

# Chambre des Représentants.

SESSION DE 1839—1840.

SÉANCE DU 3 FÉVRIER 1840.

Canal de Maestricht à Bois-le-Duc. — Prises d'eau de Hocht.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

*Accompagnant le projet de loi demandant un transfert pour travaux extraordinaires exécutés en 1839 au canal de Bois-le-Duc.*

MESSIEURS,

De 1830 à 1839, le canal de Maestricht à Bois-le-Duc a manqué à la fois de son issue vers la Hollande et de son moyen ordinaire d'alimentation.

Il n'était pas au pouvoir du Gouvernement belge de rendre au canal son issue vers la Hollande; pour assurer les besoins intérieurs du Limbourg, il était parvenu à créer un autre moyen d'alimentation.

Le traité du 19 avril 1839, en rendant au canal son issue vers la Hollande, lui a rendu en même temps son moyen ordinaire d'alimentation.

Pour faire comprendre les travaux devenus nécessaires en 1839, nous sommes obligés de rappeler ceux que les événements de 1830 avaient nécessités.

Le canal (commencé en 1822 et inauguré le 25 août 1826) comprend dans le Limbourg (tant hollandais que belge), sur une étendue de 67,593 mètres 20, sept biefs ainsi répartis :

Le 1 <sup>er</sup> , commençant à l'écluse de prise d'eau à Maestricht, et s'étendant jusqu'à l'écluse n <sup>o</sup> 19 à Hocht, sur une longueur de .	4,946. 90
Le 2 <sup>e</sup> , s'étendant de l'écluse de Hocht à l'écluse n <sup>o</sup> 18 à Bockholt . . . . .	38,464. 40
Le 3 <sup>e</sup> , compris entre l'écluse ci-dessus et celle n <sup>o</sup> 17 à Loozen	2,128. 00
Le 4 <sup>e</sup> , compris entre l'écluse de Loozen et celle n <sup>o</sup> 16 à Boshoven, près de Weert. . . . .	9,055. 30

Le 5 <sup>e</sup> , s'étendant de l'écluse ci-dessus à celle n <sup>o</sup> 15 à Nederweert . . . . .	7,738 50
Le 6 <sup>e</sup> , compris entre l'écluse ci-dessus et celle n <sup>o</sup> 14, située au delà de Nederweert . . . . .	2,060. 00
Enfin le 7 <sup>e</sup> , s'étendant jusqu'à l'écluse n <sup>o</sup> 13, située à 60 mètres au delà de la limite du Brabant septentrional. . . . .	3,200. 10

Par le traité du 19 avril 1839, la Belgique perd (\*) la partie supérieure du canal, sur une longueur de 3,600 mètres environ, ainsi que la partie inférieure, sur une longueur de 19,400 mètres environ; elle conserve donc une partie de canal d'environ 44,600 mètres de développement, qui s'étend des environs du pont de Smicermaes jusqu'à 2,700 mètres environ en aval de l'écluse de Loozen, et qui comprend :

- A. L'écluse de Hocht;  
L'écluse de Bockholt,  
Et l'écluse de Loozen.
- B. La partie inférieure du bief entre l'écluse de garde à Maestricht et celle de Hocht, ayant environ 1,300 mètres de longueur;  
Le grand bief entre l'écluse de Hocht et celle de Bockholt;  
Le bief compris entre l'écluse de Bockholt et celle de Loozen;  
Enfin la partie supérieure du bief entre cette dernière écluse et celle de Boshoven, sur une longueur d'environ 2,700 mètres.

Occupons-nous d'abord de la situation de 1830 à 1839, où la Belgique, quoique maîtresse du canal dans tout le Limbourg, ne pouvait s'en servir que pour les besoins intérieurs de la province, et à l'aide d'un moyen extraordinaire d'alimentation.

Le canal a sa prise d'eau à Maestricht.

Après les événements de septembre 1830, les Hollandais, maîtres de cette prise d'eau, avaient continué d'alimenter le canal qu'ils utilisaient pour assurer et compléter les approvisionnements de la place.

Tel était l'état des choses lorsque, le 21 octobre, les volontaires belges coupèrent la digue droite du canal en amont de Neeroeteren.

Cette coupure permettant aux eaux d'alimentation de rentrer dans la Meuse, la navigation se trouva interrompue.

Les Hollandais, comprenant que tout usage du canal leur serait désormais interdit, prirent alors le parti, dans l'intérêt de leur position militaire, de barrer le canal à sa sortie des fortifications de Maestricht, afin de rendre cette place plus inaccessible.

Ce barrage fut maintenu même à la suite de la conclusion des conventions de Londres, du 21 mai 1833, et de Zonhoven du 23 novembre 1833; ces conventions, tout en rétablissant la navigation de la Meuse proprement dite, n'avaient point rétabli la navigation du canal latéral, réduit pour son alimentation au seul produit des infiltrations.

En présence d'un état de choses qui pouvait se prolonger indéfiniment, le Gouvernement belge considéra comme un devoir de rechercher les moyens d'améliorer la situation du canal autant que le permettaient les circonstances et les lieux.

---

(\*) En l'absence d'une délimitation définitive, ces détails ne sont qu'approximatifs.

Le moyen proposé par les ingénieurs, et auquel le Gouvernement s'arrêta, consistait à mettre le canal en communication avec la Meuse, en amont de l'écluse de Hocht, tant pour l'alimentation que pour l'entrée des bateaux dans le canal. Il fallait en outre, dans ce système, et indépendamment de quelques travaux accessoires, barrer le canal immédiatement en amont de la nouvelle prise d'eau, pour empêcher les eaux de se diriger vers Maestricht et d'inonder Sincermoes et les environs. Il fallait enfin convertir l'écluse de Hocht en écluse de garde contre la Meuse, en relevant sa tête à l'amont, ainsi que les rives du canal depuis l'écluse jusqu'à la prise d'eau.

Ces travaux, pour lesquels des fonds ont été accordés au Budget du Département de l'Intérieur, exercice 1836, chap. IX, art. 6, ont été exécutés pour une somme de 73.000 francs.

