension de Dunkerque, « Ce qui a été fait de 1919 à 1926 », 24/08/1926.

et 1909 d'une dérivation du canal des Moères par un siphon sous le canal de Furnes pour rejeter les eaux directement dans les fossés est une amélioration surtout motivée surtout par l'augmentation du trafic fluvial, bien que rendre indépendant l'assèchement de ce canal constitue un souhait réalisé et longtemps souhaité par les agriculteurs de la 4<sup>e</sup> section. L'évacuation du canal de Bergues par le canal de Jonction vers l'Ouest utilisé pour la navigation est également représentatif de cette problématique.

Par conséquent, lorsqu'est adopté le plan Freycinet en 1879 et sont reconnus d'utilité publique les projets d'agrandissement du port et d'amélioration de ses liaisons à son hinterland par les canaux, les cours d'eau évacuant les eaux d'assèchement autour de Dunkerque figurent comme des obstacles tout autant que les fortifications dont ils utilisent les fossés. Les grands programmes d'extension du port et d'aménagement de la ville projetés à la fin du 19<sup>e</sup> siècle jusqu'à 1929 tentent de résoudre cette question.

Le projet étudié par la ville de Dunkerque en 1879 et proposé par le ministre des Travaux Publics en 1883 conserve la vision de l'assèchement par les fossés de fortifications<sup>43</sup>. Ce projet vise à étendre de manière considérable l'enceinte militaire qui engloberait Rosendaël, principal lieu d'extension urbaine et foyer de population à l'époque, mais aussi Coudekerque-Branche et Saint-Pol, lieux d'implantation d'industries et de quartiers de population ouvrière. Ce projet a obtenu le concours des ingénieurs du port et du ministère des Travaux Publics car il aurait ouvert un champ important pour permettre la construction d'infrastructures en lien avec l'activité portuaire comme une gare maritime. Les canaux d'évacuation des eaux des waterings continueraient d'utiliser les fossés des fortifications étendues. La commission municipale en charge de ce projet fait valoir une amélioration considérable pour le dessèchement car les nouveaux fossés seraient moins rectilignes et on pourrait construire sur leur long plusieurs voies supplémentaires d'évacuation. Elle met en avant la possibilité nouvelle de relier un deuxième canal de la 4<sup>e</sup> section des waterings directement aux fossés de l'Est, le Snackdyck et ainsi suppléer le canal des Moères.

A partir de 1899, la reprise des études concernant un nouveau programme d'extension du port pose de nouvelles idées sur la manière de gérer les canaux d'assèchement dans l'espace urbain dunkerquois. Les ingénieurs du service maritime conçoivent alors tout d'abord un canal exutoire à l'Ouest qui partirait du canal de Bergues et contournerait la ville et le port de Dunkerque pour se jeter dans les nouveaux fronts de mer et l'avant-port à l'Ouest (fig. 16). Ce

---

<sup>43</sup> AMDK, 3D2, Procès-verbal de la séance du Conseil Municipal de Dunkerque du 30/11/1881 sur le rapport de la commission municipale étudiant l'extension de la ville.

projet de canal exclusivement réservé au dessèchement apparaît dans la perspective d'un démantèlement de l'enceinte défensive, souhaité et par les ingénieurs du service maritime et leur hiérarchie<sup>44</sup>. Cette large dérivation du canal de Bergues contournerait Dunkerque alors surtout pour des raisons financières (les terrains dans la ville sont trop chers pour des expropriations notamment), et elle passerait sous le canal de Bourbourg (canal de navigation) par un siphon<sup>45</sup>.

Ce projet est rapidement reporté : en mars 1901, le résultat d'une nouvelle conférence mixte prévoit à la place un canal défensif et d'évacuation des wateringues provisoire aux frais du service maritime pour avoir le droit d'ouvrir une brèche dans les fortifications Ouest pour étendre le port<sup>46</sup>. Le programme finalement établi par la loi du 24 décembre 1903 consiste à ouvrir une brèche à l'Ouest sans faire de grandes nouvelles fortifications ou de nouveaux fossés défensifs. Un canal de dérivation provisoire (fig. 5) est finalement creusé pour permettre l'allongement rapide des darses 3 et 4 et le dérasement d'une partie des fortifications. Ce canal vient remplacer l'écoulement des eaux des wateringues par leurs fossés. Sur la demande des autorités militaires<sup>47</sup>, il remplit également sa fonction défensive qui consiste à cerner la ville afin de pouvoir réaliser une inondation défensive sur la périphérie rurale et de tout de même faire office de barrière spatiale en construisant le long du canal un parapet défensif<sup>48</sup>.

L'idée d'un grand canal exutoire des wateringues de l'Ouest partant du canal de Bergues définitif qui remplacerait ce canal de dérivation provisoire et qui contournerait largement Dunkerque fait tout de même son chemin, d'autant plus que l'activité du port réclame rapidement une nouvelle extension spatiale. Dès 1912, le ministre des Travaux Publics met à l'étude un nouveau programme de travaux pour étendre le port et par conséquent aussi pour modifier le système d'évacuation des wateringues<sup>49</sup>. La solution envisagée dans l'avant-projet dressé par l'ingénieur en chef du service maritime Bourgeois dès 1917 pour enfin se libérer de l'obstacle du canal à l'Ouest et de laisser l'étendue pour le port est alors de faire un canal

---

<sup>44</sup> ADN, 66J1094, Lettre du 20/05/1899 d'un ingénieur du service maritime, citée dans le Rapport du Comité technique du Génie sur le projet d'extension du port, 12/02/1901.

<sup>45</sup> AMDK, 507, Procès-verbal de la conférence mixte au premier degré sur l'extension du port de Dunkerque, 12/09/1900.

<sup>46</sup> AMDK, 507, Lettre du ministre des Travaux Publics au préfet du Nord, 15/06/1901.

<sup>47</sup> AMDK, 507, Chambre des députés, Projet de loi ayant pour objet l'extension du port de Dunkerque, annexe au procès-verbal de la séance du 2/07/1901.

<sup>48</sup> ADN, S7987, Programme des travaux d'extension du port de Dunkerque (loi du 24 décembre 1903), dressé par un ingénieur du service maritime, 28/11/1905, validé par l'ingénieur en chef du service, 28/11/1905.

<sup>49</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte au sujet de l'extension du port, 20/03/1919.

exutoire unique à l'Est de la ville qui remplacerait les deux canaux existants<sup>50</sup> (fig. 17 et fig. 18).

Celui-ci aurait alors un tracé totalement indépendant des fossés des fortifications amenées à disparaître après la première guerre mondiale. Il débiterait au canal de Bergues au lieu-dit des 7 planètes, soit sensiblement au même endroit que le grand canal de dérivation à l'Ouest qui avait été imaginé, et rejoindrait la mer au même emplacement que le débouché actuel des fossés Est en contournant Coudekerque-Branche. Le canal est censé évacuer les eaux de toutes les sections de wateringues de la région dunkerquoise, puisque le canal des Moères s'y écoulait en amont du croisement avec le canal de Furnes. Enfin, la partie des eaux des sections de wateringues de l'Ouest qui s'évacuent dans les canaux de Mardyck et de Bourbourg s'y évacueraient *via* le canal de Furnes dont le croisement avec le canal exutoire formerait un nouveau sas octogonal avec quatre écluses<sup>51</sup>. Ce détail est modifié assez rapidement et le projet final ne fait plus croiser le canal exutoire avec le canal de Furnes mais il le traverserait par un siphon.

C'est sur les principes de ce projet de canal exutoire définitif à l'Est de Dunkerque que reposent alors le programme de travaux d'extension du port à l'Ouest adopté en 1919 et le plan d'aménagement de l'agglomération dunkerquoise dressé en 1923 (fig. 20). Autorisés par une décision ministérielle le 16 octobre 1922, les travaux du canal sont stoppés dès septembre 1924<sup>52</sup> face à des difficultés techniques de réalisation et une explosion du coût estimé (de 15 millions de francs initiaux à 67 millions en 1924) puis résiliés en 1926<sup>53</sup>. Le projet de remplacement moins coûteux ne compromet pas l'ouverture à l'Ouest pour le port de Dunkerque prévue dans le premier projet, même si les délais d'accords sur un nouveau projet puis sur leur exécution (la construction s'est étalée de 1929 à 1939) l'ont sûrement retardée.

Il remet cependant en cause tout le plan d'aménagement de l'agglomération dunkerquoise dressé en 1923 mais aussi l'espoir de rendre indépendants les canaux d'assèchement et de navigation. Le nouveau tracé (fig. 19) adopté emprunte en effet globalement le tracé des fortifications de Dunkerque à l'Est du canal de Bergues et coupe Dunkerque de Coudekerque-Branche à l'emplacement même où était prévu le boulevard

---

<sup>50</sup> AMDK, 5S669, Avant-projet d'un exutoire unique des eaux des wateringues de l'Est et de l'Ouest, dressé par l'ingénieur en chef du service maritime Bourgeois, 24/10/1917.

<sup>51</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte au sujet de l'extension du port, 20/03/1919.

<sup>52</sup> ADN, S9404, Lettre de Gaston Hoy, entrepreneur en charge des travaux du canal exutoire, au préfet du Nord, 5/03/1926.

<sup>53</sup> ADN, 141J388, Lettre du ministre des Travaux Publics au préfet du Nord, 4/04/1927.

circulaire. Il dévie le canal de Bergues jusqu'au sas octogonal du canal de Furnes et pose alors les mêmes problématiques que connaissait l'assèchement du canal des Moères avant 1909 ; ce dernier rejoint le canal exutoire en aval du canal de Furnes<sup>54</sup> (fig. 19).

Les canaux d'évacuation des eaux apparaissent donc comme des obstacles à l'extension portuaire et urbaine de Dunkerque et on cherche à partir de 1879 à rendre leur implantation la moins gênante pour l'exécution des grands projets. L'organisation des canaux à l'extrémité du réseau des waterings dépend alors plus que jamais de volontés d'acteurs nationaux et locaux et de projets d'aménagements hors des compétences administratives des sections de waterings à des coûts importants qui modifient le régime des eaux. Même s'il est indéniable que ces grands travaux de creusement de nouveaux exutoires en 1905 puis surtout à partir de 1929, indépendants des ouvrages militaires et partiellement des canaux de navigation ont amélioré l'écoulement des eaux d'assèchement, il faut questionner les processus décisionnels qui aboutissent à leur exécution.

---

<sup>54</sup> ADN, 141J388, Exposé de l'ingénieur en chef du service maritime à l'ouverture de la conférence mixte sur le projet du nouveau canal exutoire des waterings, 4/07/1927.



## Chapitre 12. Les projets d'exutoire unique des waterings (1914-1929)

### 1. Répondre prioritairement aux besoins des intérêts portuaires.

Le premier projet d'exutoire unique des waterings unique à l'Est de la ville (fig. 18) correspond surtout à une demande des ingénieurs du service maritime et de leur hiérarchie, le ministère des Travaux Publics. Le projet ouvrirait la voie à une extension plus rapide et moins obstruée par les questions d'assèchement.

Tout d'abord, il faut rendre compte du rôle de la Chambre de Commerce de Dunkerque. Cet organisme représente les intérêts des entreprises commerciales et industrielles et il s'intéresse alors prioritairement au port qui accueille la plupart de ces entreprises, leur ouvre des débouchés commerciaux et importent la matière première pour leur production. Il est dirigé par des riches industriels ou négociants dunkerquois comme les membres de la famille Trystram<sup>55</sup>. Cumulant souvent des postes d'élus locaux à l'image de Félix Coquelle, président de la Chambre de Commerce de 1922 à 1928 qui est aussi Maire de Rosendael de 1904 à 1928, on suppose des dirigeants de la Chambre de Commerce un pouvoir économique et politique dans les choix décisionnaires de l'échelle municipale à l'échelle nationale.

La Chambre de Commerce de Dunkerque a fait pression pour obtenir l'exécution de ce canal. En 1926, son assemblée affirme par exemple que dès 1916, elle a demandé au ministère des Travaux Publics la construction d'un grand canal exutoire des waterings, mais cette fois à l'Est, pour permettre le libre développement des installations maritimes du port à l'Ouest de Dunkerque<sup>56</sup>. L'avant-projet dressé en 1917 par l'ingénieur en chef du service maritime suit cette logique<sup>57</sup>. Rappelons ici que le service maritime suit la plupart des mêmes objectifs que la Chambre de Commerce, puisqu'il veut permettre le développement du port souhaité par le ministre des Travaux Publics et dont un nouveau programme est adopté en 1918<sup>58</sup>.

---

<sup>55</sup> Jean-Baptiste Trystram en est le président de 1875 à 1884, son fils de 1899 à 1907 et son petit-fils de 1928 à 1933.

<sup>56</sup> AMDK, 5S693, Délibérations de la Chambre de Commerce de Dunkerque, 27/08/1926.

<sup>57</sup> AMDK, 5S669, Avant-projet d'un exutoire unique des eaux des waterings de l'Est et de l'Ouest, dressé par l'ingénieur en chef du service maritime Bourgeois, 24/10/1917.

<sup>58</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte close le 20/03/1919 au sujet de l'avant-projet d'exutoire unique des eaux des waterings de l'Est et de l'Ouest.



L'intérêt porté par les Travaux Publics et la Chambre de Commerce pour ce projet se constate dans les motivations premières et les modalités d'ouverture de ces travaux. Le financement des travaux de l'exutoire en rend déjà bien compte : la Chambre de Commerce finance de moitié le projet de canal exutoire<sup>59</sup>. Son objectif n'est pas d'améliorer le dessèchement mais de se « débarrasser » de ses aménagements.

De la même manière, c'est le département des Travaux Publics qui finance les travaux de dérasement des fossés des fortifications sous la supervision et l'exécution de ses propres ingénieurs<sup>60</sup>. Dès 1901, lorsqu'on projetait un grand canal exutoire à l'Ouest et qu'on a creusé un canal de dérivation provisoire, les autorités militaires ont fait financer et exécuté les travaux sur les fortifications par le service maritime du Nord, qu'ils désignaient alors comme les uniques intéressés par un tel projet<sup>61</sup>.

Le ministère des Travaux Publics insiste à de nombreuses reprises pour remettre sur la table les discussions entre services civils et militaires au sujet du déclassement des terrains militaires indispensable à l'exécution du projet dans son ensemble. Le service maritime, premier interlocuteur des services militaires, s'assure de se voir attribuer les terrains nécessaires au creusement du canal exutoire et acceptent de s'engager sur des travaux sur ces espaces obtenus<sup>62</sup>. Le chef du Génie à Dunkerque veut par exemple s'assurer en 1923 que les ingénieurs du port assurent pleinement, financièrement et matériellement, le comblement du canal de la Cunette et de l'ancien tracé des fossés de l'Est en aval du canal de Furnes une fois le nouvel exutoire terminé, afin de ne pas laisser des eaux stagner dans ces canaux caducs et potentiellement polluants pour les casernes et populations environnantes<sup>63</sup>.

Au vu des enjeux interreliés, les différents services d'ingénieurs sont tous consultés au sein d'une conférence mixte tenue entre 1918 et 1919 pour traiter de l'avant-projet de l'ingénieur en chef du service maritime Bourgeois<sup>64</sup>. Les ingénieurs du service des Voies Navigables et du service hydraulique émettent un avis favorable sans quasiment aucunes

---

<sup>59</sup> ADN, S9404, Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipalité de Dunkerque du 6/11/1925.

<sup>60</sup> ADN, 66J1100, Procès-verbal de la conférence mixte ouverte par le Génie pour la répartition des terrains de l'enceinte de Dunkerque dont le déclassement fait l'objet d'études, 20/08/1920

<sup>61</sup> ADN, 66J1094, Rapport du comité technique du Génie du 12/02/1901 au sujet de l'extension du port et des modifications connexes à faire subir à la fortification de la place de Dunkerque.

<sup>62</sup> ADN, 66J1100, Procès-verbal de la conférence mixte ouverte par le Génie pour la répartition des terrains de l'enceinte de Dunkerque dont le déclassement fait l'objet d'études, 20/08/1920.

<sup>63</sup> ADN, 66J1100, Rapport du chef de bataillon Scherb, chef du Génie à Dunkerque, 18/04/1923.

<sup>64</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte close le 20/03/1919 au sujet de l'avant-projet d'exutoire unique des eaux des wateringues de l'Est et de l'Ouest.

réerves, faisant valoir que la réalisation du projet est indispensable à l'expansion du port de Dunkerque. Les municipalités des communes concernées sont juste consultées et appelées à émettre chacune un avis lors d'un Conseil Municipal dont les délibérations sont annexées au procès-verbal de la conférence mixte. Coudekerque-Branche et Dunkerque sont favorables sur le principe général. Le conseil municipal de Dunkerque se réjouit qu'un projet définitif voit enfin le jour pour remplacer les divers aménagements qui ont été faits, notamment à l'Ouest et qui n'ont fait que reculer les échéances « sans résoudre définitivement le problème » de l'écoulement des eaux par les fortifications à l'Ouest et à l'Est qui bloquent à la fois le développement portuaire et les liaisons de la ville de Dunkerque avec sa périphérie. Il insiste également pour que ces travaux soient faits le plus tôt possible<sup>65</sup>. Le Conseil Municipal de Rosendaël, s'il admet les principes du projet, émet plus de réserves sur son exécution. Le tracé empièterait trop le territoire de la ville notamment. On demande alors de prévoir des routes latérales le long du canal exutoire, en raison de la suppression des chemins actuels et faire faire deux ponts pour assurer la continuité de deux de ses rues en direction de Dunkerque<sup>66</sup>.

Ce qui semble guider la mise en place de ce projet est la volonté de rapidement trouver une solution pour l'extension du port à l'Ouest voulue par la Chambre de Commerce de Dunkerque mais aussi le ministère des Travaux Publics et ses ingénieurs. Alors que l'avant-projet est dès 1918 validé par décisions de ce ministère et des deux ministres qui se succèdent cette année-là<sup>67</sup>, la conférence mixte qui s'en suit est rapidement expédiée. La plupart des réserves émises sont reportées à des conférences d'exécution (dont nous n'avons pas réussi à trouver les procès-verbaux) qui doivent porter sur chaque détail de l'aménagement. L'objectif est alors de commencer rapidement les travaux de ce projet de canal exutoire estimés à 15 Millions de francs et de progressivement régler les questions liées aux aménagements en lien avec ceux-ci. Elles peuvent alors concerner le dérasement des fortifications et l'attribution des terrains mais également d'autres travaux comme la construction de ponts pour traverser le canal<sup>68</sup> ou la déviation d'une ligne de train<sup>69</sup> et feraient l'objet de discussions ultérieures au

---

<sup>65</sup>AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte close le 20/03/1919, Extrait des délibérations du Conseil Municipal de Dunkerque du 16/12/1918.

<sup>66</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte close le 20/03/1919, Extrait des délibérations du Conseil Municipal de Rosendaël du 30/11/1918.

<sup>67</sup> AMDK, 5S669, Lettre du ministre des Travaux Publics et des Transports A. Chargueraud à l'ingénieur en chef du service maritime du Nord Bourgeois, 30/12/1918 et Lettre du ministre des Travaux Publics et des Transports A. Claveille au préfet du département du Nord, 23/09/1918.

<sup>68</sup> AMDK, 5S669, Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Rosendaël du 30/11/1918.

<sup>69</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte close le 20/03/1919.

La Compagnie de Chemin de Fer du Nord demande à être consultée sur les travaux d'exécution systématiquement. Elle réclame également la mise à l'étude d'une déviation de la ligne Dunkerque-Furnes pour desservir les Chantiers de France.

début des travaux (1923). La volonté d'aller vite pour faire avancer le projet se retrouve également en 1926 lorsque la Chambre de Commerce se plaint du temps mis par l'administration publique pour résilier le premier projet alors que les travaux sont stoppés dès 1924 et qu'un nouveau projet est déjà dressé et discuté en conférence mixte directement au deuxième degré à partir de 1925<sup>70</sup>.

## **2. La place consultative des associations d'assèchement dans le projet d'exutoire unique des wateringues**

Le projet de canal exutoire dont les travaux débutent en 1922 prévoyait plusieurs modifications du régime des eaux censées améliorer l'écoulement des eaux de wateringues.

