

LE CANAL DE DAMME : UN CANAL OUBLIÉ

Auteur(s) : COMER Bruno

Après l'invasion ratée anglaise de Walcheren en 1809, Napoléon décida de creuser un canal entre Bruges et l'Escaut de l'Ouest.

Ce canal devait assurer le ravitaillement des garnisons qui gardaient l'accès au port d'Anvers. Il devait bloquer aussi la voie d'Ostende à Anvers et permettre à la flottille impériale d'intervenir si la flotte anglaise attaquait Flessingue.

Lors de la chute de l'Empire en avril 1814, les travaux n'étaient pas du tout achevés. Les Hollandais complétèrent l'ouvrage, mais seulement jusqu'à L'Écluse.

Avec le champ de bataille de Waterloo et le fort Napoléon à Ostende, le canal de Damme est le vestige le mieux conservé de l'époque napoléonienne en Belgique.

Ensemble avec le champ de bataille de Waterloo et le fort Napoléon à Ostende, le canal de Damme est le vestige le mieux conservé de l'époque napoléonienne en Belgique. © Service de Tourisme, Damme

Damme, en Flandre, est bien connu comme port de la Bruges médiévale. Il se trouve au bout du Zwin, un bras de mer alors artère économique de la région qui s'est ensablée à la fin du XVe siècle. En 1214, la flotte française y fut vaincue par les Anglais, de sorte que Jean Sans Terre put traverser la Manche avec ses troupes. C'était le prélude de la bataille de Bouvines. En 1340, la bataille navale de L'Écluse fut la première confrontation de la guerre de Cent Ans. L'Écluse, Sluis en néerlandais, se trouvait aussi située sur les rives du Zwin ; c'est aujourd'hui une ville frontalière hollandaise. Il est moins connu qu'entre ces lieux médiévaux subsiste un canal très bien conservé de l'époque napoléonienne d'une longueur de 14 kilomètres.

Le canal coupe la ville médiévale de Damme en deux. On remarque aussi les sept pointes des anciens remparts espagnols autour de la ville. © DR

Le rôle du canal était de protéger Anvers, bien que Bruges, Damme et L'Écluse soient situés à 80 kilomètres du port en question. L'importance de Bruges dans la stratégie de l'Empereur était immense, surtout après la bataille navale de Trafalgar (1) : l'Empereur n'avait pas perdu l'espoir qu'un jour, la flotte française serait apte à transporter une armée d'invasion en Angleterre. Sachant que la population de son empire représentait le double de la population anglaise, il voudrait exploiter cet avantage économique et construire tant de navires que même la flotte anglaise ne pourrait pas les arrêter. Autrement dit, il voulait combattre la qualité du Royal Navy avec la quantité de la marine impériale (2). Cette intention se vérifiait à la lecture des budgets : le ministère de la Marine et des Colonies gérait le deuxième budget de l'État, derrière celui de la Guerre et de l'Administration de la guerre, soit, selon les années, entre 15 et 20 % des dépenses de l'État (3).

Un port bien protégé

Un problème se posait ; les Anglais étaient maîtres de la stratégie du hit-and-run: attaquer un port, le détruire et se retirer (4). Ils avaient frappé avec succès à Aboukir en 1799 et à Copenhague en 1801 et 1807 (5). Si Napoléon construisait la nouvelle flotte à Brest, Cherbourg, Boulogne ou Dunkerque, il risquerait que ces ports subissent le même sort.

Anvers, qui se trouve à 80 kilomètres à l'intérieur du pays au bout de l'Escaut de l'Ouest, était moins vulnérable à une telle incursion. En plus, la direction du vent y était favorable pour une traversée vers la côte orientale de l'Angleterre et l'estuaire de la Tamise où se trouvaient beaucoup de criques de sorte qu'une armée pouvait facilement y débarquer. L'obstacle des White Cliffs of Dover, ces grandes falaises de Douvres, y était également absent. Enfin, Anvers était le centre du bassin de l'Escaut, et les bois et matériaux nécessaires pour les chantiers navals pouvaient aisément être transportés par ce fleuve et ses affluents. Selon l'expression légendaire, Anvers devenait « le pistolet braqué vers le cœur de l'Angleterre » (6).

Le port de Flessingue jouait un rôle particulier dans ce plan. L'Escaut de l'Ouest était peu profond et sinueux, de sorte que les bateaux chargés de canons, de troupes et de matériel ne pouvaient y naviguer facilement. C'est pourquoi, lors de l'invasion, les navires devaient partir d'Anvers sans cargaison et être chargés au niveau du port hollandais situé sur l'embouchure de l'Escaut (7).