Ils ont eu pour résultat de rendre à la navigation une partie de son importance en 1837 et 1838.

Nous arrivons à la situation nouvelle, résultant du traité du 19 avril 1839.

Nous avons déjà vu quelle est approximativement l'étendue du canal qu'il laisse à la Belgique.

Quant à la navigation en elle-même, il exige de part et d'autre le rétablissement de l'état normal au profit des deux pays.

L'art. 10 porte : *L'usage des canaux qui traversent à la fois les deux pays, continuera d'être libre et commun à leurs habitants. Il est entendu qu'ils en jouiront réciproquement et aux mêmes conditions, et que, de part et d'autre, il ne sera perçu sur la navigation desdits canaux que des droits modérés.*

L'art. 15 ajoute : *Les ouvrages d'utilité publique ou particulière, tels que routes, canaux ou autres de semblable nature, construits en tout ou en partie aux frais du royaume des Pays-Bas, appartiendront avec les avantages et les charges qui y sont attachés au pays où ils sont situés.*

Le Gouvernement néerlandais avait donc le droit de demander le rétablissement de la navigation du canal de Bois-le-Duc, demande qui rendait impossible le maintien du barrage du bief commun de Hocht à Maestricht.

Les commissaires néerlandais déclarèrent avoir donné l'ordre d'enlever dans Maestricht les ouvrages qui faisaient obstacle à la libre navigation du canal, et demandèrent que, de notre côté, il fût procédé à l'enlèvement du batardeau construit dans le canal à l'amont de l'écluse de Hocht, et à la suppression de la nouvelle prise d'eau.

Cette demande, outre qu'elle s'appuyait sur l'art. 10 du traité, était par elle-même entièrement fondée, car, d'une part, l'enlèvement du batardeau était indispensable pour établir la communication avec Maestricht, et, d'autre part, il fallait fermer la prise d'eau de Hocht, pour empêcher que les eaux d'alimentation introduites dans le canal à Maestricht se perdissent dans la Meuse par cette ouverture, à l'époque où l'étiage de la rivière s'abaisse, ou que les eaux de la Meuse rentrassent dans le canal en temps de crues.

Tout en acquiesçant à la demande des commissaires néerlandais, le Gouvernement Belge crut devoir combiner le système des travaux à faire de manière à conserver au pays certains avantages qui avaient, en dehors de la question de la navigation du canal, motivé l'établissement de la prise d'eau faite en 1836.

En effet, le système de canalisation et d'irrigation de la Campine n'est réalisable qu'à l'aide des eaux de la Meuse; fermer la prise d'eau pratiquée en

1836, sans se ménager en même temps les ressources d'une autre prise d'eau au point où elle est possible et totalement en notre pouvoir, c'était compromettre une grande question dans l'avenir, question que le Ministère ne pouvait compromettre sans engager gravement sa responsabilité.

Le Gouvernement autorisa en conséquence :

1° L'enlèvement du batardeau établi dans le canal en amont de l'écluse de Hocht ;

2° Le barrage de la prise d'eau de Hocht, au moyen de poutrelles, ce qui permettrait, si les circonstances l'exigeaient, de nouveau de rétablir sur notre territoire la communication entre le canal et la Meuse ;

3° Le creusement d'une nouvelle prise d'eau débouchant à l'aval de l'écluse de Hocht. en remplacement de celle qui devait être barrée à l'amont de la même écluse.

Cette prise d'eau ne débouche plus dans le bief commun de Hocht à Maestricht. mais dans le bief exclusivement belge de Hocht à Bockholt.

Cette prise d'eau nouvelle, indépendamment des avantages qui en résultent pour la navigation du canal, assure l'alimentation des canaux projetés dans la Campine.

Ces différents ouvrages, qui nécessitent l'emploi d'une somme de 132,000 fr., ont été commencés le 22 août 1839; la navigation a pu être rétablie sur le canal, le 20 octobre.

Des circonstances toutes spéciales n'ont pas permis de différer ces travaux. Sans entrer dans tous les détails, il est à remarquer :

1° Qu'il s'agissait d'exécuter l'art 10 du traité dans l'intérêt réciproque des deux pays; que. les Hollandais supprimant, de leur côté. les ouvrages qui faisaient obstacle à la libre navigation du canal, la Belgique ne pouvait annuler momentanément les résultats de cette mesure par le maintien provisoire du batardeau établi par elle à l'amont de l'écluse de Hocht ;

2° Que la fermeture de la prise d'eau de Hocht devenait la conséquence nécessaire de l'enlèvement du batardeau dont il vient d'être fait mention ;

3° Qu'il importait que la prise d'eau nouvelle, conçue dans l'intérêt de la Campine, c'est-à-dire, dans l'intérêt belge exclusivement, ne fût point ajournée. mais exécutée en même temps que les travaux réclamés par la Hollande ;

4° Que la reprise de la navigation sur le canal eût été ajournée d'une année, si l'on n'avait pas eu soin de mettre à profit le court espace de temps pendant lequel il était permis d'espérer encore des eaux basses dans la Meuse.

Si ces conséquences de l'exécution du traité du 19 avril, en ce qui concerne le canal de Bois-le-Duc, avaient pu être indiquées immédiatement, le Gouvernement aurait pu à l'avance demander à la Législature les fonds nécessaires, comme il l'a fait pour le dévasement du canal de Terneuzen; mais ici tout a été imprévu et urgent.

La police du canal est réglée par un arrêté royal du 12 mars 1828, et la perception des péages par un autre arrêté royal du 3 octobre 1828.

Ces deux arrêtés, pris à une époque où le canal, dans toute son étendue, appartenait au même État, ne pouvaient continuer même provisoirement à être exécutés sans modifications.

1° Il fallait changer le placement des bureaux, car d'après l'arrêté du 3 octobre 1828, le droit de navigation se percevait à 4 bureaux, situés tous les

quatre sur le territoire aujourd'hui assigné à la Hollande ; savoir : à Maestricht , à Weert , à Helmond et à Bois-le-Duc. Les points de perception ont en conséquence dû être fixés de manière à assurer à chaque pays une portion de péage en rapport avec le développement du canal sur son territoire.