Sa forme quasiment rectiligne tout au long de son parcours présente déjà une amélioration notable pour un écoulement auparavant compliqué par la sinuosité des fossés de fortifications servant à l'écoulement du canal des Moères<sup>71</sup>. Sa largeur de 30 mètres en aval du canal de Furnes et de 25 mètres aurait permis un débit important de l'écoulement, encore plus facilité par la taille de l'écluse à la mer constituée de cinq pertuis (ouverture dans l'ouvrage éclusé) de six mètres chacun.

Le canal de Bergues devait également être approfondi et élargi pour correspondre aux dimensions de sa nouvelle déviation. La longueur du canal exutoire mis en communication librement avec le canal des Moères (sans écluse si ce n'est l'écluse maritime à l'extrémité) offre un réservoir d'emménagement des eaux plus important qu'auparavant et permet de remédier au rythme lent de l'écoulement des eaux de la 4<sup>e</sup> section par ces conduits à la pente faible. Il y aurait donc une répartition de la cote similaire entre l'avant-port où se jette le nouveau canal exutoire et la machine de Steendam.

Pour les écoulements par le canal de Bergues, qui concernent donc les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> sections et une partie des terrains au sud du canal de la Basse-Colme dans la 4<sup>e</sup> section, le nouveau canal aurait également été une amélioration. Les nouveaux conduits plus larges et plus longs auraient alors créé un système de dessèchement qui, dans les conditions de crues les plus fortes, arriverait à maintenir une cote maximale de 3,2 dans le canal de Bergues selon l'ingénieur Bourgeois, alors que les crues de 1894 ont fait monter sa cote entre 4 et 4,25. Le projet prévoyait également, en plus du sas octogonal au croisement du nouveau canal avec le canal de Furnes,

---

<sup>70</sup> 141J388, Procès-verbal de la Conférence mixte directement ouverte au second degré entre les services intéressés concernant le l'avant-projet du nouveau tracé d'exutoire unique des wateringues à l'Est de Dunkerque, 12/07/1928.

<sup>71</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte close le 20/03/1919.

une écluse sur le canal de Bergues à son origine. Celle-ci permettrait, fermée à marée basse lors des tirages à la mer, de maintenir toute la partie Nord du canal de Bergues relié aux canaux intérieurs de Dunkerque à un niveau normal pour la navigation.

Le résultat de la conférence mixte devant modifier l'avant-projet sur l'avis des services ingénieurs intéressés et des villes consultées est surtout de valider les grandes lignes et de reporter aux conférences d'exécution les discussions des demandes des municipalités en lien avec ce nouveau projet. En plus des municipalités, la conférence mixte inclue les avis des quatre sections de wateringues du département du Nord donnés en délibération en dehors des réunions entre services d'ingénieurs civils et militaires. L'ingénieur en chef du service hydraulique Stoclet consulte chacune des commissions administratives et rapporte leurs avis dans son exposé au sein de la conférence mixte. Il consiste alors uniquement à exposer les réserves émises par les administrations des wateringues et mettre en avant celles qui devraient être retenues et/ou étudiées selon lui.

Les avis des administrateurs sont globalement favorables au projet<sup>72</sup>. Certaines réserves visent à s'assurer de la bonne liaison entre des fossés gérés par les sections et la nouvelle artère de dessèchement. Elles sont remises à des études plus détaillées dans le projet d'exécution. Une des demandes principales émises par les sections est le contrôle de la navigation dans les canaux réservés au dessèchement. La première section demande par exemple de pouvoir contrôler le niveau du canal de Jonction et y déterminer une cote maximum (qui relie le canal de Mardyck au canal de Furnes dont les eaux s'évacueraient jusque dans le nouveau canal exutoire par le nouveau sas octogonal) et d'y interdire le stationnement des bateaux<sup>73</sup>. Les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> sections réclament que le canal exutoire ne puisse pas accueillir le stationnement de bateaux<sup>74</sup>. L'ingénieur du service hydraulique soutient ces propositions, mais veut réduire l'interdiction de stationnement des bateaux dans ledit canal seulement s'ils sont chargés, puisque vides ils ne constitueraient pas un grand obstacle à l'écoulement. D'autres demandes voient un rejet direct de l'ingénieur, comme celle présentée par la 4<sup>e</sup> section des wateringues pour élargir l'angle formé par les deux canaux (Moères et dérivation du canal de Bergues) lorsqu'ils se joignent en

---

<sup>72</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte close le 20/03/1919.

<sup>73</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte close le 20/03/1919, avis et observations de la commission administrative de la 1<sup>ère</sup> section des wateringues.

<sup>74</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte close le 20/03/1919, Extrait des registres des délibérations de la commission administrative des 2<sup>e</sup> (19/11/1918) et 3<sup>e</sup> (25/11/1918) sections des wateringues.

amont du canal de Furnes ; un des obstacles principaux à un écoulement efficace est la sinuosité des canaux<sup>75</sup>.

Plusieurs des réclamations émises par les sections de wateringues sont présentées par l'ingénieur en chef du service hydraulique qui remet la question à l'examen du service maritime. La 4<sup>e</sup> section conteste par exemple le fait que le nouveau projet réitère le sas octogonal avec le croisement éclusé du canal de Furnes et demande son remplacement par un passage en siphon<sup>76</sup>. Ses administrateurs demandent en plus de créer une deuxième liaison entre le canal des Moères et le nouvel exutoire pour faire passer les bateaux et veulent soit que le nombre de pertuis de l'écluse maritime soit doublé soit qu'elle soit dotée de pompes.

La conclusion de l'ingénieur Bourgeois clôturant la conférence mixte autour de l'avant-projet prend acte de l'accord donné par les 4 sections et considère que les demandes, certes nombreuses, ne concerne surtout que des détails. Les demandes concernant les modalités de construction du nouvel aménagement, surtout émises par la 4<sup>e</sup> section, sont toutes rejetées. On considère alors que l'« Etat (service maritime) » ne financerait en aucun cas des aménagements comme le doublement des pertuis et de la liaison entre le canal des Moères et le canal exutoire<sup>77</sup>, faisant valoir que les modalités de l'avant-projet suffiraient amplement pour l'évacuation des eaux des wateringues. Seule la question de la traversée par le canal de Furnes est réellement prise en compte par l'ingénieur, qui la rejette cependant sur le moment, faisant valoir que l'utilisation d'un siphon est plus dangereuse pour le fonctionnement du dessèchement car il risque de « s'obstruer sous des causes diverses et d'être [endommagé] trop facilement par l'ennemi en cas de guerre. »<sup>78</sup>

### **3. S'adapter aux limites techniques et financières : un deuxième projet moins ambitieux et moins cher (1929)**

Officiellement pour des difficultés techniques et une augmentation exponentielle des coûts des travaux de creusement du canal exutoire (estimé à 15 millions de francs en 1918 et à 67 millions de francs en 1924), leur exécution est stoppée dès 1924, tandis que la résiliation des travaux avec l'entrepreneur intervient finalement en 1926.

---

<sup>75</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte close le 20/03/1919, avis de l'ingénieur en chef du service hydraulique.

<sup>76</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte close le 20/03/1919, extrait du registre des délibérations de la 4<sup>e</sup> section des wateringues (9/01/1919).

<sup>77</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte close le 20/03/1919, conclusion de l'ingénieur en chef du service maritime Bourgeois.

<sup>78</sup> AMDK, 5S669, Procès-verbal de la conférence mixte close le 20/03/1919, conclusion de l'ingénieur en chef du service maritime Bourgeois.

Les ingénieurs du service maritime et notamment le nouvel ingénieur en chef Broquaire conçoivent alors un nouveau canal exutoire, beaucoup plus court, mais qui serait techniquement et financièrement (coût estimé à 35 millions de francs) plus abordable<sup>79</sup>.

L'avant-projet mis à l'étude au travers de conférence mixte en 1927 propose un nouveau tracé (fig. 19) qui répond toujours entièrement aux besoins d'extension du port à l'Ouest, en gardant le principe général de faire un exutoire définitif aux waterings à l'Est de Dunkerque<sup>80</sup>. Le canal de Bergues ne serait dévié qu'à partir un point plus au Nord que le précédent tracé, à 300 mètres au Sud de la porte de Lille, et aboutirait après 1 160 mètres au sas octogonal (fig. 24) existant en empruntant sur la quasi-totalité du parcours les anciens terrains militaires des fortifications. En aval du sas octogonal, le canal exutoire contournerait sensiblement, comme dans l'ancien projet, Dunkerque par l'Est pour se jeter dans l'avant-port (fig. 23). Le canal des Moères, cependant, garde sa traversée du canal de Furnes par siphon et rejoint le canal exutoire en aval de celui-ci (fig. 19 et fig. 24). A 300 mètres en amont de ce siphon, on ferait un barrage éclusé avec une station de pompage qui remplacerait la station de Steendam.

En amont du canal de Furnes, la liaison du canal des Moères avec le sas octogonal et donc la dérivation du canal de Bergues est toujours projetée mais est aménagée avec deux écluses à chacune de ses extrémités, pour permettre d'assurer une liaison pour la rare navigation dans le canal des Moères, et s'il le faut, évacuer les eaux des canaux intérieurs Ouest par le siphon du canal des Moères.

Le nouvel exutoire est moins ambitieux puisqu'il ne rend plus indépendant les canaux de navigation et de dessèchement. Il semble en effet au travers du discours des administrateurs des waterings en 1925 et 1927 que les conférences mixtes d'exécution concernant le premier projet aient abouti à un abandon de l'idée du croisement du canal de Furnes par un sas de quatre écluses et adopté les modalités pour une traversée en siphon<sup>81</sup>. Le nouveau projet abandonne cet objectif puisqu'il refait usage du sas octogonal, utilisé avant 1909 par le canal des Moères, pour relier le canal de Bergues, dévié, au canal exutoire en aval du canal de Furnes.

La Chambre de Commerce finance toujours à moitié le nouveau projet. L'arrêt des travaux ordonné par les ingénieurs du port semble avoir été motivé par la Chambre de Commerce de Dunkerque qui refuse de payer le surcoût du premier projet du canal exutoire.

---

<sup>79</sup> ADN, S9404, Lettre du ministre des Travaux Publics au préfet du Nord, 30/11/1926.

<sup>80</sup> ADN, 141J388, Exposé de l'ingénieur en chef du service maritime en ouverture de la conférence mixte, 4/07/1927.

<sup>81</sup> ADN, 141J388, Procès-verbal de la conférence mixte clôturée le 12/7/1928, avis de l'ingénieur en chef du service hydraulique.

C'est notamment ce qu'affirme la municipalité coudekerquoise lorsqu'elle s'oppose au nouveau tracé<sup>82</sup>.

Le rôle de cet organisme dans l'abandon du projet et dans la constitution d'un tracé moins ambitieux se retrouve également dans les délibérations au conseil municipal de Dunkerque. Le maire de Dunkerque expose le 6 novembre 1925 au Conseil Municipal les désavantages du premier projet d'exutoire pour faire adopter un vœu d'approbation du nouveau projet. Il explique notamment que « l'exécution [du premier projet] ne correspondant à aucune amélioration ou extension nouvelle du port de Dunkerque », la Chambre de Commerce se refuse à payer le surcoût que représente un tracé plus long<sup>83</sup>.

Le nouveau tracé est ici moins cher et accepté par la Chambre de Commerce, puisqu'il fait des économies sur l'indépendance de l'assèchement et de la navigation et intègre une partie moindre de l'agglomération dunkerquoise dans son tracé rétréci tout en correspondant toujours à son intérêt premier qui est l'extension du port à l'Ouest libérée des canaux d'évacuation. L'objectif est donc ici de faire un canal exutoire plus court et à moindre coût. Le nouveau tracé utilise beaucoup plus les anciens terrains militaires notamment entre les canaux de Bergues et de Furnes et permet donc d'économiser les dépenses en achats et expropriations de terrains mais aussi profite de fondations des fossés militaires déjà creusés<sup>84</sup>.

Les ingénieurs du service maritime comptent également sur un échange de terrains pour obtenir du Génie ces emplacements en échange des terrains où est alors actuellement creusé le canal de la Cunette et qui est sous la possession du service maritime<sup>85</sup>. On réduit également le nombre d'ouvrages d'art, en réutilisant le sas octogonal par exemple ou encore en supprimant le projet d'une écluse sur le canal de Bergues au Nord du début du nouveau canal.

On peut questionner le choix concernant les communes sur lesquelles le nouveau canal empiète. Le premier projet prévoyait de contourner Coudekerque-Branche qui pouvait ainsi, au travers du projet d'aménagement, d'extension et d'embellissement de l'agglomération, être directement reliée à Dunkerque libérée des fortifications et de leur ceinture d'eau. A l'inverse, Rosendaël aurait été traversée par le canal, et sa municipalité est la seule à s'être opposée au tracé du canal et du plan d'aménagement de l'agglomération qui en tenait compte. Le nouveau

---

<sup>82</sup> ADN, S9404, Lettre du maire de Coudekerque-Branche Gustave Fontaine au maire de Dunkerque sur ses objections au projet validé par le Conseil Municipal de Dunkerque en 1925, rapportée dans un article du journal *Réveil du Nord*, 26/09/1927.

<sup>83</sup> ADN, S9604, Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Dunkerque du 6/11/1925.

<sup>84</sup> AMDK, 5S693, Extrait du registre des délibérations de la Chambre de Commerce de Dunkerque du 27/08/1926.

<sup>85</sup> ADN, 141J388, Exposé de l'ingénieur en chef du service maritime Broquaire à la conférence mixte ouverte directement au 2<sup>e</sup> degré concernant le projet d'exutoire unique des wateringues, 4/07/1927.

tracé du canal coupe Dunkerque de Coudekerque-Branche et empiète sur des terrains coudekerquois plutôt que sur des terrains de Rosendaël.

Ce changement de tracé semble ne pas être alors uniquement guidé par un argument « rationnel » de financements mais également par des intérêts qui auraient visiblement favoriser le territoire de cette dernière ville. Pour répondre aux contestations du maire de Coudekerque Gustave Fontaine qui réclame en 1927 la reconsidération du premier projet, l'ingénieur en chef Broquaire avance des arguments esthétiques et de stratégie urbaine pour défendre son projet. Ainsi, il admet que le premier tracé, plutôt que de traverser Coudekerque-Branche, empruntait des terrains vagues vides de toute activité sur la commune de Rosendaël. Seulement, cette dernière est selon lui « une région fort pittoresque, parsemée de jardins d'agrément, et susceptible étant donné sa situation de devenir le centre d'une agglomération importante » et il serait donc préférable de ne pas entamer sur son terrain en installant un canal à proximité de ses quartiers, dont les eaux s'écoulant lentement peuvent alors être considérées comme une incommodité<sup>86</sup>.

En prévision d'une extension de cette ville et pour éviter de couper son terrain d'un large canal, les ingénieurs du port auraient alors choisi d'« épargner » Rosendaël. On voyait déjà dans le plan d'aménagement de l'agglomération de 1923 cet intérêt particulier pour le développement de Rosendaël, « quartier de résidence pour toutes les classes de la société » et ville périphérique la plus peuplée, tandis que Coudekerque-Branche accueille des industries notamment le long du canal de Bergues et de Furnes et des quartiers ouvriers<sup>87</sup>. Il serait également intéressant de questionner le rôle de la Chambre de Commerce dans l'établissement du nouveau tracé du canal exutoire des wateringues. Félix Coquelle est maire de Rosendaël (1904-1928) lorsque sa municipalité s'oppose au premier projet de canal exutoire. Son accession à la présidence de la Chambre de Commerce de Dunkerque (1922-1928) a alors peut-être eu une importance dans le soutien financier refusé par l'administration de cette organisation après les premiers mois de travaux et dans la conception du nouveau canal à partir de 1925.

L'arrêt des travaux et la conception d'un nouveau projet peuvent être également approchés dans le cadre de l'individualité du projet. Un projet est dressé par un ingénieur, qui soumet son travail à l'examen et aux délibérations et peut être amené à le clarifier ou à le corriger sur les critiques de ses collègues ingénieurs ou d'autres acteurs privés ou publics. Cet

---

<sup>86</sup> ADN, S9404, Rapport de l'ingénieur en chef du service maritime Broquaire, 21/05/1928.

<sup>87</sup> AMDK, 3D2, Projet d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension de Dunkerque et ses communes voisines, 1923.



exercice prend forme dans la formation d'un avant-projet puis d'un exposé introduisant l'ouverture de la conférence mixte où il justifie techniquement, financièrement ou encore même historiquement les modalités du projet et ses raisons. Il doit également faire un travail de synthèse des diverses remarques et réclamations des personnes consultées pour espérer faire approuver et exécuter son projet. Le changement d'ingénieur en chef du service maritime a pu acter l'abandon du premier projet d'exutoire soumis à des difficultés techniques et financières.

L'ingénieur Broquaire ne remet pas vraiment en cause le projet de son prédécesseur mais insiste sur les obstacles à la réalisation des travaux et dresse alors un nouveau projet soumis aux procédures réglementaires. Des membres de l'opposition au Conseil Municipal de Dunkerque accusent notamment le nouvel ingénieur en chef de vouloir entièrement être à l'initiative d'un nouveau projet<sup>88</sup> mais il semble surtout que ce soit ici une nécessité réglementaire pour étudier un nouveau tracé et un autre agencement des ouvrages hydrauliques.

---

<sup>88</sup> ADN, S9404, Extrait du procès-verbal des délibérations du Conseil Municipal de Dunkerque du 19/11/1927.

## **Chapitre 13. Le nouveau canal exutoire, entre opportunité d'extension du port et de Dunkerque et réorganisation de l'espace urbain**

### **1. Une concertation accélérée pour relancer l'extension du port et de la ville**

Le temps de conception du nouveau projet rejoint les mêmes logiques que le précédent tant les enjeux sont importants pour le port et les communes: les ingénieurs du service maritime, la municipalité dunkerquoise, la Chambre de Commerce et le ministre des Travaux Publics veulent rapidement faire débiter les travaux et écourter la concertation entre services pour permettre l'extension du port mais également la mise à l'étude d'une nouvelle organisation spatiale pour l'extension de la ville de Dunkerque.

Le deuxième projet de canal exutoire est dressé par le nouvel ingénieur en chef du service maritime du Nord Broquaire. Dans une lettre au préfet du Nord en septembre 1926, il envoie le dossier complet étudiant la question du canal, que ce soient les modalités de résiliation et l'avant-projet pour le second projet. Cette affaire est « réclamée d'urgence par Paris », c'est-à-dire sûrement par le ministre des Travaux Publics<sup>89</sup>. Il s'écoule moins de deux ans entre la validation de l'avant-projet couplée à sa mise en discussion dans une conférence mixte<sup>90</sup> et le décret du président de la République du 30 mars 1929 qui déclare urgent le début des travaux du nouvel exutoire des wateringues effectivement amorcés cette même année<sup>91</sup>.

L'avant-projet dressé en 1925 est alors rapidement présenté aux institutions concernées par le nouveau canal et appelées officieusement par les ingénieurs à donner leur avis sur celui-ci. Le Conseil Municipal de Dunkerque du 6 novembre 1925 délibère sur cet avant-projet et vote en sa faveur majoritairement. Si le maire reconnaît qu'il donne moins satisfaction aux intérêts de Dunkerque et de l'assèchement, il veut néanmoins hâter l'exécution de ce nouveau projet pour briser le « maintien du statu quo » et ouvrir la voie à l'extension de Dunkerque et à des aménagements prévus dans le projet d'aménagement de 1923 :

---

<sup>89</sup> ADN, S9404, Lettre de l'ingénieur en chef du service maritime Broquaire au préfet du Nord, 25/09/1926.

<sup>90</sup> ADN, 141J388, Clôture de la conférence mixte ouverte en 1927 par l'ingénieur Broquaire, 12/07/1928.

<sup>91</sup> ADN, S9404, Décret du président de la République, 30/03/1929.

L'avant-projet « donne en partie satisfaction à la Municipalité. [...] En l'acceptant, c'est la possibilité presque immédiate d'entamer les négociations nécessaires en vue d'obtenir les terrains devenus libres par l'exécution du canal, du comblement des fortifications et du canal de la Cunette. Dunkerque restera entourée d'un canal: elle ne sera pas la seule ville de France dans ce cas, et cet inconvénient peut être atténué par l'ouverture de voies d'accès directes vers les communes limitrophes. [...] pour ne pas ajourner indéfiniment l'extension de Dunkerque, il conviendra donc d'en adopter le principe et les travaux au plus tôt, sauf à apporter les améliorations nécessaires, notamment quant aux voies d'accès vers la banlieue»<sup>92</sup>

La seule véritable réserve émise consiste à demander la construction de cinq ponts qui traverseraient le canal aux frais du service maritime qui doivent faciliter les communications vers la périphérie de Dunkerque (fig. 22). Lorsqu'il est consulté pour la conférence mixte en 1927, le maire de Dunkerque s'appuie sur cette délibération cinq ans plus tôt pour maintenir la réclamation des cinq ponts, le minimum « pour une ville entourée d'une ceinture d'eau » et demande une légère modification de tracé pour ne pas entamer sur le « square Rambout » situé sur le territoire dunkerquois et où le nouveau quartier de Dunkerque-Plage est toujours envisagé<sup>93</sup>.