----- IMAGE

Le canal de Damme (la ligne rouge) faisait partie d'une ligne de défense qui était formée par le canal Ostende-Plassendale-Bruges et les fortifications en Zélande (Flessingue, Veere, Zierikzee) jusqu'à Hellevoetsluis. La connexion entre Sluis et Breskens n'a jamais été faite. Le canal devrait aussi admettre à la flottille impériale de naviguer de Dunkerque à Breskens (en face de Flessingue) par l'intérieur du pays, ainsi que bloquer la voie d'Ostende à Anvers. © DR

Après le traité de Tilsit avec le tsar Alexandre de juillet 1807, qui laissait les mains libres à Napoléon à l'ouest, les Anglais prirent conscience que leur pays était de nouveau en péril (8) et songèrent à une attaque préventive contre l'île de Walcheren. S'ils pouvaient occuper cette île de façon permanente, une invasion à partir d'Anvers serait impossible (9). En 1808, observant que leurs forces limitées débarquées au Portugal avaient contribué à l'insurrection en Espagne, ils se mirent à espérer qu'une conquête de Walcheren aurait le même effet en Hollande, en Belgique et en Allemagne (10).

The Great Expedition, la Grande Expédition, comme l'opération allait être annoncée bientôt partout, commença le 30 juillet 1809. À son début, l'attaque menée avec 250 navires, 40 000 hommes et 3 000 chevaux fut un succès : la ville de Flessingue fut prise. Mais les choses tournèrent mal : beaucoup de soldats tombèrent malades, contaminés par la « fièvre de Walcheren » (dénommée Flushing sickness par les Anglais), une sorte de paludisme contre lequel les habitants de la région étaient immunisés, mais qui était très contagieuse pour des étrangers. En décembre 1809, les forces anglaises finirent par se retirer. Ils laissaient 4 175 morts à Walcheren, dont seulement 106 à cause des combats (11).

D'Ostende à Anvers

L'attaque anglaise avait échoué, mais les Français se rendaient compte qu'ils avaient eu de la chance. Sans la fièvre de Walcheren, les Anglais auraient vraisemblablement réalisé leur projet (12) (13). Pour Napoléon, l'attaque était d'autant plus frustrante parce qu'il se trouvait à Vienne durant l'été 1809. Il avait vaincu les Autrichiens à Wagram le 5-6 juillet. La défense de l'Escaut était sous la responsabilité du ministre Fouché et du maréchal Bernadotte. En mobilisant des réservistes, Fouché avait montré de quel pouvoir il disposait et ça gênait Napoléon (14) (15).

Une nouvelle invasion de l'île de Walcheren était peu probable, mais les raids de la Royal Navy représentaient un danger permanent pour toute la région. « On doit supposer que, tous les ans, il peut y avoir une descente », remarqua Napoléon (16).

L'Empereur craignait particulièrement une conquête du port d'Ostende par les Anglais. De là, une armée anglaise pourrait parcourir la Flandre pour attaquer et détruire Anvers. « La place d'Ostende est de la plus haute importance ; (...) C'est la clef de la Belgique. (...) C'est la place qu'il faut défendre, parce que, si l'ennemi en était maître, il pourrait cheminer dans la Belgique ou sur Anvers. » (Lettre au ministre de la Guerre Clarke, le 21 mai 1810 (17).)

Deux forts furent construits à Ostende (dont un subsiste encore de nos jours) et, en plus, un canal devait barrer le chemin vers Anvers. La ville d'Ostende était déjà entourée de canaux, mais il restait un vide à l'est, justement dans la direction d'Anvers. C'était une première raison pour creuser le canal entre Bruges et L'Écluse (18) (19) (voir la carte). Le trajet passait l'ancienne frontière entre la république des Sept Provinces-Unies et les Pays-Bas espagnols (devenus en 1713, les Pays-Bas autrichiens).

Deux forts protégeaient le port d'Ostende. Seulement un subsiste. Il y a quelques années, ce « fort Napoléon » a été restauré. © DR

Il est à remarquer que les Anglais avaient protégé leur propre côte de la même façon. Comme vu précédemment, les falaises autour de Douvres y empêchaient un débarquement français. Mais entre Folkestone et Hastings, il y avait un marais qui était bien apte à une telle opération : le Romney Marsh. Les Anglais creusèrent un canal autour de ce marais : le Royal Military Canal (20) qui existe encore et qui n'a plus de nos jours, comme le canal de Damme, qu'une fonction récréative et écologique.