2<sup>o</sup> Le transit étant libre , aux termes de l'art. 10 du traité du 19 avril , quelques précautions devenaient indispensables.

Ces deux motifs , dont le premier surtout concerne nos intérêts , ont exigé des conférences avec les autorités hollandaises , conférences qui ont amené des mesures provisoires consignées dans un procès-verbal du 6 novembre 1839 ; l'arrangement définitif et les questions qui s'y rattachent étant du ressort soit de la commission d'Anvers soit de la commission des limites. En attendant , la navigation est rétablie , et les bureaux placés de manière à assurer au trésor belge sa part légitime dans les produits de la navigation , d'après le tarif du 3 octobre 1828.

Pour compléter les renseignements sur les travaux extraordinaires exécutés d'urgence en 1839 , je joins à cet exposé des motifs ,

1<sup>o</sup> Un rapport de l'ingénieur faisant fonctions d'ingénieur en chef dans le Limbourg , en date du 21 novembre 1839 , dans lequel sont exposés de la manière la plus détaillée , tous les travaux relatifs aux prises d'eau de Hocht ;

2<sup>o</sup> Un plan qui fait connaître la situation des lieux :

Avant l'établissement de la prise d'eau de Hocht ;

Depuis l'établissement de cette prise d'eau ;

Depuis le barrage de cette prise d'eau et l'exécution des autres travaux reconnus nécessaires pour le rétablissement de la libre navigation sur le canal.

Je tiens à la disposition de la section centrale , ou de la commission chargée d'examiner ce projet , les métrés et détails estimatifs des travaux , ainsi que les soumissions souscrites par l'entrepreneur , pièces formant le n<sup>o</sup> 193 des cahiers des charges de l'année 1839.

*Le Ministre des Travaux Publics ,*

**NOTHOMB.**

PROJET DE LOI.

---

Leopold,

Roi des Belges,

*A tous présents et à venir, Salut.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics ;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Un crédit de *cent trente-deux mille francs* (132,000 fr.) est ouvert au Département des Travaux Publics, à l'effet de pourvoir au paiement des travaux extraordinaires que le rétablissement de la navigation sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc a rendus nécessaires.

ART. 2.

Ce crédit, qui formera l'art. 14 du chapitre IV du Budget des Travaux Publics, exercice 1839, sera couvert au moyen de pareille somme à prélever, par voie de transfert, sur l'art. 1<sup>er</sup>, chapitre V, du Budget du même Département, exercice 1838.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 3 février 1840.

**LÉOPOLD.**

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

NOTHOMB.



## ANNEXE.

*Rapport de l'ingénieur chargé des travaux exécutés en 1839.*

Monsieur le Ministre ,

Le rapport que vous m'avez demandé sera subdivisé en deux paragraphes.

Le premier § traite de la prise d'eau établie en 1836.

Le deuxième est relatif à la construction récente d'une nouvelle prise d'eau , avec suppression partielle de la première.

## § I.

*Prise d'eau à la Meuse, effectuée en 1836.*

Cette prise d'eau (*EF* du plan) a eu pour but de rétablir, sur notre territoire la navigation du Zuid-Willems-Vaart, interrompue à la suite des événements politiques de septembre 1830.

Le Zuid-Willems-Vaart, ou canal latéral à la Meuse, partant de Maestricht et débouchant de nouveau à la Meuse, près de Crevecoeur, a une longueur totale de 128,000 mètres, ou 25 lieues 373, répartie ainsi qu'il suit :

1° Partie creusée en terrain vierge, depuis Maestricht jusqu'à 1000 mètres en amont de l'écluse n° 19, à Hocht, point de jonction du canal avec la rigole navigable ( <i>a, b, c, d</i> du plan ci-joint) creusée sous l'empire, à l'effet de servir à l'alimentation du canal du Nord . . . . .	4450 <sup>m</sup> .00
2° Partie formée par cette rigole utilisée et élargie jusqu'à l'écluse de Bockholt portant le n° 18 . . . . .	38970. 00
3° Canal creusé, de nouveau, en terrain vierge, jusqu'à Bois-le-Duc . . . . .	77580. 00
4° La Dieze canalisée jusqu'à Crevecoeur, où le canal débouche à la Meuse, point où cessent toutes les difficultés que le lit de cette rivière présentait à la navigation, sur la partie de son cours compris entre Maestricht et Gorcum . . . . .	7000. 00
Longueur totale annoncée plus haut. . . . .	<u>128000. 00</u>

Malgré les événements politiques de septembre 1830, qui avaient amené une suspension totale de relations commerciales entre les villes de Maestricht, Bois-le-Duc et même Gorcum, les Hollandais, maîtres de la prise d'eau à Maestricht, n'avaient cependant point cessé d'alimenter le canal, qu'ils utilisaient pour assurer et compléter l'approvisionnement de cette place.

Cet état de choses existait encore le 21 octobre 1830, lorsque nos volontaires y mirent un terme, en coupant la rive droite du canal en amont de Neeroeteren. Les eaux qui provenaient de l'écluse d'alimentation rentraient ainsi à la Meuse près de Maseyk, et rendaient impossible la navigation sur les deux biefs du canal, compris entre l'écluse de Maestricht et celle de Bockholt laquelle est distante de la première de 43,400 mètres, ou 9 lieues environ.

Les Hollandais essayèrent de remblayer la coupure faite par nos volontaires, mais ils en furent empêchés, et le 2 novembre, l'ingénieur du waterstaat, Conrad, qui s'était rendu sur les lieux pour ordonner les travaux de fermeture, fut arrêté et conduit au quartier-général de Daine, à Hasselt, où il fut relâché.

Les événements politiques commençaient alors à se dessiner suffisamment pour faire connaître aux Hollandais que tout usage du canal leur serait interdit; aussi se décidèrent-ils, dans l'intérêt de la défense de la place de Maestricht et pour empêcher toute communication avec elle, de barrer l'écluse à la sortie du canal par les fortifications.