La conférence mixte est ouverte directement second degré, c'est-à-dire qu'elle ne recueille que les avis des chefs de services intéressés (ingénieurs en chef notamment), signe de la volonté d'accélérer les procédures. La municipalité coudekerquoise présente quant à elle une opposition franche au nouveau projet et tente de créer une polémique publique durant la conférence mixte pour obtenir le soutien du Conseil Municipal dunkerquois<sup>94</sup> qui revote cependant majoritairement son soutien au projet, vu comme un moindre mal pour débloquer les travaux d'aménagement de voiries de l'agglomération<sup>95</sup>. Outre les arguments évoqués sur la coupure de la ville avec Dunkerque par le nouveau canal et l'empiètement sur son territoire, les responsables coudekerquois et le maire Charles Valentin se plaignent de procédures qui seraient illégales et les auraient marginalisés de l'examen de l'avant-projet avant la mise en conférence mixte contrairement à la municipalité de Dunkerque<sup>96</sup>.

Pour permettre une clôture rapide du dossier, l'ingénieur Broquaire admet finalement la plupart des demandes des municipalités de Dunkerque et de Coudekerque-Branche concernant

---

<sup>92</sup> ADN, S9404, Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Dunkerque du 6/11/1925.

<sup>93</sup> ADN, S9404, Procès-verbal de la conférence mixte clôturée le 12/7/1928, Avis du maire de Dunkerque Charles Valentin, 7/08/1927.

<sup>94</sup> ADN, S9404, Diverses délibérations du Conseil Municipal de Coudekerque-Branche entre 1927 et 1929, voir par exemple : Compte-rendu d'une réunion convoquée par le maire de Dunkerque entre les ingénieurs du service maritime, le maire de Dunkerque et un adjoint, le maire de Coudekerque-Branche et un adjoint le 29/09/1927, cité dans le *Réveil du Nord* du 30/09/1927.

<sup>95</sup> ADN, S9404, Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Dunkerque du 19/11/1927.

<sup>96</sup> ADN, S9404, Lettre du ministre des Travaux Publics au préfet du Nord, 10/07/1928.

la liaison entre les différentes villes traversant le canal exutoire. Pour relier ces deux villes et à la demande de Coudekerque-Branche, l'ingénieur admet la construction aux frais de son service, de trois ponts supplémentaires (fig. 21) qui viennent compléter le pont initialement proposé en prolongement du boulevard Jean-Jaurès à Coudekerque-Branche<sup>97</sup>. Les cinq ponts demandés par la ville de Dunkerque sont également admis sur le principe<sup>98</sup> (finalement le pont le plus au Nord est refusé au début des années 1930). Les dispositions relatives à la largeur de ces ponts et à leur financement sont alors reportées à un projet d'exécution à part, au sein duquel les municipalités, les ingénieurs des services maritime et vicinal et responsables militaires s'entretiennent à partir de 1930<sup>99</sup> pendant que les travaux de creusement du canal exutoire peuvent commencer.

## **2. Les sections de wateringues face à un projet de canal exutoire moins ambitieux**

Le nouveau tracé du canal exutoire présente globalement en soi moins d'améliorations pour l'écoulement des eaux des wateringues. Sûrement pour remédier à ce désagrément et pour satisfaire rapidement les intérêts de l'hydraulique agricole et son service d'ingénieurs, l'ingénieur Broquaire semble accepter la plupart des demandes détaillées des sections de wateringues qui sont plus nombreuses que pour le premier projet.

Tout d'abord, les commissions administratives des sections sont consultées par un ingénieur du service hydraulique Morel dès 1925 pour donner leur avis sur le nouvel avant-projet. Il est présent à chacune des délibérations pour détailler le nouveau projet et répondre aux interrogations. Les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> sections de wateringues<sup>100</sup>, dont la plupart des eaux s'écoulent par le canal de Bergues, rejettent le projet en regrettant l'ancien tracé du canal de Bergues. Leurs administrateurs reconnaissent la probable amélioration qu'amène le nouvel exutoire mais estiment que c'est insuffisant compte tenu des résultats qu'aurait apporté le projet abandonné. La 1<sup>ère</sup> section, qui n'a qu'une partie de ses eaux qui s'évacueraient par le canal exutoire, celles

---

<sup>97</sup> ADN, S9404, Procès-verbal de la commission municipale des travaux de Coudekerque-Branche en présence de l'ingénieur Broquaire, 12/10/1927 et Rapport de l'ingénieur en chef service maritime à propos des plaintes de Coudekerque-Branche, 21/5/1928.

<sup>98</sup> ADN, S9404, Lettre du ministre des Travaux Publics au préfet du Nord, 12/12/1929.

<sup>99</sup> AMDK, 5S693, Exposé d'introduction de la conférence mixte par l'ingénieur territorial Letellier chargé du service ordinaire et vicinal de l'arrondissement de Dunkerque à propos du « plan d'extension et d'aménagement réduit aux voies de communications interurbaines », 1930.

<sup>100</sup> AMDK, 5S693, Extrait des délibérations de la Commission Administrative de la 2<sup>e</sup> section de wateringues, 20/10/1925 et de la 3<sup>e</sup> section de wateringues, 19/10/1925.

du canal de Mardyck *via* le canal de Jonction jusqu'au sas octogonal, ne s'oppose pas au projet et présente juste ses craintes sur le sens de l'écoulement dans ces cours d'eau<sup>101</sup>.

L'administration de la 4<sup>e</sup> section, qui bénéficie surtout ici d'améliorations pour les écoulements par le canal des Moères, est globalement favorable au projet<sup>102</sup>. Elle exige notamment d'être consultée pour les éléments de détails de chaque ouvrage dont les projets d'exécution doivent être soumis à une conférence mixte systématique. Elle souhaite également porter le débit de la nouvelle station de pompage destinée à la 4<sup>e</sup> section en amont du canal de Furnes à 8m<sup>3</sup> par seconde et veut qu'une conférence soit tenue avec les ingénieurs du service maritime pour déterminer les droits qu'elle aurait sur le fonctionnement de la station et la manière dont son coût de construction, de fonctionnement et d'entretien serait réparti entre la section et les Travaux Publics.

Une notice complémentaire accompagnant l'avant-projet dans le procès-verbal de la conférence mixte de 1927 rédigée par le service hydraulique prend en compte ces demandes. Le texte contredit la plupart des arguments opposés par la 2<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup> section, en en présentant certains comme des inquiétudes non justifiées, par exemple celui que le canal n'est pas forcément définitif et pourrait encore être modifié et déplacé<sup>103</sup>. On y est également rassurant sur les possibilités d'améliorations futures : si, de l'aveu de l'auteur de ce texte, le nouveau projet n'améliore pas autant l'écoulement des eaux du canal de Bergues notamment, le désavantage pourrait rapidement être compensé par des améliorations de nouvelles natures grâce à la maîtrise des stations de pompage qui pourraient rapidement être généralisées sur le réseau des wateringues. La 4<sup>e</sup> section obtient gain de causes pour la plupart de ses demandes, comme celle concernant le débit de la nouvelle station de pompage.

Les avis des sections recueillis en 1927 par l'ingénieur du service hydraulique dans le cadre de la conférence mixte suivent la même logique que celles de 1925. Les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> sections ne donnent pas leur adhésion<sup>104</sup> même si elles reconnaissent que le projet apporte une légère

---

<sup>101</sup> AMDK, 5S693, Extrait des délibérations de la Commission Administrative de la 1<sup>ère</sup> section des wateringues, 20/10/1925.

<sup>102</sup> AMDK, 5S693, Extrait des délibérations de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, 26/10/1925.

<sup>103</sup> AMDK, 5S693, Notice complémentaire du service hydraulique annexée à l'exposé de l'ingénieur en chef du service maritime Broquaire en introduction de la conférence mixte traitant de l'avant-projet de l'exutoire unique des wateringues, 1927.

<sup>104</sup> AMDK, 5S693, Extrait des délibérations de la Commission Administrative de la 2<sup>e</sup> section de wateringues, 19/07/1927 et de la 3<sup>e</sup> section de wateringues, 17/07/1927.

amélioration à leur situation, à l'inverse de la 1<sup>ère</sup> et 4<sup>e</sup> sections de wateringues<sup>105</sup> qui approuvent le projet.

La 4<sup>e</sup> section émet à nouveau plusieurs réserves, qui sont pour la plupart soutenues par l'ingénieur en chef du service hydraulique<sup>106</sup>. De cette manière, à l'issue de la conférence mixte clôturée en juillet 1927, la plupart des garanties demandées par cette section sont accordées : la station de pompage est déplacée pour être plus proche du canal de Furnes et permettre aux eaux pompées d'arriver directement dans l'exutoire unique par des tuyaux situés dans une quatrième et nouvelle bouche ouverte pour compléter le siphon du canal de Furnes. Le service maritime accepte de financer ces travaux alors que la première position du service hydraulique était de faire faire ceux-ci uniquement aux frais de la section si elle souhaitait qu'ils voient le jour<sup>107</sup>. On accepte d'installer une station de pompage provisoirement au bastion 28 pendant toute la durée des travaux pour aider à l'écoulement des eaux de la 4<sup>e</sup> section. On reconnaît également la priorité du dessèchement sur le canal exutoire et l'aspect exceptionnel de la navigation sur ce cours d'eau.

En novembre 1928, des clauses sont rajoutées à la demande du ministre des Travaux Publics dans le rapport de clôture de la conférence mixte. On établit alors la possibilité de suspendre la navigation en cas de force majeure pour les écoulements. Le service maritime prévoit également de transformer la station de pompage provisoire à établir aux environs du bastion 28 en station définitive, sous condition que la 4<sup>e</sup> section s'engage à assurer son fonctionnement et son entretien sans participation financière des Travaux Publics. L'administration de la 4<sup>e</sup> section accepte de subvenir à ces dépenses à elle seule<sup>108</sup>. Connue sur le nom de station Tixier, cette écluse maritime de cinq pertuis couplée à une station de pompage (fig. 23) est maintenue définitivement lorsque les travaux du canal se terminent en 1939, mais elle est détruite durant la seconde Guerre Mondiale<sup>109</sup>.

Les associations de wateringues sont donc incluses dans les discussions modifiant l'avant-projet du canal exutoire par le biais des ingénieurs du service hydraulique qui basent leurs avis et émettent des propositions dans la conférence mixte qui prennent en compte les

---

<sup>105</sup> AMDK, 5S693, Extrait des délibérations de la Commission Administrative de la 1<sup>ère</sup> section de wateringues, 12/07/1927 et de la 4<sup>e</sup> section de wateringues, 17/09/1927.

<sup>106</sup> AMDK, 5S693, Procès-verbal de la conférence mixte clôturée le 12/7/1928, adhésion de l'ingénieur en chef du service hydraulique.

<sup>107</sup> AMDK, 5S693, Procès-verbal de la conférence mixte clôturée le 12/7/1928, rapport de clôture de l'ingénieur en chef du service maritime Broquaire.

<sup>108</sup> AMDK, 5S693, Procès-verbal de la conférence mixte clôturée le 12/7/1928, rapport de clôture modifiée de l'ingénieur en chef du service maritime Broquaire, 14/11/1928.

<sup>109</sup> Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, *Les wateringues*, *op. cit.*, p. 15.

remarques des administrateurs des sections. A la manière de la municipalité coudekerquoise, les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> sections s'opposent catégoriquement aux dispositions du projet et ne proposent comme alternative qu'un retour au premier tracé plus favorable aux écoulements du canal de Bergues. Le service hydraulique et l'ingénieur Broquaire ne prennent pas en compte ces oppositions, considérant que le nouveau tracé résoudrait tout de même le problème du niveau du canal de Bergues notamment en maintenant sa cote à moins de 2 mètres 40. A ces sections et à la municipalité de Coudekerque-Branche qui utilisent cet argument de la perte d'avantages pour l'écoulement des eaux, l'ingénieur Broquaire surtout répond qu'elles n'ont qu'à payer elles-mêmes ces améliorations: « si les cultivateurs veulent obtenir les avantages du projet Bourgeois ils doivent intervenir alors dans la dépense. »<sup>110</sup>

Si ce discours a d'abord été tenu sur certaines des demandes de la 4e section, on a vu comment sa position de soutien au projet accompagné de plusieurs réserves détaillées aboutit à une prise en compte plus importante de celles-ci comparée aux deux autres sections, même si elles ne concernent pas le même cours d'eau directement. La plupart des modifications demandées par la 4e section sont accordées et financées par le service maritime lorsqu'elles requièrent des travaux, tandis que d'autres aménagements comme la station de pompage à l'extrémité du canal exutoire sont autorisés et cofinancés après conciliation entre service maritime et la commission administrative.

On aperçoit également ici comment la maîtrise de nouvelles stations de pompage (peut-être électriques celles-ci) semble créer un nouveau paradigme dans la conception des aménagements du réseau d'assèchement. On en conçoit déjà deux nouvelles sur le tracé du canal exutoire et dont la 4e section auraient la charge d'entretien et de fonctionnement. L'ingénieur du service hydraulique qui a rédigé la notice complémentaire à l'avant-projet porte une confiance dans la généralisation de ces techniques d'assèchement. Pour améliorer la capacité d'écoulement, les solutions ne seraient plus les élargissements et approfondissements des canaux, mais ces stations qui permettent d'augmenter le débit d'eau tirée pour la même superficie de fossés. Le canal exutoire figure alors ici de grand réservoir d'emmagasinement qui pourrait à l'avenir accueillir des flux importants d'eau pompées des différents canaux et les tirer à la mer par une écluse également équipée de pompes.

---

<sup>110</sup> ADN, S9404, Procès-verbal de la commission municipale des travaux de Coudekerque-Branche en présence de l'ingénieur Broquaire, 12/10/1927.

### **3. Le nouveau canal : fracture spatiale des espaces urbains ou opportunité pour un autre Grand Dunkerque ?**

Le creusement du nouveau canal exutoire à partir de 1929 et le dérasement des fortifications doivent alors pour les municipalités coïncider avec une nouvelle réflexion sur l'organisation spatiale de l'agglomération urbaine.

Tout d'abord, il s'agit d'adapter l'espace urbain à ce nouvel aménagement en assurant les continuités des voies et la liaison entre les quartiers. Chacune des municipalités de Dunkerque, Malo-les-bains, Rosendaël et Coudekerque-Branche réclament à leur manière des aménagements aux frais du service maritime pour limiter au maximum les désagréments du canal pour la continuité des voies de communication. Le Conseil Municipal coudekerquois demande par exemple le 5/09/1929<sup>111</sup> de faire établir trois ponts sur l'exutoire entre Dunkerque et la ville périphérique qui viendrait s'ajouter au premier accepté dans le prolongement du boulevard Jean-Jaurès reliant la rue du Fort-Louis à Dunkerque (fig. 21). Il demande notamment la construction d'un pont en prolongement de la rue de la Paix à Dunkerque. Ce pont donnerait sur un terrain pour l'instant non aménagé mais que la ville espère pouvoir développer et relier au centre de Dunkerque grâce au pont. On demande également que le canal soit bordé d'une voie large de 14 mètres tout au long du territoire coudekerquois, alors qu'il existe pour l'instant une voie large de seulement 3 mètres. Ce dernier aménagement lui est refusé par une décision du ministre des Travaux Publics du 12 décembre 1929, tandis que la largeur des trois nouveaux ponts est à déterminer dans des conférences spéciales futures.

De la même manière, Rosendaël et Dunkerque veulent s'assurer que les nouveaux ponts qui les rattachent aient une largeur suffisante pour correspondre à celle des voies qu'elle dessert et pour accueillir les flux de transports comme le tramway. Les Travaux Publics acceptent alors de financer des ponts à quatre voies charretières<sup>112</sup> dans la prolongation de l'avenue des Bains entre Dunkerque et Malo-les-bains, de la rue Carnot entre Dunkerque et Rosendaël et du boulevard Jean-Jaurès entre Dunkerque et Coudekerque-Branche. Le pont prévu dans le prolongement de la rue Emmery<sup>113</sup> à Dunkerque et le déplacement du pont vers la rue de Nieupoort<sup>114</sup> seraient tous deux établis à quatre voies charretières grâce au concours financier de

---

<sup>111</sup> ADN, S9404, Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Coudekerque-Branche du 5/09/1929.

<sup>112</sup> Une voie charretière a globalement pour largeur l'espace compris entre deux roues d'une charrette. Elle est donc accessible à la circulation des chevaux avec charrettes, aux premiers véhicules motorisés et aux piétons. Pour le pont de l'avenue des Bains, il s'agit par exemple de deux voies pour piétons et deux voies pour des tramways.

<sup>113</sup> ADN, S9404, Lettre du ministre des Travaux Publics au préfet du Nord, 12/12/1929.

<sup>114</sup> ADN, S9404, Lettre du ministre des Travaux Publics au préfet du Nord, 17/12/1930.



Dunkerque et Rosendaël qui pallient le refus des Travaux Publics de financer des ponts aussi larges pour ces voies-ci. Ces aménagements (fig. 21 et fig. 22) sont alors prévus pour permettre le plus possible la liaison entre les communes et permettre une extension de celles-ci malgré le creusement du nouveau canal qui réduit quasiment à néant la plupart des dispositions prévues dans le plan d'aménagement de 1923.

Le canal exutoire final est donc un obstacle à ce projet d'aménagement et à l'extension projetée par les municipalités de l'agglomération. Cet état de fait est déploré par les municipalités de Dunkerque et de Coudekerque-Branche qui essayent de minimiser les inconvénients causés par cette nouvelle ceinture d'eau et par l'abandon du projet. La ville de la périphérie Sud estime avoir été sacrifiée par les décisions finales des ingénieurs concernant le canal exutoire. Celui-ci réduit à néant le projet du grand boulevard circulaire censé assurer une liaison générale entre les communes de la périphérie Est et Dunkerque et dont le tracé était imaginé sur les anciens terrains militaires<sup>115</sup>. On se plaint également d'un « canal véritable réceptacle d'eaux polluées » qui viendrait traverser la ville. Coudekerque-Branche essaye d'obtenir alors malgré tout l'application du projet d'extension établi en 1923 en ce qui concerne les aménagements prévus sur son territoire, et s'attache surtout à obtenir des voies le long du canal et des ponts le traversant nombreux et assez larges pour respecter le règlement général de voirie de Coudekerque-Branche (qui fixerait la largeur de toute nouvelle voie à un minimum de 14 mètres) (fig. 21). Une des réponses des Travaux Publics concernant l'abandon du projet de 1923 est d'insister sur le fait qu'il n'a jamais été approuvé intégralement par la Commission Départementale chargée de l'étudier en 1925<sup>116</sup>.

De même, la municipalité dunkerquoise essaye de profiter comme elle peut du déclassement de l'enceinte pour faire appliquer quelques-unes des parties du projet de 1923. Dès 1926, elle prévoit de faire un pont dans le prolongement de l'avenue des Bains large de quatre voies (deux voies piétonnes et deux voies de tramway) et long de soixante mètres pour desservir la plage appartenant à Dunkerque, entre Malo-les-bains et le débouché du nouveau canal. Correspondant sensiblement à la place de Flandres prévue dans le projet de 1923, le nouveau quartier desservi serait aménagé pour en faire la station balnéaire de Dunkerque-Plage qui prolongerait celle de Malo-les-bains. Pour obtenir ces terrains militaires (19 hectares) après

---

<sup>115</sup> ADN, S9404, Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Coudekerque-Branche du 5/09/1929.