Comme le canal de Damme, le Royal Military Canal entre Hastings et Folkestone, devait bloquer la voie d'une force d'invasion vers l'intérieur du pays. © DR

Approvisionnement des forts

Aux rives de l'Escaut de l'Ouest, 700 canons étaient installés (21). Il fallait des forts et beaucoup d'approvisionnements pour réaliser une telle défense massive. Or, depuis la séparation des Pays-Bas espagnols et la république des Sept Provinces-Unies (de facto au début du dix-septième siècle), la Flandre zélandaise était une région séparée de son arrière-pays naturel par une frontière entre deux pays dont les relations étaient tendues. Il y avait peu de chemins (22) et comme la Flandre zélandaise devenait sous l'occupation française une région stratégique de premier ordre, le creusement de canaux – le moyen de transport par excellence – devenait urgent. Le plan était de prolonger le canal de L'Écluse jusqu'à Breskens, juste en face de Flessingue. La réalisation du canal de Bruges à L'Écluse en était la première phase.

Dans les archives nationales à La Haye se trouvent des plans qui démontrent que la ville de L'Écluse devrait être transformée dans une vraie forteresse. Le canal de Damme assurerait le ravitaillement. © DR

Cet important rôle de ravitaillement du canal établit son importance économique. Dans le traité de La Haye du 16 mai 1795, la république des Provinces-Unies avait cédé la Flandre zélandaise à la France et la région était ajoutée au « département de l'Escaut ».

Après deux cents ans, la navigation sur l'Escaut était de nouveau libre et les villes flamandes espéraient que les splendides temps du Moyen Âge reviendraient. Une liaison à l'Escaut de l'Ouest par un canal était aussi importante pour Bruges que pour Gand. Les deux villes, rivales depuis le Moyen Âge, rivalisèrent pour l'obtenir. Le 9 février 1811, lors d'une session du conseil de l'administration de l'intérieur, Napoléon prononçait un jugement de Salomon : il y aura un canal de

Bruges à Breskens et un canal de Gand à Breskens, mais les travaux du premier canal auront la priorité (23). Pendant les travaux, les besoins militaires avaient une plus grande importance, mais on tenait compte du futur rôle économique du canal.

Outre la protection de la région autour d'Ostende, le ravitaillement des forts le long de l'Escaut de l'Ouest et son importance économique, le nouveau canal avait une quatrième fonction : apporter facilement des bateaux canonnières en cas d'une nouvelle attaque anglaise (24).

Une maquette moderne d'un bateau canonnière réalisée par Pierre Grandvilliers (Photo P. Grandvilliers).

Des forts mobiles

En 1790, les Suédois avaient surpris la flotte russe dans la bataille de Svenskund dans le Golfe de Botnie. Les Suédois avaient construit des prames, c'est-à-dire des bateaux plats porteurs d'un seul canon. Ces prames avaient attaqué en masse les frégates russes qui ne pouvaient pas réagir parce que les bateaux suédois se trouvaient en dessous du champ de tir de leurs canons. La victoire suédoise eut un grand retentissement dans le monde maritime et inspira les Français (25). En 1805, au camp de Boulogne, la marine chercha à engager de tels bateaux dans la Manche. Une « poussière navale » devait dérouter la flotte anglaise de sorte que les troupes françaises pourraient traverser la Manche.

L'illusion de la « poussière navale » inspirait les caricaturistes anglais. © DR

Mais le plan était utopique. Ces petits bateaux – ces « coquilles de noix » (26) n'étaient pas prévus pour la haute mer (27). Les prames n'étaient utilisables que dans une baie, comme le Golfe de Botnie, ou un bras de mer, comme l'Escaut de l'Ouest...

Devant la côte de Flessingue et, sur l'autre rive, Cadzand, l'Escaut de l'Ouest est encore très large et les canons peuvent difficilement toucher les vaisseaux anglais. Dans la lettre du 26 septembre 1809 au ministre de la Marine Decrès, Napoléon suggère de défendre le port de Flessingue par des prames : « Aucun fort n'est possible entre Flessingue et Cadzand. Ce serait jeter 20 millions à la mer. Ces forts me sont inutiles, car avec ces prames j'aurai des forts mobiles plus avantageux (28). »

Des canaux reliaient déjà Dunkerque à Bruges (voir la carte) et un canal jusqu'à Breskens devait permettre aux prames et aux avitailleurs de naviguer en sécurité à l'intérieur du pays entre Dunkerque et l'Escaut de l'Ouest. Ce canal ne sera jamais mis en fonction. Lors de la chute de l'Empire, les travaux de terrassement n'étaient pas du tout finis. Cela n'avait rien d'exceptionnel : l'ensemble des voies en cours de construction à la fin de l'Empire représentait une longueur de 1890 km ; seuls 208 kilomètres avaient été achevés (29).