Ce ne fut que le 20 mars 1831 que la digue du canal coupé en amont de Neeroeteren fut rem-

blayée. Ce travail permit alors une petite navigation entre l'écluse de Hocht et celle de Nederweert, alimentée par les infiltrations de la Meuse et le produit de quelques ruisseaux qui se jettent dans le canal.

La communication par la Meuse à Maestricht ayant été rétablie à la suite de la convention de mai 1833, la navigation du canal aurait pu devenir plus importante, mais l'entrée de Maestricht et celle de Bois-le-Duc étant demeurée interdite, cette navigation fut restreinte au parcours sur le territoire belge, et demeura d'autant plus précaire que les marchandises provenant de la Haute-Meuse pour la Campine, et se dirigeant de ce dernier point vers Liège, étaient soumises à un transbordement et à un trajet par terre assez long, laborieux, et par cela fort dispendieux. La charge se rompait à Hocht, Neerharen et Uyckhoven, sous les territoires touchant au canal et à la Meuse.

Ces difficultés n'étaient pas les seules qui rendaient à cette époque la navigation fort précaire; sa communication avec Maestricht étant demeurée barrée, elle n'était alimentée que par les infiltrations de la Meuse, et présentait au plus, en temps de sécheresse, un mouillage de 0,50 à 0,60 centimètres.

Un état de choses aussi fâcheux, et qui compromettait à un si haut degré les intérêts du commerce et de l'industrie sur ce point du royaume, dut nécessairement fixer l'attention du Gouvernement, qui ordonna de rechercher les moyens propres, sinon à rendre la navigation du canal ce qu'elle était précédemment, du moins à y apporter cette amélioration en rapport avec les circonstances du moment et les dispositions des localités.

M. l'ingénieur en chef Sermoise, chargé spécialement du service de la Meuse et de celui du canal, se rappela alors l'ancienne prise d'eau, faite à la Meuse sous l'empire, pour conduire au canal du Nord les eaux qui devaient servir à son alimentation (*a, b, c, d*). Cette rigole avait été élargie et utilisée en grande partie, ainsi que nous l'avons dit plus haut, pour l'établissement du canal de Zuid-Willems-Vaart, et sa communication avec la Meuse (*a, a*, du plan) avait été barrée par la digue droite du canal et les déblais provenant du creusement de son lit.

C'est cette communication que M. Sermoise proposa en 1836 de rétablir, afin d'opérer une jonction du canal avec la Meuse, sur un point du cours de cette rivière où ses plus basses eaux étaient suffisamment élevées pour alimenter le grand bief de Bockholt et les suivants à la hauteur de jauge ordinaire, et conserver dans la partie (*EF*) qui joignait le canal en amont de l'écluse de Hoht à la Meuse, un tirant d'eau *minimum* de 1<sup>m</sup>,16, supérieur en tous cas à celui que présentait le lit de la Meuse jusqu'à Maestricht, à pareille époque de l'année.

L'exécution de ce projet permettait aux bateaux, venant de la haute Meuse et portant un chargement aussi complet que le permettait le tirant d'eau de cette rivière, d'entrer dans le canal et de le parcourir jusqu'aux frontières du Brabant septentrional, sans être obligé à rompre charge.

Pendant les basses eaux de la Meuse, alors que son tirant d'eau était moindre que celui du canal maintenu à la jauge complète, les bateaux naviguant sur le canal et destinés à remonter la Meuse, transbordaient leur chargement dans d'autres de moindres dimensions, et dont le tirant d'eau était approprié à celui de la partie de la rivière qu'ils étaient appelés à parcourir.

La navigation, pendant les grandes eaux de la Meuse, pouvait donc avoir lieu comme précédemment jusqu'aux frontières hollandaises du Brabant septentrional.

Ce projet fut mis à exécution le 1<sup>er</sup> juin 1836, et le 22 août 1837 le premier bateau pénétra du canal dans la Meuse, par la communication qui venait d'être établie et à laquelle on donna la dénomination de canal de prise d'eau (litt. *EF*.)

Pour atteindre ce but il n'a point suffi de creuser la communication (litt. *EF*) du canal à la Meuse, il a fallu de plus procéder à l'exécution d'autres travaux dont le détail suit :

1<sup>o</sup> Barrer le canal (litt. *A*) au point où la nouvelle communication s'abandonnait, pour opérer sa jonction avec la Meuse. Ce barrage, effectué en terre, était indispensable pour empêcher les eaux de la Meuse de se diriger vers Maestricht, et d'inonder Smcermaes et lieux voisins.

2<sup>o</sup> Construire un déversoir au-dessus duquel passaient les eaux de la Zooi, qui se jette dans le canal immédiatement à l'amont du barrage (*G*).

3<sup>o</sup> Creuser un fossé latéral à la rive gauche du canal, pour conduire les eaux de la Zooi en aval de l'écluse de Hoht, au moyen d'un puisard en maçonnerie établi sous la rive de halage (*H*).

4° Revêtir de pavés en pierres de taille les parties inférieures des talus de la prise d'eau, en raccordement avec les rives de la Meuse (*L. I*).

5° Construire un pont de halage en charpente, sur la partie de la rive gauche de la Meuse coupée par l'établissement de la prise d'eau (*K*).

6° Relever la maçonnerie de la tête en amont de l'écluse de Hocht et renouveler ses portes; travail devenu indispensable depuis que les eaux de la Meuse pénétraient jusqu'à cette écluse.

7° Relever, pour le même motif, les rives du canal depuis l'écluse jusqu'à la prise d'eau.

8° Augmenter la section des ventilles des portes, afin de faciliter le passage des eaux pour l'alimentation des biefs inférieurs du canal.

L'exécution de ces ouvrages fut entreprise le 29 avril 1836, par le sieur Delbroeck, pour une somme de 73,000 francs.