<sup>116</sup> AMDK, 3D2, Note de la municipalité concernant l'extension de Dunkerque, « Ce qui a été fait de 1919 à 1926 », 24/08/1926.

le dérasement des fortifications, la municipalité projette de l'échanger au Génie contre un espace vague situé à l'Est de Malo-les-Bains vers les dunes<sup>117</sup>. En 1929, l'équipe municipale a toujours cette idée en tête. Alors que le pont prolongeant l'avenue des bains voit son tracé confirmé, elle réclame l'édification par le service maritime d'un pont supplémentaire (un cinquième) pour desservir sa plage (fig. 21). En 1929 et en 1930, le ministre des Travaux Publics lui refuse cet aménagement, indiquant que de toute façon les voies projetées traverseraient le front de mer et aboutiraient sur des terrains non déclassés et que l'aménagement d'une plage dunkerquoise n'est donc pas envisageable pour l'instant<sup>118</sup>.

Les villes de l'agglomération dunkerquoise ne profitent alors que légèrement de la destruction des fortifications qui sont « remplacées » par le nouveau canal exutoire. On construit alors la ville avec l'eau et envisage les extensions et liaisons urbaines en en tenant compte. La véritable opportunité prise par celles-ci est donc la construction de larges ponts qui mettent en communication leurs avenues et rues principales.

#### **4. Construire le réseau d'assèchement avec la ville et ses contraintes**

Pour l'assèchement, les conséquences du canal creusé à partir de 1929 sont moindres que si le premier projet d'exutoire à l'Est de Dunkerque avait abouti.

Le fonctionnement général du réseau en est tout de même modifié : toute l'évacuation des canaux autour de Dunkerque, notamment de l'intégralité de ceux de la 4<sup>e</sup> section, dépendent du même débouché de 35 mètres de large depuis le canal de Furnes jusqu'à la mer et de sa grande écluse maritime de cinq pertuis (fig. 23). Le niveau global du canal de Bergues est maintenu à une cote plus basse qu'auparavant et son nouveau tracé permet à ses eaux d'assèchement de ne plus passer au Sud et à l'Ouest de Dunkerque par le canal de Jonction utilisé pour la navigation, même si l'inconvénient nouveau est le croisement du canal de Furnes par le sas équipé de quatre écluses (fig. 24). Les terres évacuant leurs eaux par les canaux de Mardyck bénéficient également d'un allongement du trajet d'évacuation et il constitue en soi une amélioration comparé à l'écoulement par l'ancien canal de dérivation à l'Ouest<sup>119</sup>.

---

<sup>117</sup> AMDK, 3D2, Note de la municipalité concernant l'extension de Dunkerque, « Ce qui a été fait de 1919 à 1926 », 24/08/1926.

<sup>118</sup> ADN, S9404, Lettres du ministre des Travaux Publics au préfet du Nord, 12/12/1929 et 17/12/1930.

<sup>119</sup> ADN, 141J388, Procès-verbal de la conférence mixte clôturée le 12/7/1928, plan d'ensemble du projet d'exutoire unique des waterings par l'ingénieur en chef du service maritime Broquaire, 4/7/1927.

Il s'agit alors là d'un canal et d'ouvrages qu'on considère comme définitifs et qui aux yeux des ingénieurs du service maritime résoudraient la plupart des difficultés rencontrées dans l'assèchement et la lutte contre les inondations auparavant. Ce canal traversant l'espace urbain appelé à se densifier rapidement immobilise pour de bon la partie aval de toute la partie des waterings du Nord qui s'écoulaient à la mer dans ou autour de Dunkerque. Il conditionne en grande partie la marge de manœuvre des sections de waterings pour améliorer l'écoulement par une modification des cours d'eau et ouvrages.

On assiste également à une modification dans les méthodes d'amélioration de l'écoulement, avec un recours aux stations de pompage. Si certaines, fonctionnant à la vapeur, ont dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle déjà construites par les Moères et la 4<sup>e</sup> section des waterings, on envisage de généraliser à partir de cette époque ce moyen qui permet d'accroître le débit écoulé sans avoir à réellement modifier les dimensions des canaux. Dans le projet du canal exutoire, ce sont déjà deux stations de pompage qu'on veut construire aux frais du service maritime. L'une tirant directement les eaux à la mer, et l'une à proximité du siphon du canal des Moères sous le canal de Furnes (fig. 24). Cette dernière, destinée à remplacer la machine de Steendam qu'on fait détruire, présente un changement majeur dans la gestion du réseau d'évacuation : il s'agit du premier cas à notre connaissance d'un ouvrage définitif appartenant à une section de waterings mais dont les frais de fonctionnement et d'entretien sont partagés par l'association de propriétaires et l'administration des Travaux Publics qui s'engage à verser continuellement des subventions à celle-ci<sup>120</sup>. Des accords avec l'Etat belge ont à plusieurs reprises déterminé des subventions pour faire fonctionner la machine de Steendam par la 4<sup>e</sup> section, mais il s'agissait alors d'engagements exceptionnels et provisoires.

---

<sup>120</sup> AMDK, 5S693, Procès-verbal de la conférence mixte clôturée le 12/7/1928, rapport de clôture de l'ingénieur en chef du service maritime Broquaire.

## Conclusion de la quatrième partie

Au 20<sup>e</sup> siècle, l'initiative d'aménagements qui visent à transformer le réseau d'assèchement de la région dunkerquoise n'est alors plus vraiment des associations de wateringues. Les modifications n'ont pas pour objectif premier d'améliorer l'écoulement des eaux ou de réduire le nombre d'inondations qui toucheraient les agriculteurs. Ces derniers sont d'une certaine façon dépossédés de la fonction de « contrôle »<sup>121</sup> des travaux qu'est la conception du projet. Les grands projets englobent en effet des enjeux plus larges concernant le développement portuaire et l'extension urbaine de Dunkerque au-delà de ses fortifications déclassées progressivement dans les années 1920. L'emprise spatiale des débouchés des wateringues et l'inconvénient qu'elle représente pour l'extension du port et de l'agglomération dunkerquoise sont alors surtout les problématiques traitées dans les grands projets entre 1879 et 1929.

Si elles ne perdent pas leur relative autonomie d'action sur l'aménagement des canaux, ouvrages et fossés dont elles ont la charge, les associations de wateringues occupent une place d'avis consultatifs, comme les municipalités, dans les concertations entre ingénieurs et autorités militaires à propos notamment du projet de canal exutoire des wateringues définitif à l'Est de Dunkerque. Une partie de leurs avis et certaines de leurs demandes sont prises en compte et modifient surtout des détails du projet grâce aux ingénieurs du service hydraulique du Nord. Ceux-ci participent à des conférences mixtes entre services d'ingénieurs comme le service des Voies Navigables ou le service vicinal dont l'accord est indispensable pour déboucher sur une exécution du projet.

Les ingénieurs du service hydraulique reconnaissent alors toujours une certaine légitimité aux administrations de wateringues pour porter les intérêts des agriculteurs qui ne doivent pas être altérés par ces grands projets mais également pour avoir un certain discours de gestionnaires maîtrisant les techniques et questions locales d'assèchement. Ils synthétisent et adaptent ces demandes et choisissent de défendre celles qu'ils estiment justifiées mais également acceptables par les autres services décisionnaires. Les réclamations des agriculteurs qui obtiennent le soutien du service hydraulique par leur position d'expert sont alors des demandes précises et souvent techniques, sur des détails concernant un ouvrage en particulier ou encore le financement de ceux-ci.

---

<sup>121</sup> F. Graber, « Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIIIe-XIXe siècles) », art cit, p. 17.



## **CONCLUSION**



Entre 1852 et 1929, la gouvernance de l'hydraulique à Dunkerque et dans sa périphérie rurale a connu certaines évolutions. Face à une volonté grandissante de contrôle administratif à toutes les échelles de l'Etat technique, les sections de waterings ont perduré et gardé une certaine autonomie. Si les préfets et leurs ingénieurs, à l'image notamment du service hydraulique des Ponts et Chaussées, ont réduit leur marge de manœuvre et contrôlent leur activité, les propriétaires agricoles de la région dunkerquoise et leurs représentants gardent certaines compétences techniques et une autorité administrative sur l'aménagement hydraulique du territoire. Ces associations particulières sont soumises à des logiques de gouvernance interne plus démocratiques mais également dominées par un contrôle administratif et technique plus important. Elles conservent la gestion quotidienne des fossés et ouvrages d'assèchement, de leur entretien et sont capables d'initier et financer certaines améliorations. Dominées par une élite bourgeoise de grands propriétaires, les administrations des waterings restent tout au long de la période des interlocuteurs privilégiés des services administratifs et techniques et sont capables de faire entendre leurs intérêts grâce à leurs positions de pouvoir, politique ou économique, à l'échelle locale, départementale voire nationale. Jusqu'aux années 1880, les principaux aménagements qui modernisent le réseau de la 4<sup>e</sup> section des waterings sont mis en œuvre par sa commission administrative.

Dans les situations d'inondations, encore fréquentes au 19<sup>e</sup> siècle, les sections de waterings alertent les autorités dans le but d'obtenir des manœuvres immédiates et des aménagements afin de limiter leur occurrence et leurs impacts sur les cultures. Dans ce cadre, les sections de waterings réclament soit des subventions de l'administration publique pour des nouveaux aménagements soit des réparations financières à celle-ci ou à d'autres associations de propriétaires. C'est particulièrement le cas pour la 4<sup>e</sup> section des waterings pendant et après les inondations de l'hiver 1880-1881. Ses administrateurs ont bien compris que l'espace urbain dunkerquois et son port attirent les investissements et l'attention de l'Etat et ses ingénieurs. Ils focalisent par conséquent leurs efforts pour obtenir des travaux d'amélioration aux débouchés de leurs canaux dans le cadre des plans d'extension du port puis de la ville initiés en particulier par le plan Freycinet dès 1879.

Ces grands projets de travaux successifs transforment les débouchés du réseau des waterings à l'Ouest comme à l'Est de Dunkerque. Ceux-ci sont alors surtout déplacés et modifiés afin de permettre l'extension du port commercial et industriel et le développement de la navigation fluviale qui le dessert. Un large canal exutoire unique des waterings autour de Dunkerque est alors imaginé par les ingénieurs du service maritime et la Chambre de Commerce et est finalement creusé à partir de 1929.



Si son tracé final n'apporte pas autant de progrès qu'escomptés pour le dessèchement, il constitue en soi une amélioration et un bouleversement du régime hydraulique. Ces grands projets sont à l'initiative des pouvoirs publics et des acteurs économiques du port qui les cofinancent. Les administrations des wateringues n'y ont qu'une voix consultative, de même que les municipalités. La 4<sup>e</sup> section se démarque des autres dans ce domaine, puisqu'elle parvient à faire adopter des modifications sur les ouvrages du canal, par l'intermédiaire des ingénieurs du service hydraulique. En parallèle, une opposition frontale des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> sections n'aboutissent à rien.

Il reste de cette étude un champ libre à d'autres perspectives. L'étude des autres sections de wateringues mériteraient des approfondissements. Si l'on connaît les évolutions globales des modes de gouvernance et de gestion des sections du Nord, celles du Pas-de-Calais ou encore du reste de la Flandre maritime mériteraient d'être creusées et comparées à nos premiers résultats. Les associations de propriétaires de la côte belge ont-elles par exemple été maintenues sur notre période et comment les gouvernements nationaux belges sont-ils intervenus dans la gouvernance de l'eau de la plaine maritime flamande ?

Les questions liées aux techniques et notamment à leurs circulations avec les ingénieurs d'autres pays qui assèchent des territoires similaires comme le Sud du Royaume-Uni ou les Pays-Bas restent également à étudier.

Pour approfondir la problématique des enjeux de pouvoirs au sein-même d'une association de propriétaires et entre ses administrateurs et les municipalités des communes rurales de la section, on pourrait à l'avenir investiguer des fonds d'archives municipaux et chercher s'il existe des documents privés qui combleraient le manque de sources sur la gestion interne des sections.

Tout le réseau des wateringues autour de Dunkerque dépend, lorsqu'il est finalisé en 1939, d'un canal exutoire unique inscrit dans l'espace de l'agglomération. Ses communes, libérées de des fortifications et de leurs fossés, se densifient, s'étendent et forment une véritable conurbation après le deuxième conflit mondial et ses destructions massives. Le débouché des canaux de la 4<sup>e</sup> section est alors unique et ne peut plus connaître de grandes modifications, étant donné son inclusion dans l'organisation de l'espace urbain dunkerquois (fig. 25). Le port de Dunkerque peut alors entamer son expansion vers l'Ouest jusqu'à Gravelines et provoquer l'essor de villes industrielles comme Grande-Synthe et Fort-Mardyck. Les améliorations que

pourraient mettre en place les sections dans la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle concernant alors surtout les ouvrages éclusés du réseau.

La généralisation des stations de pompage électriques, déjà amorcée avec les travaux du canal exutoire, dans les terres et aux débouchés maritimes, est un fait marquant de la période suivante. Elle répond aux nouveaux enjeux apportés par la motorisation et l'intensification de l'agriculture, notamment à partir des années 1970, qui imperméabilisent et compactent plus la terre, rendant l'écoulement gravitaire insuffisant<sup>122</sup>. La concentration de la navigation fluviale sur les plus grands axes comme le canal de Bourbourg figure également comme une amélioration pour l'assèchement, puisqu'elle rend certains canaux comme le canal de Bergues quasiment exclusifs au dessèchement.

Les associations de wateringues ont perduré, même si elles sont régies par de nouvelles lois et dépendent de nouvelles administrations. Les canaux marquent toujours l'espace urbain dunkerquois et leur fonction principale est presque exclusivement le dessèchement. Ils figurent aujourd'hui au cœur de projets d'aménagement de la Communauté Urbaine de Dunkerque, qui ont pour objectif de les revaloriser en faisant de leurs berges des nouveaux espaces de promenades à pied et à vélo<sup>123</sup>.

La gestion des wateringues est aussi d'actualité dans la perspective actuelle de montée du niveau de la mer. Le niveau des territoires asséchés étant pour la plupart proches voire sous ce dernier, l'écoulement par gravité est de plus en plus difficile. Les autorités locales commencent alors à s'inquiéter de la capacité réelle du réseau et de ses stations de pompage à éviter les inondations et rejeter toujours autant d'eau à l'avenir. Lorsqu'il a décidé d'attaquer le gouvernement français en justice pour « inaction climatique » en novembre 2018, Damien Carême, alors maire de Grande-Synthe et vice-président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, a en partie voulu alerter sur la montée des eaux qui rend « de plus en plus difficile » l'évacuation des eaux intérieures par le réseau d'assèchement des wateringues<sup>124</sup>. Le projet franco-belge Mageteaux a en outre été lancé le 11 juin 2018 afin de pallier l'insuffisance de l'assèchement des Moères françaises et belges, régulièrement inondées les années précédentes. Il prévoit une nouvelle station de pompage en Flandre belge pour tirer une partie des eaux des

---

<sup>122</sup> Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, *Les wateringues*, op. cit., p. 18.

<sup>123</sup> Voir le programme « L'agglomération au fil de l'eau » débuté en 2015 et « A la redécouverte des canaux de l'agglomération », dans *Le journal communautaire*, Communauté Urbaine de Dunkerque, n°42, mai 2019, p. 22-23.

<sup>124</sup> « 'Remuez vous', Damien Carême attaque l'inaction du gouvernement en justice », vidéo publiée le 23/11/2018, accessible à <https://www.youtube.com/watch?v=2MSSrodV0yo>, consultée le 15/12/2018.

Moères dans le canal de Furnes en direction de Nieuport, tandis qu'une nouvelle vanne est installée dans l'ouvrage des 4 Ecluses à Dunkerque pour accentuer l'évacuation du canal de Furnes à la mer par le canal exutoire<sup>125</sup>. Il promeut une vigilance accrue des institutions locales sur les opérations de dessèchement et une information plus importante des populations locales sur les risques d'inondation. La gestion du réseau des wateringues semble alors être un des défis majeurs pour l'avenir du territoire dunkerquois et de la plaine maritime flamande dans son ensemble.

---

<sup>125</sup> Projet Mageteaux, dans le cadre du programme INTERREG France-Wallonie-Vlaanderen. Disponibilité : <http://www.mageteaux.eu/fr>. Consulté le 19/10/2018.

## Annexes

*Annexe 1.* ADN, S8680, Nouveau règlement organique des Waeteringues, 29/01/1852

DESSECHEMENT  
WAETERINGUES  
NOUVEAU REGLEMENT ORGANIQUE

DECRET:

Louis-Napoléon,

Président de la République Française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics,

Vu le décret du 12 juillet 1806, portant règlement de l'organisation administrative des quatre Sections des Waeteringues du Département du Nord,

Vu l'arrêté du 12 juin 1826 et l'ordonnance du 26 mai 1833,

Vu les réclamations présentées par les Conseils Municipaux de Watten et de Gravelines, par des contribuables de la deuxième Section des Waeteringues et par les habitants des communes de Grande-Synthe, Loon, Tétéghem, à l'effet d'obtenir la modification du susdit règlement,

Vu les délibérations prises sur ces réclamations par les Commissions réunies des quatre Sections des Waeteringues,

Vu le rapport de M. l'Ingénieur Ordinaire BOLLAERT (31 juillet 1849) et l'avis de M. l'Ingénieur en Chef LAMARLE (du 16 avril 1849),

Vu les avis du Conseil d'Arrondissement de Dunkerque et les délibérations du Conseil Général,

Vu la dépêche de M. le Ministre des Travaux Publics du 13 février 1860,

Vu le nouveau rapport des Ingénieurs contenant un projet de règlement conforme à la dépêche ci-dessus,

Vu l'arrêté de M. le Préfet du 7 mars 1851,

Vu les avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées (section de la navigation) des 6 février 1850 et 9 avril 1851,

Vu les lois des 20 septembre 1792 et 14 Floréal an XI, 16 septembre 1807,

Le Comité des Affaires Etrangères, des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce, de la Commission consultative entendue :

DECRETE:

**Article 1.**

Le territoire desséché et soumis à l'Administration des Waeteringues, dans l'arrondissement de Dunkerque, restera divisé en quatre Sections, conformément au Règlement actuellement en vigueur.

**Article 2.**

Il y aura dans chacune des quatre Sections, une Commission administrative composée de cinq membres qui seront nommés dans la forme ordinaire des élections publiques par les quatre-vingts propriétaires les plus imposés de chaque Section, convoqués à cet effet par le Préfet.

**Article 3.**

Les assemblées des propriétaires se réuniront à la Sous-Préfecture de Dunkerque, sur la convocation du Sous-Préfet qui les présidera.

**Article 4.**

Ceux des quatre-vingts propriétaires qui, soit par maladie, soit pour tout autre motif d'absence, ne pourraient assister en personne aux assemblées pour l'élection des Commissions administratives, seront admis comme par le passé à s'y faire représenter par des fondés de procuration.

**Article 5.**

Les procurations sont générales. Nul ne pourra être procureur fondé, s'il n'est propriétaire d'au moins cinq hectares dans la Section.

**Article 6.**

Nul ne pourra exercer les droits de procureur fondé pour plusieurs électeurs dans la même assemblée.

**Article 7.**

Les femmes ne pourront prendre part aux élections que par leurs procureurs fondés, à moins qu'elles ne puissent se faire représenter par leur fils ou leur gendre âgé de vingt-et-un ans accomplis.

**Article 8.**

Les mineurs seront de droit représentés par leurs tuteurs ; les femmes mariées, par leur mari, et en cas d'absence, les tuteurs et maris seront également admis à envoyer aux assemblées

un fondé de procuration.

**Article 9.**

Les hospices seront représentés par un de leurs administrateurs et les communes par le Maire ou son adjoint.

**Article 10.**

Les membres assemblés devront être au nombre de moitié plus un au moins pour procéder aux élections.

**Article 11.**

L'élection se fera au scrutin secret et à la majorité absolue des suffrages, et si, après le second scrutin tous les administrateurs ou syndics ne sont pas élus, il sera procédé par scrutin de ballottage entre les candidats qui auront obtenus le plus de voix au dernier scrutin.

**Article 12.**

Les membres des Commissions resteront en fonction pendant cinq ans; chaque année un membre en sortira et ainsi de suite, de manière qu'ils soient renouvelés par cinquième chaque année, le membre sortant pourra toujours être réélu.