On ne saura donc jamais quel aurait été l'importance du rôle du canal de Damme.

Cette affiche, qui se trouve aux archives de la ville de Bruges, prouve bien que les travaux au canal prenaient une grande ampleur.

Achévé par les Hollandais

Après l'abdication de Napoléon en 1814, la Belgique passa sous la domination du roi Guillaume Ier de Hollande. Il fit achever les travaux en 1818, bien que le canal n'eut plus d'importance économique : le marché français, si prometteur pendant l'Empire, avait disparu. La liaison entre l'Escaut de l'Ouest et Dunkerque, qui devait être achevée par le canal Bruges-Breskens, avait perdu son utilité tant du point de vue économique que stratégique. Mais Guillaume poursuivit les travaux du canal afin de

stimuler l'emploi. Le règne hollandais avait en effet commencé par une crise économique grave. Les biens anglais, fabriqués de façon mécanique, et donc bon marché, submergeaient le pays et, dans l'agriculture, les récoltes étaient faibles. Le nouveau canal finissait en cul-de-sac à l'Écluse. Des plans pour l'allonger jusqu'à Breskens furent mis en place, mais l'indépendance belge en 1830 mit fin au projet.

Quelques briqueteries furent la principale activité industrielle le long du canal, mais leur rôle économique resta limité.

Une vue du canal de Damme avant la Seconde Guerre mondiale, quand il était encore navigable. (Photo archives Tom Vermeersch)

Pendant les combats de mai 1940, le siphon qui réglait la circulation d'eau avec deux canaux de dérivation qui croisent le canal de Damme fut détruit. La navigation entre Bruges et l'Écluse n'était plus possible et le canal ne fut jamais modernisé. Pour ces raisons, il a gardé encore aujourd'hui son aspect du début du XIXe siècle et est devenu de nos jours le paradis des pêcheurs, ornithologues, joggers, cyclistes et en hiver, s'il gèle suffisamment, des patineurs.

Le canal de Damme, ainsi qu'un bateau à voile qui ressemble à une prame, figurait sur les billets de mille francs belges. Le peintre Constant Permeke, un représentant de l'expressionnisme flamand, habitait la région.

Peu d'entre eux réalisent que le canal, qui offre un des plus beaux paysages de la Flandre urbanisée, est un témoin silencieux de la confrontation gigantesque entre la France et l'Angleterre à l'époque de Napoléon.

Bruno Comer

Janvier 2021

Bruno Comer (né en 1955) habite Damme en Belgique et est l'auteur de romans historiques pour jeunes ainsi que d'ouvrages de vulgarisation concernant le capitalisme et la campagne militaire de mai 1940.

Notes

1) BATTESTI M., Trafalgar, Les aléas de la stratégie navale de Napoléon, Napoléon Ier Éditions, 2004, p. 319

2) BATTESTI M., op. cit., p. 118

3) LENTZ T., L'administration de la Marine, dans HUMBERT J.M. et PONSONNET B., Napoléon et la mer, un rêve d'empire, Musée national de la Marine, p. 52

4) TODOROV N., La Grande Armée à la conquête de l'Angleterre, Vendémiaire, 2016, p. 27

5) Les attaques anglaises contre le port de Copenhague ont beaucoup impressionné les Anversois. Dans sa proclamation du 27 août 1809 (après l'invasion anglaise de Walcheren), Jean-Étienne Werbrouck, le maire de la ville d'Anvers, écrit : '*Il (= l'ennemi le plus acharné de la France, c'est-à-dire l'Angleterre) voudrait faire de notre belle cité une nouvelle Copenhague..*' TONDEUR J.P., *Walcheren 1809, L'expédition anglaise au jour le jour – Les lettres de Napoléon à ses ministres*, Editions de la belle alliance, 2009, p. 125

6) CROS B., Anvers, outil de stratégie maritime, dans HUMBERT J.M. et PONSONNET B., Napoléon et la mer... , p. 66-76