Cette jonction du canal à la Meuse rendit à la navigation une partie de l'importance qu'elle avait perdue, et quoique imparfaite, en ce qu'elle ne pouvait s'étendre que sur notre territoire, elle satisfait les besoins du commerce et de l'industrie, et les mit à même d'attendre, sans éprouver de bien grands préjudices, que les choses fussent rétablies dans l'état où elles se trouvaient avant les événements de 1830.

On peut se rendre compte de l'importance acquise par la navigation du canal, aux diverses époques mentionnées ci-dessus, et notamment à celle qui a suivi l'exécution des ouvrages qui ont eu pour objet l'ouverture de la prise d'eau dont il vient d'être question, en comparant le produit du droit de navigation perçu aux écluses depuis 1831 jusqu'à ce jour.

Période de 1831 à 1832, alors que le passage de la Meuse à Maestricht, était interdit.

On a perçu, par année, aux six écluses nos 14, 15, 16, 17 et 18, une somme de . . . . . fr.	660	»
---	-----	---

Période de 1833 à 1837, alors que le passage de la Meuse a été permis par Maestricht, en suite de la convention de mai 1833; mais alors aussi qu'il fallait rompre charge, transiter par terre, et que le canal n'était alimenté que par les infiltrations de la Meuse et le produit de quelques ruisseaux :

1833 . . . . .	2,690	»
1834 . . . . .	2,850	»
1835 . . . . .	1,650	»
1836 . . . . .	2,200	»
Huit premiers mois de 1837. . . . .	1,800	»

Période entre l'exécution de la prise d'eau et le rétablissement complet de la navigation :

Les quatre derniers mois de 1837 . . . . .	4,160	»
1838 . . . . .	16,019	»
Les six premiers mois de 1839 . . . . .	8,059	»
Les mois de juillet et août, pour les écluses nos 17, 18 et 19, les trois autres étant cédées à la Hollande . . . . .	3,255	»
Pendant septembre et les vingt premiers jours d'octobre, époque de fermeture de la navigation pour l'exécution des divers ouvrages. . . . .	1,127	»

Période entre l'ouverture complète de la navigation et le 1<sup>er</sup> novembre :

Les dix derniers jours d'octobre . . . . .	2,100	»
--	-------	---

Il résulte de ce qui précède, que l'accroissement dans les recettes, obtenu depuis l'exécution de la prise d'eau, aurait, en cinq années et demie, amorti le capital dépensé ou 73,000 fr. et ses intérêts, affecté à la construction des ouvrages; l'entretien des ponts et écluses et le salaire du personnel du canal demeurant les mêmes dans l'une comme dans l'autre hypothèse.

## § 2.

*Suppression partielle de la prise d'eau de 1836. — Nouvelle prise d'eau à la Meuse. — Ouvrages accessoires.*

Le traité de paix conclu avec la Hollande est venu trouver les choses dans l'état que nous

venons de mentionner , et a changé en même temps les relations qui avaient existé depuis 1830 , entre les autorités belges et hollandaises.

Il était , dès lors , à prévoir que le Gouvernement hollandais ne tarderait pas à rouvrir l'entrée du Zuid-Willems-Vaart dans Maestricht , à tenter des négociations pour le rétablissement de la navigation par ce canal , et à demander la suppression de la prise d'eau effectuée à la Meuse en 1836 et dont il vient d'être question.

En effet , Messieurs les commissaires néerlandais chargés de l'administration provisoire du territoire cédé du Limbourg , s'adressèrent pour cet objet au Gouvernement belge , et le 8 juillet je fus invité à me mettre immédiatement en relation avec les commissaires pour entendre les propositions qui me seraient adressées et qu'ils avaient déclaré vouloir présenter.

MM. les commissaires néerlandais déclarèrent avoir donné l'ordre de faire enlever dans Maestricht les obstacles qui s'opposaient au rétablissement de la navigation sur Bois-le-Duc , et demandèrent qu'il en fût fait autant de notre côté , en enlevant le batardeau (litt. *A*) qui fermait le canal à l'amont de l'écluse de Hocht et en barrant la prise d'eau (litt. *EF*) établie en 1836.

Ils s'engageaient de plus , à ne percevoir sur les parties du canal traversant le territoire néerlandais d'autre droit de navigation que celui établi et déterminé avant 1830 , et à conserver les stipulations du règlement antérieur sur la police de la navigation , avec telles modifications ou additions que l'expérience aurait pu nous engager d'y introduire depuis 1830.

Ces propositions et d'autres , étrangères à l'objet du présent rapport , furent transmises au Gouvernement par ma lettre du 9 juillet , et le 20 du même mois je fus chargé de lui présenter les projets des ouvrages qu'il convenait d'exécuter sur notre territoire , en acceptation des propositions de MM. les commissaires néerlandais , et dans le but de rétablir complètement la navigation du Zuid-Willems-Vaart avec Maestricht.

Il fut satisfait immédiatement à cette invitation ; les projets demandés furent adressés au Gouvernement , et à cet effet je crus convenable de proposer un mode d'exécution qui , tout en permettant le rétablissement complet des communications avec Maestricht , par le canal , ne nous privait pas totalement des avantages qui avaient provoqué , en 1836 , une construction établie à grands frais.

Ces projets et propositions comprenaient les ouvrages ci-après décrits.

1° L'enlèvement pur et simple du batardeau établi dans le canal (litt. *A* du plan) en amont de l'écluse de Hocht.

2° Le barrage de la prise d'eau (en *B* du plan) , dans le but d'empêcher , par ce travail , que les eaux du canal se perdent dans la Meuse , alors que son étiage est bas , et que les eaux de cette rivière rentrent dans le canal en temps de crues.

Ce barrage , construit à poutrelles afin d'en faciliter l'enlèvement , pouvoir , à volonté , rétablir la navigation sur notre territoire si les circonstances l'exigeaient et conserver le caractère de prise d'eau à la communication du canal à la Meuse faite en 1836.

3° Le creusement d'une nouvelle prise d'eau (*CD*) en remplacement de celle qui se trouve barrée par le travail dont il vient d'être question.