**Article 13.**

Les Commissaires sont chargés :

1°) de répartir entre les communes de la Section, dans la proportion de l'intérêt de chacune d'elles, le montant de la cotisation nécessaire à l'entretien des travaux ;

2°) d'examiner, modifier ou approuver, sous l'autorité de l'Administration, les projets des travaux à exécuter chaque année ;

3o) de passer les marchés ou adjudications ;

4°) de vérifier les comptes des percepteurs ;

5°) de donner leur avis sur tous les objets relatifs aux intérêts de leur Section et sur lesquels ils auraient été consultés par le Préfet ;

6°) de proposer au Préfet une liste double de sujets sur laquelle il nommera, s'il y a lieu, les conducteurs spéciaux et percepteurs ;

7°) de choisir leurs Président, Vice-Président et Secrétaire ;

8°) de nommer directement les éclusiers, pontonniers, gardes-vannes, cantonniers et autres agents secondaires ; l'état nominatif de ces agents et de leur salaire devant être chaque année soumis avec le budget à l'approbation de l'Autorité supérieure.

**Article 14.**

Les travaux seront dirigés par les conducteurs spéciaux.

**Article 15.**

L'aptitude des candidats aux fonctions de conducteur sera constatée par un examen public, qui aura lieu au Chef-lieu de l'arrondissement de Dunkerque, par une Commission présidée par le Sous-Préfet et dont feront nécessairement partie un ou plusieurs Commissaires des Sections intéressées et l'Ingénieur du Service Hydraulique du Département.

**Article 16.**

Nul conducteur ne pourra être attaché, si ce n'est à titre provisoire, à plusieurs Sections des Waeteringues.

**Article 17.**

Il est expressément défendu à tout conducteur spécial d'une Section d'être intéressé, à quelque titre que ce soit, à aucune entreprise de travaux publics ou particuliers dans l'arrondissement de Dunkerque.

**Article 18.**

Les conducteurs spéciaux sont chargés :

- 1°) de rédiger, pour chaque Section, les projets des travaux à exécuter ;
- 2°) de diriger les travaux adjugés ;
- 3°) de délivrer des certificats d'acomptes pour le paiement des ouvriers et des entrepreneurs ;
- 4°) d'assister l'Ingénieur du Service Hydraulique chargé de la vérification des travaux et de signer avec lui les procès-verbaux de réception ;
- 5°) de constater par des procès-verbaux les contraventions aux lois et règlements administratifs en matière de voirie, de dessèchement ou d'irrigation ;
- 6°) d'exécuter les travaux d'urgence qui pourront être ordonnés par le Président de la Section.

**Article 19.**

Les projets, devis et détails estimatifs dressés par les conducteurs spéciaux seront communiqués, avant le premier janvier de chaque année, à l'Ingénieur du Service Hydraulique qui y donnera son avis ; il transmettra le tout à l'Ingénieur en Chef de ce Service.

**Article 20.**

Ne seront pas sujets à ces formalités, les travaux d'urgence et qui requerraient célérité. Ils pourront être exécutés de suite et par économie, en vertu d'une délibération spéciale des Membres des

Commissions et sous leur responsabilité personnelle. Copie de la délibération devra, dans un délai de trois jours, être adressée au Préfet qui pourra, s'il y a lieu, arrêter ou suspendre l'exécution des travaux.

### **Article 21.**

Chaque année, dans les quatre premiers mois, les Commissions Administratives se réunissent, sous la convocation du Président, à l'effet d'examiner les comptes de la gestion du percepteur, pendant l'année précédente, pour arrêter leurs propositions de travaux et leurs budgets pour l'année suivante.

Elles reçoivent, quant au vote du budget, les observations des Maires, accompagnées des délibérations des Conseils Municipaux et délibèrent sur leur objet.

Elles adressent au Préfet, par l'intermédiaire du Sous-Préfet, leurs comptes, budgets et projets de travaux.

### **Article 22.**

Les comptes et les budgets sont arrêtés définitivement par le Conseil de Préfecture.

Les projets de travaux sont approuvés par le Préfet, sur le rapport des Ingénieurs du Service Hydraulique dans le Département.

### **Article 23.**

Chaque année, les Commissions Administratives se réuniront également avant le mois de novembre, sur la convocation de leur président, à l'effet d'arrêter les rôles de cotisations pour l'année suivante, ainsi que les projets à mettre à l'étude, pour être exécutés pendant la campagne correspondante.

### **Article 24.**

Les rôles des cotisations seront adressés au Préfet dans la première quinzaine de novembre, pour être approuvés, s'il y lieu, et être rendus exécutoires.

Les rôles seront publiés avant leur mise en recouvrement; les réclamations seront jugées dans les mêmes formes qu'en matière de contributions publiques.

### **Article 25.**

Les Présidents des Sections pourront, en dehors des réunions spécifiées ci-dessus, convoquer les Commissions Administratives, à charge toutefois d'en avertir préalablement le Sous-Préfet de l'arrondissement.

### **Article 26.**

Les délibérations des Commissions ne seront valables que quand elles auront été prises par quatre membres au minimum ; néanmoins, lorsqu'une séance aura dû être remise, à cause de l'insuffisance du nombre des administrateurs présents, les objets à l'ordre du jour seront mentionnés dans la convocation qui sera faite pour une réunion ultérieure, qui aura lieu dans un délai de dix jours, et il sera alors valablement statué, quel que soit le nombre des membres présents. Dans tous les cas, les délibérations des Commissions ne pourront être exécutées



qu'après l'approbation du Préfet.

**Article 27.**

Les archives de chaque Section seront déposées dans un local particulier choisi à la convenance du Président de chaque Section, responsable de leur bonne conservation.

Les comptes, budgets et autres actes des administrations sont communiqués aux parties intéressées à chaque réquisition.

**Article 28.**

Le Président est chargé de l'exécution des délibérations de la Commission Administrative.

Il donne aux divers agents qu'il emploie les ordres nécessaires, dirige le service dans l'intervalle des réunions, et délivre les mandats pour l'acquittement des dépenses autorisées par le Préfet.

**Article 29.**

Les mandats délivrés par le Président, pour être valables, doivent mentionner l'autorisation en vertu de laquelle les dépenses ont été faites. Ils doivent être accompagnés de mémoires ou états réguliers des sommes dues, préalablement arrêtés par le Président.

Lorsque les mandats ont pour objet le paiement de travaux exécutés, il devra y être annexé un certificat du conducteur spécial, indiquant le montant de l'entreprise, celui des travaux faits, le chiffre des acomptes délivrés antérieurement et la somme due à l'entrepreneur.

Tout paiement, pour solde des travaux, devra être accompagné d'un certificat de réception définitive, visé par l'Ingénieur du Service Hydraulique.

**Article 30.**

Le recouvrement des sommes imposées sur les terrains soumis au dessèchement, pour le paiement des travaux, sera fait par un percepteur spécial nommé par le Préfet, sur une liste double de candidats présentés par la Commission Administrative.

**Article 31.**

Le comptable fournira, pour la garantie de sa gestion, un cautionnement en immeubles égal au dixième du montant des rôles.

**Article 32.**

Il sera alloué au percepteur, sur le montant des rôles une remise proportionnelle dont la quotité sera réglée par le Préfet, sur la proposition de la Commission de la Section.

**Article 33.**

Au moyen de cette remise, le percepteur sera tenu :

1°) de préparer les rôles de cotisation, et après leur approbation, d'en lever le montant

dans le délai de dix mois, savoir un tiers dans les deux mois qui suivront la mise en recouvrement, un autre tiers dans les deux mois suivants, et le dernier tiers après l'époque du deuxième paiement;

2°) d'acquitter les dépenses de dessèchement sur les mandats délivrés par le Président, dans les formes prescrites par l'article 29.

**Article 34.**

Les percepteurs tiendront les livres de comptabilité prescrits pour la gestion des receveurs municipaux ; ils rendront leurs comptes arrêtés à l'époque du 31 mars, dans les formes voulues pour les comptes des receveurs de communes et d'établissements de bienfaisance, et ce, conformément à toutes les instructions relatives au service de ces comptabilités.

Sur la réquisition du Préfet, un Inspecteur des Finances pourra être commis pour visiter la comptabilité et la caisse du Percepteur.

**Article 35.**

Les membres des différentes Sections pourront se réunir en Assemblée générale, chaque fois qu'il y aura lieu, pour statuer sur des objets d'intérêt commun.

Toutefois, cette réunion ne pourra avoir lieu que dans les cas suivants :

1°) quand le Préfet jugera utile de la provoquer d'office ;

2°) sur la demande de l'une des Sections et après l'autorisation du Préfet.

**Article 36.**

Lorsque les Sections seront réunies, elles délibéreront sous la présidence du plus âgé des quatre Présidents.

**Article 37.**

Toutes les contestations relatives au recouvrement des cotisations, aux réclamations des contribuables et à l'exécution des travaux, seront portées devant le Conseil de Préfecture ; sauf recours au Gouvernement qui décidera en Conseil d'Etat, conformément à l'article 4 de la loi du 14 Floréal an XI.

**Article 38.**

Sont abrogées les dispositions du décret du 12 juillet 1806, de l'arrêté du 12 juin 1824, de l'ordonnance du 26 mai 1833 et des actes qui, par leur ensemble, constituent l'organisation actuelle des quatre Sections des Waeteringues, en ce qu'elles ont de contraire aux dispositions qui précèdent.

**Article 39.**

Le Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent Décret.

Fait au Palais des Tuileries, le 29 janvier 1852.

(signé) : L. NAPOLEON. Par le Président de la République,

Le Ministre des Travaux Publics, (signé) : N. LEFEBVRE-DURUFLE.

Pour ampliation: Le Secrétaire Général, (signé) : BOULAGE.

Nous, Préfet du Nord, Commandeur de la Légion d'Honneur,

Vu le Décret du 29 janvier 1852, sur l'organisation administrative des quatre Sections des Waeteringues de ce département,

ARRETONS:

Le décret précité sera inséré dans le Recueil des Actes de la Préfecture et sera adressé à Monsieur le Sous-Préfet de Dunkerque, ainsi qu'à Monsieur l'ingénieur en chef du département, chargés d'en assurer l'exécution, chacun en ce qui le concerne.

Fait à Lille, le 6 mars 1852.

(signé) : BESSON.

---

*Annexe 2. Décret du 17 décembre 1890.*

ADN, 5K811, Livret de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, René Smagghe, 1925, p. 33 à 38.

## DECRET DU 17 DECEMBRE 1890

### REORGANISANT L'ASSOCIATION DES WAETERINGUES DU NORD

Le Président de la République,

Sur le rapport du Ministre de l'Agriculture,

Vu le Décret organique du 29 janvier 1852 qui régit les Associations syndicales de dessèchement des Waeteringues du Nord,

Vu le projet dressé conformément aux vœux formulés par un grand nombre d'intéressés par une Commission spéciale instituée par un Arrêté Préfectoral du 1<sup>er</sup> Septembre 1887, pour la révision de ce Décret organique en ce qui regarde le droit de suffrage, le mode d'élection des syndics et le fonctionnement des Commissions syndicales,

Vu les pièces de l'enquête à laquelle ce projet a été soumis du 27 mai au 19 juin 1889 dans les localités intéressées, ensemble l'avis du Commissaire enquêteur en date du 5 juillet 1889,

Vu la délibération des Commissions syndicales réunies en Assemblée plénière le 8 mars 1890,

Vu les rapports des Ingénieurs des 4, 11 juin 1890,

Vu la lettre du Préfet du Nord en date du 27 juin 1890,

Vu les lois des 14 Floréal an XI ou 16 septembre 1807, 21 juin 1865 et 22 décembre 1888,

Le Conseil d'Etat entendu,

DECRETE:

#### **Article 1.**

Les articles 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13 et 22 du décret du 29 janvier 1852, sont modifiés de la manière suivante :

#### **Article 2.**

Il y aura dans chacune des quatre Sections, une Commission Administrative composée de neuf membres qui seront nommés par l'Assemblée Générale des propriétaires intéressés satisfaisant aux conditions d'électorat définies à l'article 4 ci-après, convoqués à cet effet par le Préfet. Les Membres de la Commission Administrative devront être propriétaires dans la Section.

**Article 3.**

Les Assemblées des propriétaires électeurs se réuniront pour la première et la quatrième Section à Dunkerque ; pour la deuxième, à Bourbourg, et pour la troisième, à Bergues.

**Article 4.**

Tout propriétaire possédant au moins 4 hectares sera électeur ; le nombre de voix attribué à chaque électeur sera déterminé d'après la proportion suivante :

de 4 à 12 hectares	1 voix
de 12 à 20 hectares	2 voix
de 20 à 28 hectares	3 voix
de 28 à 36 hectares	4 voix
de 36 à 44 hectares	5 voix
de 44 à 52 hectares	6 voix
de 52 à 60 hectares	7 voix
de 60 à 68 hectares	8 voix
de 68 à 76 hectares	9 voix
de 76 hectares et au-dessus	10 voix

Les propriétaires possédant moins de 4 hectares pourront se réunir pour se faire représenter aux Assemblées par un ou plusieurs d'entre eux en nombre égal au nombre de fois que le minimum de 4 hectares se trouve compris dans leurs parcelles réunies.

**Article 5.**

Les électeurs pourront se faire représenter aux Assemblées pour l'élection des Commissions Administratives par des fondés de pouvoirs, sans que le même fondé de pouvoirs puisse être porteur de plus d'un mandat, ni disposer de plus de 10 voix

**Article 6.**

Les fondés de pouvoirs devront être eux-mêmes propriétaires dans la section.

Toutefois, les locataires ou fermiers que les propriétaires auraient délégués sont dispensés de cette condition.

**Article 10.**

Les Assemblées seront convoquées au moins un mois avant l'élection, par affiches apposées à la porte de la Mairie et de l'Eglise de chaque commune intéressée et par avis inséré dans les journaux de Dunkerque.

Elles seront présidées provisoirement par le Sous-Préfet de Dunkerque ou par ses délégués. Les Assemblées ainsi réunies nommeront un Président, deux scrutateurs et un secrétaire qui composeront le bureau.

Tout électeur se présentant au scrutin justifiera de son droit de vote et du nombre de voix dont il dispose par la production des quittances délivrées par le Percepteur pour le paiement de la dernière taxe mise en recouvrement. Sur le vu de ces quittances qui seront libellées de manière à indiquer la situation de l'étendue des biens imposés, le bureau déclarera le nombre de voix attribué à l'électeur et l'inscrira en présence de ce dernier, sur une enveloppe dans laquelle il renfermera le bulletin de vote.

Les quittances seront revêtues d'un timbre constatant qu'elles ont servi, et seront remises immédiatement à leur propriétaire.

Les élections auront toujours lieu un dimanche.

Le scrutin sera ouvert à huit heures du matin et clos à quatre heures du soir.

#### ***Article 11.***

Nul ne sera élu membre de la Commission au premier tour de scrutin, s'il n'a réuni la majorité absolue des voix représentées.

Dans le cas où cette condition ne serait pas remplie par tous les Administrateurs à élire, il sera procédé à un second tour de scrutin le dimanche suivant. Au second tour, la majorité relative des voix suffira pour que l'élection soit valable.

#### ***Article 12.***

Les fonctions des Membres des Commissions dureront neuf années. Toutefois, à la fin de la troisième et de la sixième année, les syndics nommés pour la première fois seront renouvelés par tiers.

Lors des deux premiers renouvellements, les Membres sortants seront désignés par le sort; à partir de la neuvième année et de trois en trois ans, les Membres sortants seront désignés par l'ancienneté.

Les Membres sortants seront indéfiniment rééligibles, ils resteront en fonction jusqu'à leur remplacement.

Le Membre de la Commission qui viendrait à décéder, à donner sa démission ou à cesser d'être propriétaire dans la Section, sera remplacé lors du prochain renouvellement triennal.

Les fonctions du nouveau Membre ainsi élu ne dureront que le temps pendant lequel le Membre ainsi remplacé serait encore lui-même resté en fonctions.

#### ***Article 13.***

Les Commissaires sont chargés :

1°) de répartir entre les communes de la Section et dans la proportion de l'intérêt de chacune d'elles, le montant de la cotisation nécessaire à l'entretien des travaux;

2°) d'examiner, modifier ou approuver sous l'autorité de l'Administration, les projets des travaux à exécuter chaque année ;

3°) de passer les marchés ou adjudications ;

4°) de vérifier les comptes des percepteurs ;

5°) de donner leur avis sur tous les objets relatifs aux intérêts de leurs Sections et sur lesquels ils auraient été consultés par le Préfet.

6°) de proposer au Préfet une liste double de sujets sur laquelle il nommera s'il y a lieu les conducteurs spéciaux et percepteurs ;

7°) de choisir leurs Président, Vice-Président et Secrétaire :

8) de nommer directement les éclusiers, garde-vannes, cantonniers et autres agents secondaires ; l'état nominatif de ces agents et de leur salaire devant être chaque année soumis avec le budget à l'approbation de l'Autorité supérieure ;

9°) de désigner ceux de leurs Membres qui seront plus spécialement chargés de la surveillance et des intérêts de telle ou telle partie de la Section ;

10°) de désigner le siège de la Section qui pourra toujours être déplacé à la condition de rester dans le périmètre de la Section.

**Article 22.**

Il sera procédé à l'apurement des comptes de chaque Section, selon les règles établies pour les comptes des receveurs municipaux. Les projets de travaux sont approuvés par le Préfet, sur le rapport des Ingénieurs du Service Hydraulique dans le Département.

**Article 2.**

Tous les actes administratifs concernant l'organisation des Waeteringues sont supprimés en ce qu'ils ont de contraire aux dispositions du présent Décret.

**Article 3.**

Le Ministre de l'Agriculture est chargé de l'exécution du présent Décret.

Fait à Paris, le 17 décembre 1890.

CARNOT.

Par le Président de la République,

Le Ministre de l'Agriculture,

Jules DEVELLE.

Annexe 3. Formulaire-types (ici remplis et signés) distribués aux propriétaires des wateringues par les commissions administratives des wateringues pendant l'enquête publique pour la révision du règlement organique des wateringues de 1852.

154

Je soussigné Madame V<sup>ve</sup> Péquillant Bulteau  
demeurant à Poubaix  
propriétaire de 22 hectares

dans la 2<sup>e</sup> Section des Waeteringues de l'arrondissement de  
Dunkerque,

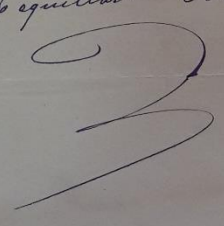
DÉCLARE :

1<sup>o</sup> M'opposer aux modifications des Statuts des Waeteringues du Nord, telles qu'elles sont présentées dans le nouveau projet de décret rédigé par Messieurs les Ingénieurs du Service hydraulique et actuellement soumis à l'enquête prescrite par arrêté de M. le Préfet du Nord, en date du .....

2<sup>o</sup> Adopter les propositions de modifications au décret du 29 Janvier 1852, telles qu'elles sont formulées par les Administrateurs des Sections de Waeteringues.

A Poubaix, le 9 juin 1889.

V<sup>ve</sup> Péquillant Bulteau



Dunkerque, Imp. Paul Wéber

NOTA — Prière de signer et de déposer  
le présent document à l'enquête ou de le  
transmettre à M.....  
Président de la Section à .....



Je soussigné Clerez Merlier  
demeurant à Gravelines  
propriétaire de un hectare n. 2

dans la 1<sup>ère</sup> Section des Waeteringues de l'arrondissement de  
Dunkerque,

DÉCLARE :

1° M'opposer aux modifications des Statuts des Waeteringues du Nord, telles qu'elles sont présentées dans le nouveau projet de décret rédigé par Messieurs les Ingénieurs du Service hydraulique et actuellement soumis à l'enquête prescrite par arrêté de M. le Préfet du Nord, en date du .....

2° Adopter les propositions de modifications au décret du 29 Janvier 1852, telles qu'elles sont formulées par les Administrateurs des Sections de Waeteringues.

A Gravelines le 13 juin 1889.

Clerez Merlier

Dunkerque, Imp. Paul Meunier.

NOTA — Prière de signer et de déposer  
le présent document à l'enquête ou de le  
transmettre à M .....  
Président de la Section à .....

Annexe 4. Extraits de la base de données établie à partir du tableau général des fossés de la 4<sup>e</sup> section des wateringues

1825 : ADN, 50FI2041, Tableau général des watergands de la 4<sup>e</sup> section, 1825.