- 7) TODOROV N., La Grande Armée à la conquête... , p. 67
- 8) KNIGHT R., Britain against Napoleon, The Organization of Victory 1793-1815, Penguin Books, p. 238.
- 9) FLEISCHMAN T., L'expédition anglaise sur le continent en 1809, Conquête de l'île de Walcheren et menace sur Anvers, La Renaissance du Livre, 1973, p. 9-26
- 10) TULARD J. (e. a.) Dictionnaire Napoléon, Fayard, 2011, p. 958-959 (tome I-Z)
- 11) TONDEUR J.P., Walcheren 1809..., Éditions de la Belle Alliance, 2009, p. 182
- 12) FLEISCHMAN T., op. cit., p. 88
- 13) TONDEUR J.P., op. cit., p. 163
- 14) DE WARESQUIEL E., Fouché, les silences de la pieuvre, Paris Tallandier/Fayard, 2014, p. 467 et 469.
- 15) Napoléon craignait une garde nationale trop forte. Les gendarmes qui devaient battre autour l'Escaut de l'Ouest étaient recrutés dans les classes moyennes qui consistaient principalement de commerçants qui souffraient du blocus continental. Parmi eux se trouvaient beaucoup d'adversaires de Napoléon qui, du moment qu'ils disposaient d'armes, pouvaient songer à un coup d'État. Dans ses instructions du 4 septembre 1809 à Lacuée, directeur des Revues et de la Conscription Militaire (TONDEUR J.P., op. cit., p. 156-157), Napoléon écrit : « Du reste, je ne veux pas qu'elle (= l'armée de gardes nationales) ait de la cavalerie, ni de l'artillerie, hormis dans les places fortes ». Dans sa lettre à Fouché du 26 septembre 1809 (TONDEUR J.P., op. cit., p. 144), Napoléon se fâche parce que le ministre recrute aussi des gendarmes dans les départements lointains : « Tous les rapports que je reçois m'annoncent qu'on lève des gardes nationales en Piémont, en Languedoc, en Provence, en Dauphiné. Que diable veut-on faire de tout cela ? Lorsqu'il n'y a pas d'urgence, et que cela ne pouvait se faire sans mon ordre ! ».
- 16) Cité dans Fleischman T., op. cit., p. 115
- 17) Correspondance de Napoléon Ier, tome 20, Paris, 1866 (16/10/1809-31/07/1810), 20, 371
- 18) Lors de la préparation de la Great Expedition, les Anglais avaient déjà songé à un débarquement à Ostende pour se rendre par la terre ferme à Anvers (TONDEUR J.P., op. cit., p. 18)
- 19) La chambre de commerce de Bruges insistait aussi sur cet argument en plaidant pour le canal de Bruges à l'Escaut (Lettre de la chambre de commerce à Bruges du 11 octobre 1810 au ministre de l'Intérieur – Archives nationales Pierrefitte Saint Denis, Fonds Bertrand, 1808-1810, 390 AP/10)
- 20) KNIGHT R., op. cit., p. 179-180. Voir aussi VINE P.A.L., The Royal Military Canal, David & Charles : Newton Abbot, 1972
- 21) GILLET J.C., La marine impériale, le grand rêve de Napoléon, Bernard Giovanangeli Éditeur, 2010, p. 327
- 22) Archives de l'État en Belgique – Gand, Département de l'Escaut, n° 1822, Description du département de l'Escaut, 19 mars 1800 (28 ventôse an VII), Chapitre 2. La route de Maldegem à Breskens, qui est parallèle au canal de Damme, est une des deux seules nouvelles routes en Belgique qui ont été achevées pendant l'Empire (TULLARD J., op. cit., p. 193) – voir la carte.

23) A.N. PARIS A.F. IV 170, Deuxième Registre des procès-verbaux des séances des conseils d'administration de l'intérieur, tenus par S. M. l'Empereur et Roi, Séance du 9 février 1811, p. 279-280

24) Dans une lettre du 26 septembre 1809 au ministre de la Marine Decrès, longtemps avant la décision formelle de creuser le canal, Napoléon pensait déjà à une défense de l'Escaut de l'Ouest par des prames, des chaloupes et des caïques : « Croyez-vous que des prames, placées sur le banc de Flessingue ou de l'île de Cadzand et entourées d'une trentaine de chaloupes et d'une dizaine de caïques, ne rendront pas impossible le passage de l'Escaut ? » (TONDEUR J.P., op. cit., p. 156) et dans une lettre du 24 septembre au même ministre, il mentionnait la possibilité de creuser un canal pour faciliter l'entrée des vaisseaux de guerre dans l'Escaut de l'Ouest : 'Qui m'empêcherait de faire un canal qui traverserait l'île de Cadzand et où des vaisseaux de guerre pourraient entrer ?' (TONDEUR J.P., op. cit., p. 162.)

25) GILLET J.C., op. cit., p. 206-207

26) TODOROV N., op. cit., p. 14.. Voyez aussi MUFFAT S., GRANDVILLIERS P. et DESORMIERE D., Bateau canonier de 60 pieds, Modèle An XII, édité à compte d'auteur, 2012

27) BATTESTI M., op. cit., p. 35

28) TONDEUR J.P., op. cit., p. 156

29) TULARD J., op. cit., p. 380-381 (tome A-H)