L'établissement de cet ouvrage a pour principal but d'alimenter les canaux de la Campine , en demeurant indépendants du bief commun aux deux pays , celui compris entre l'écluse de Hocht et Maestricht. Cette alimentation n'aurait du reste pu avoir lieu que fort difficilement par les ventilles de l'écluse de Hocht , dont les dimensions seraient devenues insuffisantes , aurait été , en tous cas , fort préjudiciable à la navigation du bief sur Maestricht , par la vitesse introduite dès lors dans le régime de ses eaux , et n'aurait point été tolérée par l'administration hollandaise , qui , de son côté , se trouvait dans l'obligation de tenir constamment ouvertes les vannes de son écluse à Maestricht , ce qui lui donnait une destination absolument étrangère à celle qui avait présidé à sa construction.

Il devenait donc indispensable , du moment où il fallait rétablir la navigation sur Maestricht , de se créer une nouvelle prise d'eau ; le choix de son emplacement n'était pas douteux , car toute autre direction située plus à l'aval , ainsi que celle *LM* du plan , était inexécutable , comme ne présentant plus la condition essentielle de prise d'eau , et ainsi qu'elle a été projetée et qu'elle est établie aujourd'hui , elle atteint un double but , celui qu'il était indispensable de se procurer dans l'intérêt des constructions à établir dans la Campine , et celui d'alimenter directement , sans le secours de l'écluse de Maestricht , le grand bief du canal de huit lieues de longueur , compris entre Hocht et Bockholt , dont les pertes d'eau , dues à de nombreuses infil-

trations, qu'il serait difficile de réduire, exigeaient précédemment la manœuvre incessante des ventilles des écluses de Maestricht et de Hoch, et rendaient fort laborieuse la navigation en remonte entre ces deux points.

Ces projets et propositions reçurent l'approbation du Gouvernement, et, le 11 août, l'ordre de les mettre à exécution immédiatement, mais simultanément, me fut transmis.

Avant de mettre la main à l'œuvre, je crus convenable d'informer MM. les commissaires néerlandais, chargés du gouvernement provisoire de la partie cédée du Limbourg, que leurs propositions du 9 juillet avaient été prises en considération par notre Gouvernement; je leur fis connaître quels étaient les travaux dont l'exécution m'était confiée, le but de leur construction et, à cet effet, je leur communiquai l'ordre du 11 août qui comprenait la description de ces ouvrages.

Après avoir reçu l'assurance de l'enlèvement immédiat des obstacles qui s'opposaient au rétablissement de la navigation dans Maestricht, je fis commencer l'exécution des ouvrages destinés à produire le même résultat sur notre territoire.

Pour satisfaire à la juste attente du commerce des deux pays, dont les relations directes avaient été si longtemps interrompues, et qui attendait la reprise de la navigation sur le canal avec la plus vive impatience, et pour mettre à profit le court espace de temps pendant lequel il était encore permis d'espérer les basses eaux dans la Meuse, condition indispensable à l'exécution des ouvrages projetés, on fut obligé de renoncer à les soumettre aux chances d'une adjudication publique, et de faire souscrire des soumissions pour le montant des estimations faites et préalablement revêtues de l'approbation de l'autorité compétente.

Le 22 août, les ouvrages furent commencés simultanément; ils sont aujourd'hui sur le point d'être terminés complètement; le rétablissement de la navigation pouvait avoir lieu sur notre territoire dès le 5 octobre, mais elle fut retardée jusqu'au 20, afin de permettre l'achèvement du dévasement d'une partie du canal sise sur le territoire hollandais.

Nous donnerons ci-après une description succincte des ouvrages dont l'exécution, confiée à l'entrepreneur Delbroeck, et dirigée par le sous-ingénieur Houbotte, a été menée à bonne fin avec une activité peu ordinaire.

L'enlèvement du batardeau (litt. A) établi dans le canal, en 1836, comprenait un cube total de 5,100 mètres, dont partie pouvait être déblayée à la pelle et partie devait être draguée et transportée sur radeaux; ce travail fut soumissionné à forfait et exécuté pour une somme de . . . . . fr. 9,392 20

Le barrage à poutrelles (litt. B) est formé de deux culées en charpente de bois de sapin rouge du Nord. Elles mesurent chacune 7<sup>m</sup>,50 de longueur, munies de deux chambres où se trouvent logées deux files de poutrelles, également en sapin rouge du Nord, espacées entre elles de 2<sup>m</sup>,90 et retenant un coffre formé de bonne glaise.

Les parties en retour des culées ont chacune 3<sup>m</sup>,50 de longueur et sont, ainsi que ces dernières, fortement ancrées à l'intérieur par tirants moisés. Le bordage des culées et des retours a l'épaisseur de 0<sup>m</sup>,10; il est goudronné, calfaté et brayé sur ses joints, qui sont, de plus, tringlés avec soin. Les retours des culées sont suffisamment prolongés dans les rives pour que le corps du batardeau ne puisse souffrir de l'action de l'eau ou des délavements des talus. Ces retours verticalement établis, sont raccordés de part et d'autre avec les rives, qui se trouvent réunies par le barrage, au moyen de fascinaiges de hermes élevées à la hauteur des hautes eaux du canal d'une part, et des eaux moyennes de la Meuse d'autre part. Tout le système de barrage est établi sur radier en charpente, assemblé sur le grillage qui recouvre un pilotis. Trois files de palplanches battues aux deux extrémités et sur l'axe du barrage, garantissent le travail contre toute possibilité de communication entre les eaux de la Meuse et celles du canal.

Ce barrage se trouve quelque peu reculé dans la prise d'eau, et, sous ce rapport, n'est pas très-avantageusement placé pour le halage; mais il n'a pu en être autrement, par cette considération qu'il y avait obligation de conserver entre le canal et le barrage une distance suffisante pour permettre, au besoin, la manœuvre d'un bateau.

REPORT. . . . . fr<sup>s</sup>. 9,392 20

Ce travail, tout en présentant la solidité convenable, offre la facilité d'un prompt enlèvement, condition à laquelle était soumise sa construction.