1925 : ADN, 5K811, Livret de la 4<sup>e</sup> section des wateringues, René Smaghe, 1925.

numéro fossé 1825	numéro fossé 1925	nom du cours d'eau	indications spatiales	amont	aval	longueur 1825	largeur moyenne 1825	largeur en crête 1825	largeur en fond 1825	longueur 1925	largeur en crête 1925	largeur en fond 1925
1	NA	bernardsleet	NA	canal des moeres	canal de bergues	1675	12	12	12	1675	12	12.0
2	1	fossé de rosendael 1	fossé dessèchement au nord du canal de furnes	chemin de rosendael	canal de furnes	284	2	4	1	NA	NA	NA
3	2	fossé de rosendael 2	fossé dessèchement au nord du canal de furnes	chemin des dunes	canal de furnes	574	2	4	1	574	4	1.2
4	3	fossé de rosendael 3	fossé dessèchement au nord du canal de furnes	dunes	canal de furnes	647	2	4	1	647	4	1.4
5	4	fossé de rosendael 4	fossé dessèchement au nord du canal de furnes	dunes	canal de furnes	673	2	4	1	673	4	1.4
6	5	fossé de rosendael 5	fossé dessèchement au nord du canal de furnes	fossé de rosendael 6	canal de furnes	710	2	4	1	710	4	1.4
7	6	fossé de rosendael 6	fossé dessèchement au nord du canal de furnes	dunes	canal de furnes	725	2	4	1	725	4	1.4
8	7	fossé de rosendael 7	fossé dessèchement au nord du canal de furnes	dunes	canal de furnes	1058	2	4	2	1058	4	1.0
9	7bis	zandleet	fossé dessèchement au nord du canal de furnes	fossé de rosendael 7	gare de leffrinkoucke	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
10	8	zeegracht	fossé dessèchement au nord du canal de furnes	dunes	canal de furnes	964	2	4	2	964	4	1.6
11	9	duneleet	fossé dessèchement au nord du canal de furnes	dunes	canal de furnes	1064	2	4	2	1064	4	1.6
12	10	branche	fossé dessèchement au nord du canal de furnes	duneleet	canal de furnes	278	2	4	2	278	4	1.6
13	11	houdehave nord	à l'ouest de zuydcoote, séparant zuydcoote et ghyvelde	dunes	canal de furnes	640	2	4	2	640	4	1.6
14	12	séparation	à l'est de zuydcoote, de zuydcoote à ghyvelde	dunes	canal de furnes	860	2	4	2	860	4	1.6
15	13	petit-mardyck	au nord du canal de furnes	dunes	canal de furnes	992	2	4	2	992	4	1.6
16	14	grand-mardyck	servant de limite, au nord du canal de furnes, entre la fr...	dunes	canal de furnes	720	3	5	2	720	5	2.0
17	15	zilague	à l'est et à l'ouest du canal de bergues	verloerencost de la 2ème section	fortifications de dunkerque	843	2	4	2	843	4	1.6
18	16	repdyck	au nord du bernardsleet	ferme daudruy	canal du bernardsleet	1350	2	4	2	1350	4	1.6
19	17	watergand de coudekerque	NA	canal de bergues	canal des moeres	5163	NA	5	2	5163	5	2.0
20	18	branche de coudekerque	NA	chemin de la chapelle	watergand de coudekerque	900	2	4	2	900	4	1.6
21	19	branche du canal de coudekerque	NA	pavé de coudekerque près de bergues	watergand de coudekerque	626	5	4	2	625	4	1.6
22	20	branche de coudekerque	NA	watergand de coudekerque	grand-heyleet	868	2	4	2	868	4	1.6
23	21	grand-heyleet	NA	basse-colme contre le fort lapin	watergand de coudekerque	3612	4	4	2	3612	4	1.7
24	22	petit-heyleet	NA	basse-colme près du pont de syckelien	grand-heyleet	3686	3	4	2	3686	4	1.6
25	23	watergand de la chapelle	NA	watergand de coudekerque	canal des moeres	2672	2	4	2	2672	4	1.5
26	24	leedyck	NA	route de furnes à leffrinkoucke	canal des moeres	5568	3	4	2	5568	4	1.6
27	25	branche du leedyck	passé par la ferme des jésuite	route de furnes	leedyck	1440	2	4	2	1440	4	1.6
28	26	branche du leedyck	NA	chemin de teteghem à la branche n°25	NA	300	2	4	1	300	4	1.4
29	27	snackdyck	en deux parties. long 4107m au sud canal des moeres. 4...	petit-heyleet	canal des moeres	7171	3	4	2	8174	4	1.6
30	28	quequebecque	passé par la maison de la section	snackdyck	zeegracht	2008	3	4	2	2008	4	1.6
31	NA	branche du quequebecque	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	600	NA	NA
32	29	zeegracht	se déverse près du pont à charettes	basse-colme	canal des moeres	3542	6	14	5	3542	10	4.0
33	30	branche du zeegracht	NA	chemin steenstraete	zeegracht n°29	309	3	4	2	309	4	1.6
34	NA	branche du zeegracht	NA	chemin steenstraete	zeegracht n°29	NA	NA	NA	NA	300	4	1.6

Showing 1 to 35 of 79 entries

numéro fossé 1825	numéro fossé 1925	nom du cours d'eau	indications spatiales	amont	aval	longueur 1825	largeur moyenne 1825	largeur en crête 1825	largeur en fond 1825	longueur 1925	largeur en crête 1925	largeur en fond 1925	
35	31	31	duneleet	se déverse près du pont à charettes	route de furnes	canal des moeres	3841	3	4	2	3841	4	1.6
36	32	32	branche du deneleet	se déverse dans le duneleet à leffrinckoucke	ferme bonvariet près du canal de furnes	duneleet	2086	4	2	2	2086	4	1.6
37	33	33	ancien canal des chats	NA	canal des moeres	zeegracht	850	3	4	2	850	4	1.6
38	34	34	stynckart	se déverse dans le ringsloot de la petite moere près du ...	zeegracht	ringsloot de la petite moere	1706	4	9	3	1706	9	3.0
39	35	35	canal des glaises	NA	ringsloot de la grande moere	zeegracht	5603	5	10	4	5603	10	4.0
40	NA	35 bis	contre dick du canal des glaises	NA	NA	NA	NA	NA	NA	1100	3	0.8	
41	36	36	ringsloot de la petite moere	NA	canal des glaises	canal des moeres	1610	4	9	3	1610	9	3.0
42	37	37	blockensleet	début en face du peigne	basse-colme	canal des glaises	894	3	4	2	894	4	1.6
43	38	38	canal des chats	NA	ringsloot de la grande moere	canal des moeres	6030	5	12	4	6030	12	4.0
44	39	39	moeremansleet	NA	canal des moeres	canal des chats	794	2	4	2	794	4	1.6
45	40	40	vlieterleet	NA	chemin cokinne straete à leffrinckoucke	canal des chats	3221	2	4	2	3221	4	1.6
46	NA	40 bis	branche du vlieterleet	NA	NA	NA	NA	NA	NA	1200	4	1.6	
47	41	41	moldyck	NA	canal des chats	watergand la courte paille	1274	2	4	2	1274	4	1.6
48	42	42	watergand la courte paille	NA	ringsloot de la grande moere	canal des moeres	2030	4	4	2	2030	4	1.7
49	43	43	clitgat waert	NA	grandes moeres contre l'havrekette	canal des moeres	1020	4	10	4	1020	10	4.0
50	44	44	swaneleet	NA	gaersleet	canal des chats	1558	2	4	2	1558	4	1.6
51	45	45	gaersleet	au nord du canal des chats: long de 5100. au sud: 1400	route de furnes	ringsloot de la grande moere	6500	3	4	2	6500	4	1.7
52	46	46	houdehave	NA	route de furnes	canal des chats	3484	3	1	2	3484	4	1.6
53	47	47	moereleet	longe la route de furnes	frontière belge	canal des moeres	8328	2	4	2	8328	4	1.6
54	48	48	jonckeleet	NA	à l'est de ghyvelde	moereleet	2270	2	4	2	2270	4	1.6
55	49	49	verloorencoost	NA	ped des dunes de ghyvelde	moereleet	586	2	4	2	586	4	1.6
56	50	50	ringsloot de la grande moere	ici seulement la partie prise en charge par la section	frontière belge	canal des chats	1648	4	9	3	1648	4	1.6
57	51	51	schevliet	NA	chemin de loo	fortifications de bergues	3590	3	5	2	3590	5	1.8
58	52	52	branche du schevliet	se déverse en face du fort suisse	chemin de loo	schevliet	1200	2	4	2	1200	4	1.6
59	53	53	becque de warhem	NA	place de warhem	basse-colme	1410	2	5	2	1410	5	1.8
60	54	54	becque de killem	NA	chemin de loo	basse-colme	2970	3	5	2	2970	5	1.8
61	55	55	1ère branche dit floresbecque	de la becque de killem	chemin de loo	becque de killem	2660	2	4	2	2660	4	1.6
62	56	56	2e branche	de la becque de killem	chemin de loo	becque de killem	1604	2	4	2	1604	4	1.6
63	57	57	3e branche	de la becque de killem	chemin de loo	becque de killem	315	2	4	2	315	4	1.5
64	58	58	4e branche	de la becque de killem	chemin de loo	becque de killem	325	2	4	2	325	4	1.5
65	59	59	papedyck	NA	becque d'hondschoote	becque de killem	983	3	4	2	983	4	1.6
66	NA	59	papedyck 1	NA	becque d'hondschoote	becque de killem	NA	NA	NA	NA	984	4	1.6
67	NA	59	papedyck 2	NA	becque d'hondschoote	becque de killem	NA	NA	NA	NA	1219	3	1.6
68	NA	59	papedyck 3	NA	becque d'hondschoote	becque de killem	NA	NA	NA	NA	1270	3	1.6

Showing 34 to 69 of 79 entries

55	49	49	verloorencoost	NA	ped des dunes de ghyvelde	moereleet	586	2.20	4.00	1.60	586	4.00	1.60	↗
56	50	50	ringsloot de la grande moere	ici seulement la partie prise en charge par la section	frontière belge	canal des chats	1648	4.00	9.00	3.00	1648	4.00	1.60	↗
57	51	51	schevliet	NA	chemin de loo	fortifications de bergues	3590	3.00	5.00	1.80	3590	5.00	1.80	↗
58	52	52	branche du schevliet	se déverse en face du fort suisse	chemin de loo	schevliet	1200	2.50	4.00	1.60	1200	4.00	1.60	↗
59	53	53	becque de warhem	NA	place de warhem	basse-colme	1410	2.00	5.00	1.80	1410	5.00	1.80	↗
60	54	54	becque de killem	NA	chemin de loo	basse-colme	2970	3.00	5.00	1.80	2970	5.00	1.80	↗
61	55	55	1ère branche dit floresbecque	de la becque de killem	chemin de loo	becque de killem	2660	2.50	4.00	1.60	2660	4.00	1.60	↗
62	56	56	2e branche	de la becque de killem	chemin de loo	becque de killem	1604	2.00	3.80	1.50	1604	4.00	1.60	↗
63	57	57	3e branche	de la becque de killem	chemin de loo	becque de killem	315	1.80	3.80	1.50	315	3.80	1.50	↗
64	58	58	4e branche	de la becque de killem	chemin de loo	becque de killem	325	1.80	3.80	1.50	325	3.80	1.50	↗
65	59	59	papedyck	NA	becque d'hondschoote	becque de killem	983	2.80	4.00	1.60	983	4.00	1.60	↗
66	NA	59	papedyck 1	NA	becque d'hondschoote	becque de killem	NA	NA	NA	NA	984	4.00	1.60	↗
67	NA	59	papedyck 2	NA	becque d'hondschoote	becque de killem	NA	NA	NA	NA	1219	3.00	1.60	↗
68	NA	59	papedyck 3	NA	becque d'hondschoote	becque de killem	NA	NA	NA	NA	1270	3.00	1.60	↗
69	60	60	houdegracht	limite la frontière belge depuis hondschoote	frontière belge	basse-colme	1854	4.00	5.00	1.85	1854	5.00	1.85	↗
70	NA	61	cappelwaert	NA	basse-colme	canal des glaises et ringsloot des moeres	NA	NA	NA	NA	740	3.60	1.40	↗
71	NA	61 bis	ecluse	au nord du canal des moeres et au sud de la ferme verm...	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	↗
72	NA	62	snackyck branche	NA	ferme carpentier n°26	snackyck	NA	NA	NA	NA	1800	4.50	0.80	↗
73	NA	63	ostendyck	début en face de la becque de killem	basse-colme	canal des glaises	NA	NA	NA	NA	800	3.00	0.80	↗
74	NA	64	watergand d'alimentation	NA	canal de bergues	branche du leedyck n°25	NA	NA	NA	NA	2616	5.50	0.80	↗
75	NA	65	garengat	NA	canal des glaises	clitgat waert	NA	NA	NA	NA	1000	4.60	2.00	↗
76	NA	66	brancheleet	NA	campagne de m. tresca	canal des moeres	NA	NA	NA	NA	600	4.00	1.00	↗
77	NA	67	fossé	NA	aqueduc n°30	clitgat waert	NA	NA	NA	NA	626	4.00	1.00	↗
78	NA	68	haghe meulen	déverse en face de la ferme wemaere albert	becque du chemin de warhem	basse-colme	NA	NA	NA	NA	2200	4.20	1.00	↗
79	NA	69	millé becque	NA	ferme vanhems à warhem	basse-colme	NA	NA	NA	NA	1800	4.20	1.00	↗

Showing 46 to 79 of 79 entries

Annexe 5. Exemple d'un rapport de l'ingénieur du service hydraulique de l'arrondissement de Dunkerque traitant d'une demande de la 4<sup>e</sup> section des wateringues et approuvé par l'ingénieur en chef du même service.

AN, F/105861, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service hydraulique de l'arrondissement de Dunkerque, 2/06/1914. Approuvé par l'ingénieur en chef du service le 8/06/1914.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE  
 SERVICE HYDRAULIQUE  
 DÉPARTEMENT DU NORD  
 ARRONDISSEMENT de Dunkerque.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
 A Dunkerque, le 2 Juin 1914.  
 Rue, N°  
 4<sup>ème</sup> SECTION DES WAETERINGUES.

M. LANOS,  
 INGÉNIEUR ORDINAIRE  
 M. Stoclet,  
 INGÉNIEUR EN CHEF

Remplacement des chaudières de l'usine de Steendam.  
 Demande de versement du reliquat de la subvention de l'Etat, allouée par décision de M. le Ministre de l'Agriculture.

N° d'ordre du registre } 530

**RAPPORT DE L'INGÉNIEUR**

Par une décision, en date du 4 Mars 1913, M. le Ministre de l'Agriculture a alloué à la 4<sup>ème</sup> Section des Waeteringues du Nord une subvention pour le remplacement des chaudières de son usine hydraulique de Steendam. Il a fixé en même temps cette subvention aux 2/3 de la dépense, avec maximum de 32.000<sup>f</sup>,00 et a autorisé la délivrance immédiate d'une provision de 15.000<sup>f</sup>,00 sur ce subside.

La différence de ces deux sommes, soit 17.000<sup>f</sup>,00 représente donc la dépense maxima que l'Etat peut être appelé encore à faire en faveur de la 4<sup>ème</sup> Section des Waeteringues. C'est en vertu de cette situation que, dans une délibération, en date du 13 Décembre 1913, la Commission administrative de cette Section " a demandé à M. le Ministre de l'Agriculture la mise à sa disposition du complément de la subvention de 32.000<sup>f</sup>,00, accordée le 4 Mars 1913, soit 17.000<sup>f</sup>,00".

Le projet de remplacement des chaudières de l'usine de Steendam, approuvé par M. le Ministre de l'Agriculture le

*Stamp: ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE, 4 Juin 1914*

Imp. N° 488 (12) h. b. — Impr. du 22 mai 1900, Mod. N° 42. — Paris, Imp. administrative Zouari, Ave. Malou (cote)



4 Mars 1913, s'élève à la somme de 48.000<sup>f</sup>00, se décomposant ainsi :

Travaux à l'entreprise .....	44.300 <sup>f</sup> 00 <sup>0</sup>
Somme à valoir .....	3.700,00 <sup>0</sup>
Total égal .....	<u>48.000,00<sup>0</sup></u>

Conformément à l'instruction générale de M. le ministre de l'Agriculture, en date du 27 février 1892, concernant les subventions imputables sur les fonds du trésor, la 4<sup>ème</sup> Section des Wateringues nous a remis toutes les pièces justificatives des dépenses ; ces pièces ont été vérifiées avec le plus grand soin.

Il résulte des pièces produites que les dépenses faites s'élèvent à la somme totale de 53.189<sup>f</sup>20, se décomposant ainsi qu'il suit :

Travaux à l'entreprise .....	48.657,71
Travaux en régie .....	4.531,49
Total égal .....	<u>53.189,20</u>

L'état récapitulatif, fourni par M. le Conducteur spécial de la Section porte 53.793<sup>f</sup>46, cela tient à ce qu'on a fait entrer en ligne de compte, dans les travaux à l'entreprise, une somme de 604<sup>f</sup>26, retenue à M. DUFOUR comme garantie de ces travaux, somme qui d'après la circulaire ministérielle du 30 mai 1893 doit être retranchée des dépenses réellement faites, pour avoir le chiffre des dépenses exigibles au moment de la demande de l'acompte. C'est donc avec le chiffre de 53.189<sup>f</sup>20 que nous devons compter.

Nous avons procédé, le 9 Janvier dernier, aux essais des 3 chaudières fournies par la maison MEUNIER & C<sup>ie</sup>, et dans le procès-verbal que nous avons dressé pour résumer ces essais

nous avons conclu qu'ils devaient être tenus comme probants et le devis particulier regardé comme satisfait en ce qui concerne la production de vapeur des chaudières.

Nous avons profité de cette visite pour examiner les travaux effectués conformément au projet qui nous intéresse et nous avons constaté qu'ils pouvaient être considérés comme très satisfaisants.

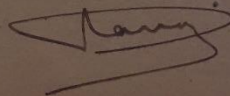
Nous nous sommes assuré de la concordance complète des pièces de dépenses à l'entreprise avec les marchés, ainsi que de celle des dépenses en régie avec les rôles de journée, mémoires etc.... Ce dernier chef de dépenses ne nous paraît d'ailleurs pas exagéré.

La dépense étant de 53.459<sup>f</sup>20, la subvention de l'Etat, en prenant les deux tiers, devrait être de 35.459<sup>f</sup>47 ; mais, comme M. le Ministre de l'Agriculture a limité sa subvention au maximum de 32.000<sup>f</sup>00, il faut ramener le montant du projet à 48.000<sup>f</sup>00 pour fixer la part subventionnée, l'excédent devant être exclusivement à la charge de la 4<sup>ème</sup> Section des Waeteringues du Nord.

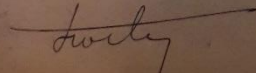
Sur ces 32.000<sup>f</sup>00 de subvention, il a été versé à la 4<sup>ème</sup> Section 15.000<sup>f</sup>00, conformément à la décision ministérielle du 4 Mars 1913, il reste donc encore à payer une somme de 17.000<sup>f</sup>00.

Nous demandons que M. le Ministre de l'Agriculture veuille bien ouvrir, sur les fonds de l'exercice 1914, un crédit de 17.000<sup>f</sup>00, représentant le solde de la subvention accordée par son Ministère à la 4<sup>ème</sup> Section des Waeteringues du Nord, pour le remplacement des chaudières de son usine hydraulique de Steendam.

L'Ingénieur Ordinaire,



VU ET APPRIS  
LE 10 JUILLET 1914  
L'INGENIEUR EN CHEF

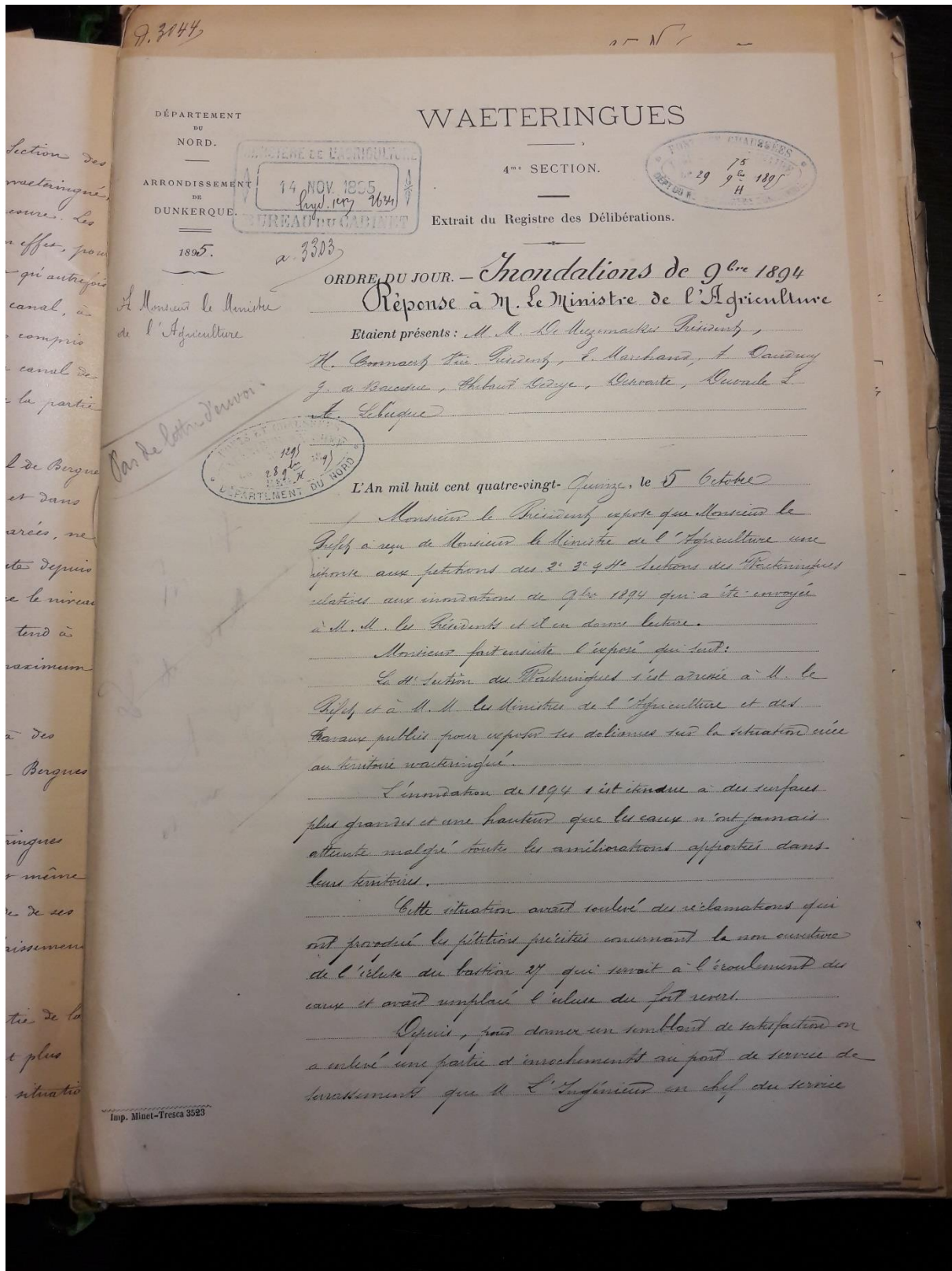


53.189<sup>f</sup>10<sup>20</sup>  
page précédente  
619  
189  
3300



Annexe 6. Première page d'un extrait du registre des délibérations d'une Commission Administrative des waterings qui est à destination du Ministre de l'Agriculture.

AN, F/105861, Extrait du registre des délibérations de la Commission Administrative de la 4<sup>e</sup> section des waterings du Nord, 5/10/1895.









## Sources manuscrites

Archives nationales – AN (Pierrefitte-sur-Seine, Seine-Saint-Denis)

**Série 19920428/1-19920428/47 – Agriculture ; Direction de l'aménagement ; Service mise en valeur, hydraulique, développement rural ; Sous-direction de l'eau et des équipements publics ; Bureau hydraulique agricole, grands ouvrages(1957-1984)**

- 19920428/31: Nord-Pas-de-Calais, Dossier général du Nord-Pas-de-Calais ; assainissement de Wateringues, Note, correspondance, rapport, plans, 1973-1975

**Série F/10/5838-F/10/5891 – Génie rural et hydraulique agricole (1815-1965)**

Sous-série F/10/5851 à F/10/5861 : Dessèchements, assainissements : Bouches-du-Rhône, Gironde, Nord, Pas-de-Calais, Somme (1815-1950)

- F/10/5861: Nord (Wateringues, 4° Section) (1815-1926)

Archives départementales du Nord - ADN (Lille, Nord)

**Série S - Travaux publics et transports – Ponts et Chaussées (1800-1940)**

Sous-série S/3519 à S/3526: Service hydraulique, « Généralités » (1849-1909)

- S/3519 : Création du service ; fonctionnement (1849)
- S/3520 : Dessèchements ; irrigations ; drainage, associations syndicales (vœux du Conseil Général, situation, rapports) (1863-1871)

Sous-série S/7896 à S/7987 : Port de Dunkerque, « Travaux et ouvrages d'art » (1800-1905)

- S/7987 : Canal de dérivation provisoire pour l'écoulement de l'eau des waëteringues (adjudication) (1905)

Sous-série S/8042 à S/8054 Port de Dunkerque. Travaux Mixtes ; fortifications (1817-1893)

- S/8051 : Agrandissement de la ville, déplacement de l'enceinte fortifiée. Plans. (1879-1884)

Sous-série S/8404 à S/8415 : Service hydraulique, « Généralités : dessèchements et drainage ; inondations ; irrigations ; moères ; tourbières. » (1857-1891)

- S/8411 : Inondations – rapports et correspondance, hiver (1872-1873)

Sous-série S/8630 à S/8653 : Service hydraulique- Dessèchements. Wateringues, généralités (1825-1899)

- S/8632 : Administration – statuts : révision du décret organique du 29 janvier 1852 : enquête ; listes de protestations
- S/8645 : Travaux – comptabilité : personnel, contentieux (1845-1871)
- S/8652 : Comptabilité – comptes. Waeteringues et moères (1850-1861)

Sous-série S/8679 à S/8692 : Service hydraulique « Dessèchements. Wateringues, 3<sup>ème</sup> section » (1887-1905)

- S/8680 : Travaux – comptabilité, contentieux (1855-1870)

Sous-série S/8693 à S/8703 : Service hydraulique « Dessèchements. Wateringues, 4<sup>ème</sup> section » (1855-1898)

- S/8695 : Travaux – Comptabilité (1853-1881)
- S/8696 : Travaux – Comptabilité (1870-1879)
- S/8697 : Travaux – Comptabilité (1880-1886)
- S/8698 : Travaux – Comptabilité (1886-1898)
- S/8699 : Comptabilité- Comptes de gestion annuelle (avec pièces justificatives à partir de 1872) (1870-1872)
- S/8703 : Comptabilité – budgets et comptes (1885-1898)

Sous-série S/8804 à S/9976 : Ponts et Chaussées (Première moitié du 20<sup>e</sup> siècle), non classée

- S/8839 : Canal de Furnes – amélioration et aménagement, rives, ponts et passerelles. Litige entre l'Etat et la compagnie concessionnaire, plans (1895-1908)
- S/8959 : Navigation fluviale, carte des canaux navigables du Nord et du Pas-de-Calais (1886)
- S/8974 : Port de Dunkerque – Instance de Praneuf contre l'Etat, concession de places à quai, règlement du halage, travaux divers (plan général Dunkerque et le port) (1912)
- S/9264 : Inondation d'une partie des wateringues (1880)
- S/9404 : Port de Dunkerque : Travaux d'extension, construction d'un exutoire unique des wateringues, 2<sup>e</sup> projet (1825-1932)
- S/9769 : Wateringues, section 4 – projet d'amélioration des écoulements, demande de subventions (1932-1937) et Wateringues, section 3 – Prévisionnel des travaux de dessèchement (budget de décembre) (1933-1937)

## **Série 141J – Service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais – Ponts et Chaussées**

### Sous-série 141J/341 à 141J/389: Canaux de Dunkerque

- 141J/360: Wateringues, gestion internationale des eaux françaises et belges (1871-1898)
- 141J/364 : Plans en long des canaux de Bergues et de Furnes (1879-1899)
- 141J/387: Dérivation du canal des Moères (1905)
- 141J/388 : Port de Dunkerque : déclassement de l'enceinte fortifiée et construction d'un exutoire unique des wateringues (1924-1927)

## **Série 66J – Direction régionale du Génie de Lille**

- 66J/1092 : Zone des fortifications. Délimitations. Plans (1898-1911)
- 66J/1094 : Extension du port de Dunkerque (1900-1936)
- 66J/1100: Déclassement de l'enceinte fortifiée de Dunkerque (1919-1930)

## **Série FI – Documents figurés**

- 50FI/2041 : « Arrondissement de Dunkerque – Atlas général du territoire des wateringues » (1826)

## **Série K – Lois, ordonnances, arrêtés**

### Sous-série 5K – Conseil de préfecture (1800-1926) et conseil interdépartemental du Nord et du Pas-de-Calais (1926-1940)

- 5K/811 : 4<sup>ème</sup> section des wateringues, affaires judiciaires (1906-1938)

**Série 5S : Fonds publics déposés. Ports de Dunkerque et Gravelines / Grand-Fort-Phillipe. Archives des Ponts et Chaussées de la fin du XVIIIe siècle à la création du Port autonome de Dunkerque en 1966. (Service maritime des Ponts et chaussées)**

5S/615 à 5S/625 : Canaux et rivières canalisées (1847-1929)

- 5S/620 : Canal de la Cunette (1877-1882)
- 5S/625 : Affaires diverses (1914-1929)

5S/629 à 5S/631 : Wateringues (1864-1920)

- 5S/629 : Waeteringues (wateringues) (1870-1880)
- 5S/630 : Waeteringues (wateringues) (1880-1914)
- 5S/631 : Waeteringues (wateringues) (1864-1920)
- 5S/632 : Waeteringues (wateringues) – Gravelines (1845-1891)

5S/633 à 5S/638 : Port de Dunkerque, travaux maritimes. Amélioration des communications entre le canal de Furnes et le port de Dunkerque (1898-1908)

- 5S/633 : Port de Dunkerque. - Travaux maritimes - Amélioration des communications entre le canal de Furnes et le port de Dunkerque (1898-1909)

5S/667 à 5S/701 : Port de Dunkerque, travaux d'extension. Exutoire définitif des eaux des wateringues. (1914-1939)

- 5S/669 : Avant-projet d'exutoire (1914-1919)
- 5S/693 : Construction d'un exutoire unique des wateringues, affaires générales (1927-1936)

Autres

- 5S/893 : Contrôle des wateringues. Historique, documentation, plans et études. (1822-1963)
- 5S/1332 : Travaux sur les canaux de wateringues (1891-1950)

**Série O – Travaux publics, Voirie, Moyens de transport, Régime des eaux de la ville de Dunkerque**

5O : Sous-série : Régime des eaux (canaux, port...). (1870-1946)

- 5O/15 : Wateringues (1791-1935)
- 5O/7 : Améliorations portuaires (1874-1946)

## **Série D – Administration de la commune de Dunkerque**

3D : Sous-série : Administration de la commune (1790-1986)

- 3D/2 : Projets d'agrandissement de la ville (1879-1944)

## **Série FI – Documents figurés**

- 1FI/5 : Carte de l'agglomération dunkerquoise (1968)
- 1FI/8 : Plan de Dunkerque (1938)
- 2FI/51 : Plan du nouveau canal exutoire des wateringues, vers 1929
- 13FI/227 : Photographie de l'avant-port de Dunkerque (1940)
- 13FI/431 : Photographie du sas octogonal (4 écluses) et du siphon du canal des Moères sous le canal de Furnes, années 1950.



## Sources imprimées

ANTOINE Alfred, *Les wateringues françaises (Nord et Pas-de-Calais)*, Saint-Omer, Imprimerie Joly-Thuilliez, 1923, 65 p.

DOLEZ Marcel, *Les moères en France et en Belgique: étude comparative avec les wateringues*, Lille, Librairie René Giard, 1907, 534 p.

DURAND, *Mémoire pour servir à faire connaître le régime des eaux de l'arrondissement de Dunkerque, tant pour le dessèchement du pays que pour la navigation, l'irrigation et l'alimentation de la ville de Dunkerque par les eaux douces*, Dunkerque, Ch. Maillard, 1860, 186 p.

OVIGNEUR, *Mémoire pour l'administration des Moères françaises contre la 4e section des Waeteringues*, Lille, Imprimerie L. Danel, 1891, 68 p.

PLOCQ Alexandre Alfred, *Port et rade de Dunkerque : notice*, Paris, Imprimerie nationale, 1873, 107 p.

SMAGGHE René, *Livret joint à la carte de la 4e section des wateringues. Indique les ouvrages appartenant à la section, les principales propriétés et règlements divers*, Dunkerque, Imprimerie Paul Michel, 1925, 95 p.





## Bibliographie

AGENCE D'URBANISME ET DE DEVELOPPEMENT DE LA REGION FLANDRE-DUNKERQUE, *Les wateringues: hier, aujourd'hui et demain*, Dunkerque, Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, 2014, 67 p.

BAETEMAN Cecile, « History of research and state of the art of the holocene depositional history of the Belgian coastal plain » dans Erik Thoen, Guus J. Borger, Adriaan M. J. de Kraker, Tim Soens, Dries Tys, Lies Vervaeet et Henk J.T. Weerts (eds.), *Landscapes or seascapes? The history of the coastal environment in the North Sea area reconsidered*, Turnhout, Brepols Publishers (coll. « Comparative Rural History of the North Sea Area »), 2013, p. 11-30.

BALLUT Christèle et FOURNIER Patrick (eds.), *Au fil de l'eau: ressources, risques et gestion du Néolithique à nos jours*, Clermont-Ferrand, Maison des sciences de l'homme, 2013, 549 p.

BALLUT Christèle et FOURNIER Patrick, « Introduction générale » dans Christèle Ballut et Patrick Fournier (eds.), *Au fil de l'eau: ressources, risques et gestion du Néolithique à nos jours*, Clermont-Ferrand, Maison des sciences de l'homme, 2013, p. 11-20.

BANKOFF Greg, « The “English Lowlands” and the North Sea Basin System: A History of Shared Risk », *Environment and History*, 2013, vol. 19, n° 1, p. 3-37.

BERARD Benoît, BILLARD Jean-Yves, L'ETANG Thierry, LALUBIE Guillaume, NICOLIZAS Costantino, RAMSTEIN Bruno et SLAYTON Emma, « Technologie du fait maritime chez les Kalinago des Petites Antilles aux XVIe et XVIIe siècles », *Journal de la société des américanistes*, 2016, vol. 102, n° 1, p. 129-158.

BERNARD Julien, HUBERT Gilles et NEDJAR-GUIR Akila, « La construction de la perception du risque d'inondation dans le cadre des politiques publiques de prévention des risques naturels » dans Christèle Ballut et Patrick Fournier (eds.), *Au fil de l'eau: ressources, risques et gestion du Néolithique à nos jours*, Clermont-Ferrand, Maison des sciences de l'homme, 2013, p. 155-168.

BEZANÇON Xavier, *Les services publics en France: de la Révolution à la Première Guerre mondiale*, Paris, Presses de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, 1997, 368 p.

BLANCHARD Raoul, *La Flandre: étude géographique de la plaine flamande en France, Belgique et Hollande*, Lille, Faculté des lettres de l'Université de Lille, 1906, 589 p.

BORDE Christian, « “Génie pékin contre génie militaire”. Fortifications et territoires portuaires sur le littoral de la mer du Nord au XIXe siècle. » dans Gérard Le Bouëdec et Christophe Cérino (eds.), *Pouvoirs et littoraux du XVe au XXe siècle: actes du colloque international de Lorient (24, 25, 26 septembre 1998)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes ; Université Bretagne Sud (coll. « Histoire »), 2000, p. 289-301.

BOUISSET Christine, CLARIMONT Sylvie et DEGREMONT Isabelle, « L'État face au risque d'inondation: le service des Ponts et Chaussées dans les Pyrénées occidentales (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles) » dans Patrick Fournier et Christèle Ballut (eds.), *Au fil de l'eau. L'eau: ressources, gestion et risques.*, MSH de Clermont-Ferrand., Clermont-Ferrand, 2009, p. 131-144.

BOURDIEU Pierre, CHRISTIN Olivier et WILL Pierre-Etienne, « Sur la science de l'État », *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 2000, vol. 133, n° 1, p. 3-11.

BOWER Shannon Studen, « Watersheds: Conceptualizing Manitoba's Drained Landscape, 1895–1950 », *Environmental History*, 2007, vol. 12, n° 4, p. 796-819.

BRAVARD Jean-Paul et LAFERRERE Michel, *Le Rhône, du Léman à Lyon*, Lyon, La Manufacture, 1987, 451 p.

BROUARD Emmanuel, « Les pouvoirs locaux confrontés au rouissage en Anjou aux XVIIIe et XIXe siècles: comment arbitrer entre les intérêts de l'agriculture, de la pêche, et de l'hygiène publique ? » dans *Pouvoirs et environnement: entre confiance et défiance, XVe-XXIe siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (coll. « Histoire »), 2018, p. 131-144.

BRUNOT A. et COQUAND Roger, *Le Corps des ponts et chaussées*, Paris, Editions du Centre national de la recherche scientifique (coll. « Histoire de l'administration française »), 1982, 915 p.

CABANTOUS Alain (ed.), *Histoire de Dunkerque*, Toulouse, Privat (coll. « Pays et villes de France »), 1983, 312 p.

CAILLOSSE Pierre, « L'ingénieur, l'expert et les transformations naturelles de la pointe du Médoc (début XVIIIe - milieu XIXe siècle) » dans Laurent Coumel, Raphaël Morera et Alexis Vrignon (eds.), *Pouvoirs et environnement: entre confiance et défiance, XVe-XXIe siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (coll. « Histoire »), 2018, p. 179-194.

CASSET Marie, « Des paysans contre la mer. Poldérisation et drainages des terres humides sur le littoral de la baie du Mont Saint-Michel au Moyen Âge (xie-xve siècles), Peasants against the sea. Polders and reclaimed land in the bay of Mont-Saint-Michel (11th-15th centuries) », *Annales de Normandie*, 2013, 61e année, n° 1, p. 75-106.

CHARLET Anne, *La valorisation du patrimoine des waterings de la plaine maritime flamande: l'étude des pieds de coteaux à partir de références locales et nationales, Rapport de stage de fin de Master 1 Politiques d'Aménagement Urbain et Littoral sous la direction de Monsieur Vincent Herbert*, Dunkerque, Université du Littoral Côte d'Opale, 2017.

CHARPIN Dominique, « La politique hydraulique des rois paléo-babyloniens, The hydraulic policy of paleo-Babylonian kings », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2002, 57e année, n° 3, p. 545-559.

CHATZIS Konstantinos, « Les ingénieurs français au XIXème siècle (1789 – 1914) – Émergence et construction d'une spécificité nationale », *Bulletin de la Sabix. Société des amis de la Bibliothèque et de l'Histoire de l'École polytechnique*, 2009, n° 44, p. 53 – 63.

COANUS Thierry, DUCHENE François et MARTINAIS Emmanuel, « Risque, territoire et longue durée: Vers une «société du risque»? », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 2004, vol. 95, n° 1, p. 19-25.

COATES Peter A., MOON David et WARDE Paul (eds.), *Local Places, Global Processes: Histories of Environmental Change in Britain and Beyond*, Oxford, Windgather Press, 2016, 298 p.

COEUR Denis, « Aux origines du concept moderne de risque naturel en France. Le cas des inondations fluviales (XVIIIe-XIXe s.) » dans René Favier et Anne-Marie Granet-Abisset (eds.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, MSH-Alpes, 2000, p. 117-137.

COHEN Benjamin, « Modernising the Urban Environment: The Musi River Flood of 1908 in Hyderabad, India », *Environment and History*, 2011, vol. 17, n° 3, p. 409-432.

CORNU Pierre, « Charles de Freycinet ou l'ingénierie de la Res Publica », *Bulletin de la Sabix. Société des amis de la Bibliothèque et de l'Histoire de l'École polytechnique*, 2016, n° 58, p. 39-50.

COUMEL Laurent, MORERA Raphaël et VRIGNON Alexis (eds.), *Pouvoirs et environnement: entre confiance et défiance, XVe-XXIe siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (coll. « Histoire »), 2018, 249 p.

CRONON William, *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*, New York, Norton, 1992, 530 p.

DAGENAIS Michèle (ed.), *Montréal et l'eau: une histoire environnementale*, Montréal, Boréal, 2011.

DELAINE Gilbert, *Les waeteringues du Nord de la France*, Dunkerque, Imprimerie Landais, 1969, 329 p.

DELUERMOZ Quentin, *Le crépuscule des révolutions: 1848 - 1871*, Paris, Seuil (coll. « Histoire de la France contemporaine »), 2012, vol. 10/3, 408 p.