Il n'a pu être exécuté d'après un forfait, la nature du terrain sur lequel on devait s'établir n'étant pas suffisamment connue et les difficultés d'exécution par trop indéterminées, pour que l'exécution à forfait ne produisit pas pour résultat un marché onéreux pour l'entrepreneur ou pour l'État. Le travail s'exécute donc d'après un bordereau de prix usités en pareille circonstance; le coût s'élèvera au plus à la somme de . . . . . 40,000 »

La prise d'eau nouvelle prend naissance au débouché de l'ancienne, là où avait été, sous l'empire, établie l'écluse de la rigole navigable et d'alimentation du canal du Nord (lit. a), point où les plus basses eaux de la Meuse sont encore supérieures de quelques centimètres à la flottaison du grand bief du canal, et d'où il est donc possible d'alimenter ce bief, et les canaux à établir dans la Campine, sans avoir besoin du secours de l'écluse de Maestricht et du bief commun aux deux pays.

La prise d'eau nouvelle est terminée à l'aval de l'écluse de Hocht; elle communique en D au bassin de cette écluse.

Sa longueur est de 700<sup>m</sup>.00, la largeur du plafond de 2<sup>m</sup>. et celle moyenne en gueule de 21<sup>m</sup>00; les talus ont généralement 1<sup>m</sup>1/2 de base pour 1 de hauteur. Les déblais ont en grande partie été enlevés à la pelle ou plutôt à la pioche, dans un gravier de couches assez compactes. 1<sup>m</sup>.50 de hauteur du fond s'enlève aujourd'hui à la drague.

Les eaux de la Meuse pénètrent dans la prise d'eau par une tête d'écluse à laquelle sont adaptées deux ventilles, présentant chacune une ouverture de 1<sup>m</sup>50 de surface, dont les radiers sont établis à la hauteur du buse amont de l'écluse de Hocht, et couverts pendant les plus basses eaux de la Meuse de 1<sup>m</sup>,16.

La largeur entre le nu du parement de tête est de 8<sup>m</sup>.30. La hauteur des cha-peaux de couronnement au-dessus des radiers est de 7<sup>m</sup>.20; ils sont supérieurs aux plus fortes crues de la Meuse de 1<sup>m</sup>.30; la tête de l'écluse est prolongée à l'amont de 3<sup>m</sup>.30, et terminée, ainsi que celle en aval, perpendiculairement à l'axe de l'écluse; leur raccordement avec les rives a lieu de part et d'autre au moyen de fascinages de bermes. Toute la charpente de l'écluse est en bois de chêne, scié à vive arête, convenablement et solidement assemblé, de manière à ne laisser rien à désirer sous le rapport de la solidité et les prescriptions des règles de l'art.

La prise d'eau débouche au bassin, à l'aval de l'écluse de Hocht, sous un pont également en charpente de chêne, construit pour l'utilité du halage des bateaux.

Ces travaux ont été soumissionnés et sont exécutés pour une somme résultant d'un forfait s'élevant à . . . . . 82,000 »

Dépense totale. . . . . fr<sup>s</sup>. 131,392 20

Par l'exécution de ces ouvrages, il a été satisfait aux stipulations de l'art. 10 du traité de paix et aux besoins du commerce des deux pays. On s'est conservé les moyens d'utiliser, de nouveau, et si les circonstances l'exigeaient, les travaux exécutés en 1836; on a amélioré le système de navigation du premier bief du canal, en rendant son parcours moins laborieux à la remonte; on a créé la branche la plus importante des canaux à exécuter pour fertiliser les Campines anversoise et limbourgeoise, celle qui est destinée à les alimenter tous, et on a rendu possible la jonction de l'Escaut à la Meuse, par le canal de Bois-le-Duc, jonction dont il est question depuis si longtemps, qui est si vivement désirée, et de l'exécution de laquelle on a droit d'attendre les résultats les plus heureux.

Hasselt, le 21 novembre 1839.

L'ingénieur faisant fonctions d'ingénieur en chef,

KÜMMER.

Province de Limbourg.

**ZUID - WILLEMS - VAART**

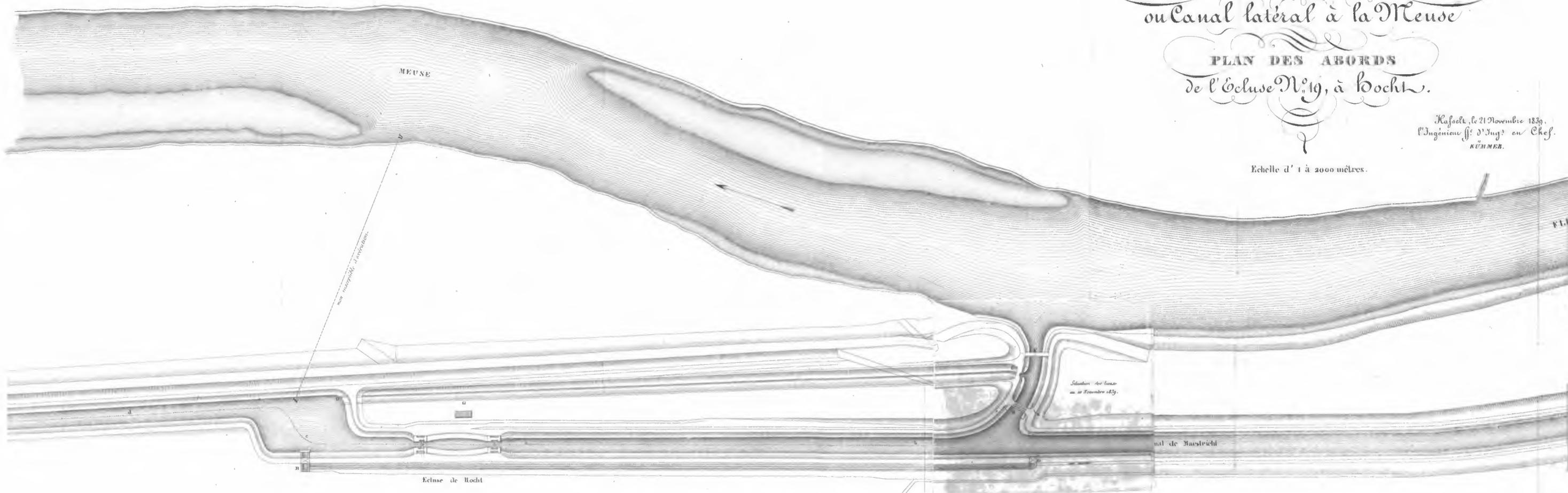
ou Canal latéral à la Meuse

PLAN DES ABORDS

de l'Écluse N.º 19, à Roehl.