DEREX Jean-Michel, « Les ingénieurs des Ponts et Chaussées et la question hydraulique dans la seconde moitié du XIXe siècle », *Pour Mémoire. Revue des ministères de la transition écologique et solidaire et de la cohésion des territoires*, 2016, n° 18, p. 63-69.

DERVILLE Alain, « Les origines de Gravelines et de Calais », *Revue du Nord*, 1984, vol. 66, n° 263, p. 1051-1069.

DIEST Philippe, *Le Nord-Pas-de-Calais et l'armée de 1871 à 1914: le poids des infrastructures militaires au regard de l'économie, de la société et de la politique septentrionales*, Amiens, Université de Picardie - Jules Verne, 2016, 582 p.

FOURNIER Marie et HOLLEVILLE Nicolas, « Le « canal de décharge des eaux d'inondation de l'Ill » : retour sur la construction d'un ouvrage de protection structurant dans l'essor urbain de la ville de Mulhouse. » dans Patrick Fournier et Geneviève Massard-Guilbaud (eds.), *Aménagement et environnement: perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (coll. « Histoire »), 2016, p. 261-274.

FOURNIER Patrick, « Les zones humides et les conflits dans l'Histoire: entre affrontements et "bien public" », *Pour Mémoire. Revue des ministères de la transition écologique et solidaire et de la cohésion des territoires*, 2017, Hors série n°20, p. 130-137.

FOURNIER Patrick, « Les leçons d'une hydro-histoire: quelques pistes de réflexion », *Siècles. Cahiers du Centre d'histoire «Espaces et Cultures» [Version Numérique]*, 2015, n° 42, p. 1-13.

FOURNIER Patrick et LAVAUD Sandrine, « Les conflits de l'eau dans le champ des sciences sociales: cheminements thématiques et méthodologiques » dans Sandrine Lavaud et Patrick Fournier (eds.), *Eaux et conflits dans l'Europe médiévale et moderne*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2012, p. 267-279.

FOURNIER Patrick et MASSARD-GUILBAUD Geneviève (eds.), *Aménagement et environnement: perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (coll. « Histoire »), 2016, 299 p.

FRANCHOMME Magalie et DUBOIS Jean-Jacques, « Documenter les zones humides : vers une meilleure compréhension des paysages d'eau du XIXe au XXe s. », *Géocarrefour*, 2010, vol. 85, n° 1, p. 7-16.

FRIOUX Stéphane, « Environmental History of Water Resources » dans Mauro Agnoletti et Simone Neri Seneri (eds.), *The Basic Environmental History*, Cham, Springer International Publishing, 2014, vol.4, p. 121-141.

FRIOUX Stéphane, « Le rôle du social dans le développement de l'assainissement des villes de province françaises (fin 19e - milieu 20e siècle) » dans Geneviève Massard-Guilbaud et Stephen Mosley (eds.), *Common ground: integrating the social and environmental in history*, Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholars, 2011, p. 367-389.

GALAME René, MELIS Jean-Pierre, PERREAU Jean-Louis et ODDONE Patrick, *Dictionnaire biographique dunkerquois*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie. Les corsaires dunkerquois., 2013, 1183 p.

GILBERT Claude, *Risques et crises: apports et limites d'une démarche interdisciplinaire*, Lyon, Actes du séminaire « Risques et Territoires » du 9 mars 2005, UMR CNRS 5600 « Environnement, Ville, Société », 2005.

GRABER Frédéric, « Enquêtes publiques, 1820-1830. Définir l'utilité publique pour justifier le sacrifice dans un monde de projets », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2016, vol. 63-3, n° 3, p. 31-63.

GRABER Frédéric, « Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIIIe-XIXe siècles) : pour une histoire des projets », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2011, vol. 58-3, n° 3, p. 7-33.

GREVY Jérôme, « Les inondations en France au XIXe siècle: traitement médiatique et action publique » dans Alexis Vrignon, Laurent Coumel et Raphaël Morera (eds.), *Pouvoirs et environnement: entre confiance et défiance, XVe-XXIe siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (coll. « Histoire »), 2018, p. 35-46.

GUILLERME André, *Les temps de l'eau: la cité, l'eau et les techniques: nord de la France: fin IIIe-début XIXe siècle*, Seyssel, Champ Vallon (coll. « Milieux »), 1983, 263 p.

INGOLD Alice, « Écrire la nature De l'histoire sociale à la question environnementale ? », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2011, 66e année, n° 1, p. 11-29.

INGOLD Alice, « Gouverner les eaux courantes en France au XIXe siècle Administration, droits et savoirs, The government of running waters in nineteenth-century France : Police powers, the law and scientific knowledge », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2011, 66e année, n° 1, p. 69-104.

INGOLD Alice, « Expertiser la ville ? », *Histoire urbaine*, 2005, n° 14, n° 3, p. 29-46.

JAKOBSSON Eva, « Ditching from a water system perspective. Draining the Swedish water landscape 1200–1900 », *Water History*, 2013, vol. 5, n° 3, p. 349-367.

LAGET Frédérique et VRIGNON Alexis (eds.), *S'adapter à la mer : L'homme, la mer et le littoral du Moyen Âge à nos jours*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (coll. « Enquêtes et documents »), 2016, 119 p.

LAVAUD Sandrine et FOURNIER Patrick (eds.), *Eaux et conflits dans l'Europe médiévale et moderne*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2012, 279 p.

LEMAIRE Louis, *Histoire de Dunkerque: des origines à 1900*, 1ère édition : 1927., Monein, PyrÉMonde (coll. « Histoire »), 2007, 335 p.

- LEMAIRE Louis, « Les inondations défensives de 1914. Bataille de l'Yser », *Revue du Nord*, 1939, vol. 25, n° 98, p. 81-100.
- LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2009, vol. 56-4, n° 4, p. 7-38.
- LONGUEPEE Jérôme et PETIT Olivier, « Les interactions entre eau douce et eau marine : étude des risques potentiels et modalités de gestion », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, 2007, n° 1, p. 14-30.
- MANNING Joseph G., « Irrigation et État en Égypte antique, Irrigation and the State in ancient Egypt », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2002, 57e année, n° 3, p. 611-623.
- MARIE Michel, « Pour une anthropologie des grands ouvrages. Le canal de Provence », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1984, vol. 21, n° 1, p. 5-35.
- MARNOT Bruno, « La politique portuaire de Charles de Freycinet », *Bulletin de la Sabix. Société des amis de la Bibliothèque et de l'Histoire de l'École polytechnique*, 2016, n° 58, p. 31-38.
- MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « Breaking down borders: integrating the social and environmental in History » dans Geneviève Massard-Guilbaud et Stephen Mosley (eds.), *Common ground: integrating the social and environmental in history*, Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholars, 2011, p. 1-13.
- MASSARD-GUILBAUD Geneviève et MOSLEY Stephen (eds.), *Common ground: integrating the social and environmental in history*, Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholars, 2011, 404 p.
- MASSARD-GUILBAUD Geneviève et RODGER Richard (eds.), *Environmental and Social Justice in the City: Historical Perspectives*, Cambridge, The White Horse Press, 2011, 286 p.
- MORERA Raphaël, « La gestion de l'eau en Calaisis. Pouvoirs civils et militaires face aux populations locales, fin du 17e- début du 18e siècle » dans Geneviève Massard-Guilbaud et Patrick Fournier (eds.), *Aménagement et environnement. Perspectives historiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (coll. « Histoire »), 2016, p. 25-39.
- MORERA Raphaël, « Les zones humides, enjeux de pouvoirs (XVIe-XXe siècles) », *Siècles. Cahiers du Centre d'histoire «Espaces et Cultures» [Version Numérique]*, 2015, n° 42, p. 1-7.
- MORERA Raphaël, « Mise en valeur des zones humides et associations de gestion. Naissance et affirmation de nouveaux pouvoirs territoriaux (France, XVIe-XVIIIe siècles) », *Siècles. Cahiers du Centre d'histoire «Espaces et Cultures» [Version Numérique]*, 2015, n° 42, p. 1-11.
- MORERA Raphaël, « Opérations de drainage, pouvoir central et pouvoir local dans la France du premier XVIIe siècle » dans Sandrine Lavaud et Patrick Fournier (eds.), *Eaux et conflits dans l'Europe médiévale et moderne*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2012, p. 173-188.
- PAQUIER André, FAURE Jean-Baptiste et GALEA Guillaume, « Un modèle de gestion du réseau principal des Wateringues », *Hommes et Terres du Nord*, 1996, n° 1, p. 5-12.
- PERROT Jean-Claude, *Genèse d'une ville moderne: Caen au XVIIIe siècle*, 1ère édition: 1975., Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1999, 1157 p.
- PINON Pierre, *Canaux: rivières des hommes*, Paris, Rempart Desclée De Brouwer (coll. « Patrimoine vivant »), 1995.

QUENET Grégory, *Qu'est-ce que l'histoire environnementale ?*, Seyssel, Champ Vallon, 2014, 298 p.

SARRAZIN Jean-Luc, « Digue, bords et chaussées : Les levées de défense face à la mer dans les zones littorales basses de l'Europe du Nord-Ouest (xie-xvii<sup>e</sup> siècle) » dans Frédérique Laget et Alexis Vrignon (eds.), *S'adapter à la mer : L'homme, la mer et le littoral du Moyen Âge à nos jours*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (coll. « Enquêtes et documents »), 2016, p. 47-70.

SOENS Tim, « Flood security in the Medieval and Early Modern North Sea Area: a question of entitlement? », *Environment and History*, 2013, vol. 19, n° 2, p. 209–232.

SOENS Tim, « Capitalisme, institutions et conflits hydrauliques autour de la mer du Nord (XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) » dans Sandrine Lavaud et Patrick Fournier (eds.), *Eaux et conflits dans l'Europe médiévale et moderne*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2012, p. 149-172.

SOENS Tim, « Threatened by the sea, condemned by man? Flood risk and environmental inequalities along the North Sea Coast, 1200-1800 » dans Geneviève Massard-Guilbaud et Richard Rodger (eds.), *Environmental and social justice in the city. Historical perspectives*, White Horse Press., Cambridge, 2011, p. 91-111.

SOENS Tim, TYS Dries et THOEN Erik, « Landscape transformation and social change in the North Sea Polders, the example of Flanders (1000-1800 AD) », *Siedlungsforschung. Archäologie, Geschichte, Geographie*, 2014, vol. 31, p. 133–160.

SPEICH Daniel, « Draining the Marshlands, Disciplining the Masses: The Linth Valley Hydro Engineering Scheme (1807-1823) and the Genesis of Swiss National Unity », *Environment and History*, 2002, vol. 8, p. 429-447.

TYS Dries, « The medieval embankment of coastal Flanders in context » dans Erik Thoen, Guus J. Borger, Adriaan M. J. de Kraker, Tim Soens, Dries Tys, Lies Vervaet et Henk J.T. Weerts (eds.), *Landscapes or seascapes? The history of the coastal environment in the North Sea area reconsidered*, Turnhout, Brepols Publishers (coll. « Comparative Rural History of the North Sea Area »), 2013, p. 199-240.

VAN DAM Petra J. E. M., « An Amphibious Culture: Coping with Floods in the Netherlands » dans Peter A. Coates, David Moon et Paul Warde (eds.), *Local places, global processes: histories of environmental change in Britain and beyond*, Oxford, Windgather Press, 2016, p. 78-93.

WARDE Paul, « The Environment » dans Peter A. Coates, David Moon et Paul Warde (eds.), *Local places, global processes: histories of environmental change in Britain and beyond*, Oxford, Windgather Press, 2016, p. 32-46.

WITTFOGEL Karl August, *Oriental despotism.*, New Haven, Yale University Press, 1957.

WORSTER Donald, *Rivers of empire: water, aridity, and the growth of the American West*, New York, Oxford University Press, 1992.

## Table des tableaux et graphiques

Tableau 1. Répartition des fossés de la 4 <sup>e</sup> section des wateringues selon leur largeur en mètres en crête en 1825. ....	51
Tableau 2. Répartition des fossés de la 4 <sup>e</sup> section des wateringues selon leur largeur en mètres en fond en 1825. ....	52
Tableau 3. Répartition des fossés de la 4 <sup>e</sup> section des wateringues selon leur longueur en mètres en 1825. ....	53
Tableau 4. Fréquences des cours d'eau en aval des fossés de la 4 <sup>e</sup> section des wateringues. ....	54
Tableau 5. Nombres de navires et volume de marchandises qui transitent par Dunkerque par année. ....	192
Tableau 6. Evolution du trafic du port de Dunkerque en millions de tonnes de marchandises. ....	193
Tableau 7. Nombres d'habitants à Dunkerque et dans ses communes d'agglomérations (Coudekerque-Branche, Malo-les-bains, Rosendael, Saint-Pol). ....	196





# Table des matières

<b>Introduction .....</b>	<b>7</b>
Présentation du sujet.....	9
Historiographie .....	13
L'histoire environnementale et l'histoire sociale : repenser l'histoire des sociétés dans leur environnement .....	13
Les sociétés hydrauliques et leur rapport à l'environnement comme sujet d'étude .....	17
Eaux, pouvoirs et conflits .....	20
Les opérations d'assèchement et luttés contre les inondations .....	22
Le rôle des ingénieurs .....	24
Histoire de Dunkerque et de la Flandre .....	25
Géographie et géohistoire .....	26
Problématique.....	29
Sources.....	31
<b>Partie I. La plaine maritime flamande : un territoire vulnérable mais de plus en plus habité et mis en valeur.....</b>	<b>39</b>
Chapitre 1. Topographie et géographie de la plaine maritime flamande .....	43
1. La formation de la plaine et l'installation humaine dans les estuaires .....	43
2. Un quadrillage de l'espace et une vie rythmée par l'eau pour se protéger des inondations intérieures.....	45
3. L'assèchement des Moères en 1826 et l'organisation de l'assèchement global du territoire dunkerquois.....	48
Chapitre 2. Dunkerque : d'un port place-forte maritime à un centre économique et institutionnel.....	57
1. Le dynamisme du port commercial et industriel comme déterminant du développement et de l'expansion de l'agglomération dunkerquoise contemporaine .....	57
2. Le développement de la ville et son port lié à leur emplacement stratégique militairement, économiquement et pour le dessèchement .....	58
3. Un centre institutionnel qui prend une importance indéniable au détriment de Bergues .....	63
Chapitre 3. La gestion des wateringues .....	65
1. Un héritage de techniques de dessèchement adaptées à l'environnement local .....	65
2. Une forme de pouvoir territorial particulier détruite à la Révolution puis rétablie et institutionnalisée au 19 <sup>e</sup> siècle.....	66
3. L'écoulement des eaux et l'entretien du réseau d'assèchement à l'ère des ingénieurs : vers une gestion partagée.....	69
Conclusion de la première partie .....	75

## **Partie II. La gestion de l'écoulement des eaux : une forme particulière de pouvoir territorial face à un état technicien grandissant ..... 77**

Chapitre 4. Une gestion quotidienne autonome sous la surveillance des ingénieurs.....	81
1. Le service hydraulique des Ponts et Chaussées : création d'un service (1849) dédié aux « travaux d'utilité agricole » .....	81
2. L'adaptation du fonctionnement des waterings aux nouveaux services d'ingénieur et les nouvelles réglementations.....	83
3. Une certaine autonomie dans les opérations de dessèchement, la gestion financière, les rendements agricoles .....	86
4. Les avis des maires.....	90
5. La dépendance à la préfecture en cas de dépenses urgentes. L'exemple de l'hiver 1880-1881 et du fonctionnement de la machine hydraulique de Steendam .....	91
Chapitre 5. Les techniques locales de dessèchement dans les décisions d'ingénieurs : marginalisation ou intégration ? .....	95
1. Les associations : instigatrices de petits projets de construction et réparations .....	95
2. Les associations de waterings : un interlocuteur privilégié de l'Etat appelé à donner son avis ou à construire des projets.....	97
3. L'ingénieur maritime et les ingénieurs d'arrondissement : des figures locales qui connaissent le territoire : les stratégies d'inondations stratégiques en 1870 et en 1914-1918.....	100
4. La place de l'assèchement dans les projets montés par les ingénieurs : la dérivation du canal des Moères entre 1898 et 1905 .....	103
Chapitre 6. Intérêts d'assèchements et autres intérêts : mobiliser et interpeller .....	109
1. Le développement commercial puis industriel du port au détriment des intérêts du dessèchement ?.....	109
2. Interpeller les pouvoirs publics pour défendre les intérêts de l'association de waterings .....	113
3. Le rôle d'intermédiaire des élus .....	116
4. Se rassembler pour parler d'une seule voix.....	117
5. L'exemple du procès de mme de Meezemacker contre le port : la voie judiciaire pour obtenir gain de cause à l'échelle individuelle (1881-1920).....	119
Chapitre 7. Les jeux d'échelle du réseau d'assèchement: l'« intérêt particulier » d'une association de waterings face à un « intérêt général » de dessèchement, ou l'intérêt particulier de quelques propriétaires.....	123
1. La continuité de l'écoulement en Belgique : quelle place pour les associations de waterings dans les négociations internationales ?.....	123
2. Les associations de waterings : une forme de pouvoir territorial légitimée face aux municipalités .....	128
3. La révision du décret de 1852 en 1890 : une prise de pouvoir des gros propriétaires sous justification de l'enquête publique ? .....	130
Conclusion de la deuxième partie.....	137

### **Partie III. Le temps de l'inondation ..... 139**

Chapitre 8. Le rythme d'inondations et leurs conséquences.....	143
1. Des inondations régulières .....	143
2. La résurgence du conflit latent entre la 4 <sup>e</sup> section et les Moères en 1880-1881.....	147
3. Des conflits qui font ressortir les problématiques socio-économiques ou politiques du territoire .....	149
4. La mise au jour des limites et dysfonctionnements de la gouvernance de l'eau .....	152
5. Des tensions entre services d'ingénieurs.....	154
Chapitre 9. Entre inondation et crise.....	157
1. La perturbation de l'organisation et des hiérarchies entre acteurs .....	157
2. Faire des choix dans l'urgence : quels arbitrages du pouvoir central ?.....	160
3. Un conflit entre commerce et agriculture ? La mobilisation des pouvoirs lors des inondations de l'hiver 1880-1881.....	163
4. Le maintien d'une gestion concertée lors du conflit de 1870: l'inondation « prévue » et organisée qui évite la crise .....	166
Chapitre 10. Après l'inondation : une rupture dans la gestion de l'assèchement ? ....	169
1. La catastrophe, provocatrice d'aménagements immédiats .....	169
2. Un discours de gestionnaires fataliste face à la situation .....	172
3. Une stabilité des structures et de l'organisation après l'inondation 1880-1881 .....	177
4. Le changement de stratégie des propriétaires agricoles après 1881 .....	180
Conclusion de la troisième partie .....	185

### **Partie IV. Les grands projets d'aménagement ..... 187**

Chapitre 11. L'ère des grands projets qui touchent aussi l'assèchement.....	191
1. Le développement et l'extension portuaire, de Freycinet aux années 1920 .....	191
2. « Dunkerque étouffé dans sa ceinture » .....	196
3. Les canaux de dessèchement : une emprise spatiale qui retarde le développement commercial .....	201
Chapitre 12. Les projets d'exutoire unique des waterings (1914-1929) .....	207
1. Répondre prioritairement aux besoins des intérêts portuaires. ....	207
2. La place consultative des associations d'assèchement dans le projet d'exutoire unique des waterings .....	210
3. S'adapter aux limites techniques et financières : un deuxième projet moins ambitieux et moins cher (1929).....	212
Chapitre 13. Le nouveau canal exutoire, entre opportunité d'extension du port et de Dunkerque et réorganisation de l'espace urbain.....	217
1. Une concertation accélérée pour relancer l'extension du port et de la ville .....	217
2. Les sections de waterings face à un projet de canal exutoire moins ambitieux .....	219
3. Le nouveau canal : fracture spatiale des espaces urbains ou opportunité pour un autre Grand Dunkerque ? .....	223
4. Construire le réseau d'assèchement avec la ville et ses contraintes .....	225
Conclusion de la quatrième partie .....	227

<b>Conclusion .....</b>	<b>229</b>
Annexes .....	235
Sources manuscrites .....	257
Sources imprimées.....	263
Bibliographie .....	265
Table des tableaux et graphiques.....	271
Table des matières .....	273