Kasolk, le 21 Novembre 1839.  
l'Ingénieur J. D'Ing. en Chef.  
KUMMER.

Echelle d'1 à 2000 mètres.



Lignes ponctuées au bb et c, Ancienne route navigable, créée sous l'Empire, pour étayer le Canal du Nord. Élargie pour être utilisée à l'Établissement du Zuid-Willems Vaart, depuis le point a, l'Écluse N.º 28, à Roehl.

- a Point où la route débouchait à la Meuse.
- aa Partie de cette route comblée par la Construction du Canal.
- av Part d'une crèche en 1836 pour faciliter une Communication entre le Canal et la Meuse.
- A Batardeau construit à la même époque pour empêcher les eaux de la Meuse de se déverser vers Maestricht.
- C Batardeau destiné à l'Établissement des eaux de la Lan. et de celles provenant du Hiez de Maestricht.
- H Batardeau et usines, élevés sur une dalle de grand Bas.
- ii Barré en pierre de taille, en rattachement des rives de la Meuse.
- k Part de Béton.
- R Barrage à pontons, établi depuis le rétablissement de la navigation et destiné à empêcher la Communication entre les eaux de la Meuse et celles du Canal.
- CD Nouvelle percée d'eau.

Province de Limbourg.

**ZUID - WILLEMS - VAART**

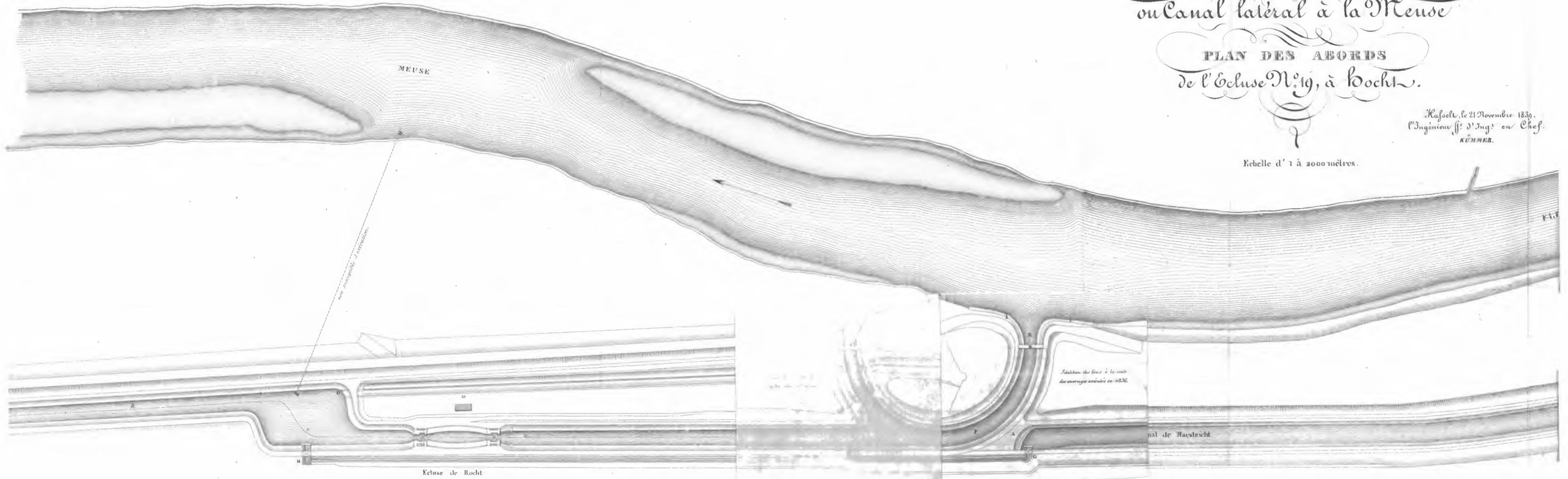
ou Canal latéral à la Meuse

PLAN DES ABORDS

de l'Écluse N<sup>o</sup> 19, à Rochem.

Kasselt, le 21 Novembre 1839.  
l'Ingénieur J<sup>r</sup> D<sup>r</sup> Ing<sup>r</sup> en Chef.  
KUMMER.

Echelle d'1 à 2000 mètres.



Ligne ponctuée aa bb cc dd. Ancienne rigole navigable, creusée sous l'Empire, pour alimenter le Canal du Nord. — Élargie pour être utilisée à l'Établissement du Zuid-Willemsvaart, depuis le point aa jusqu'à l'Écluse N<sup>o</sup> 18, à Rochem.

aa Point où la rigole débouchait à la Meuse  
aa Partie de cette rigole comblée par la construction du Canal  
xy Pente d'eau creusée en 1838 pour établir une communication entre le Canal et la Meuse  
A Bâtimens construits à la même époque pour empêcher les eaux de la Meuse de se diriger vers Maestricht  
C Déversoir destiné à l'établissement des eaux de la Zoo et de celles provenant du Bois de Maestricht  
M Ponceau et aqueduc, destinés en eau dans le grand fossé  
ii Percé en pierre de taille, en recouvrement des eaux de la Meuse  
k Pât de Béton  
N Barrage à pontelles, établi depuis le rétablissement de la navigation et destiné à empêcher la communication entre les eaux de la Meuse et celles du Canal  
cd Nouvelle prise d'eau.

Province de Limbourg.

**ZUID - WILLEMS - VAART**

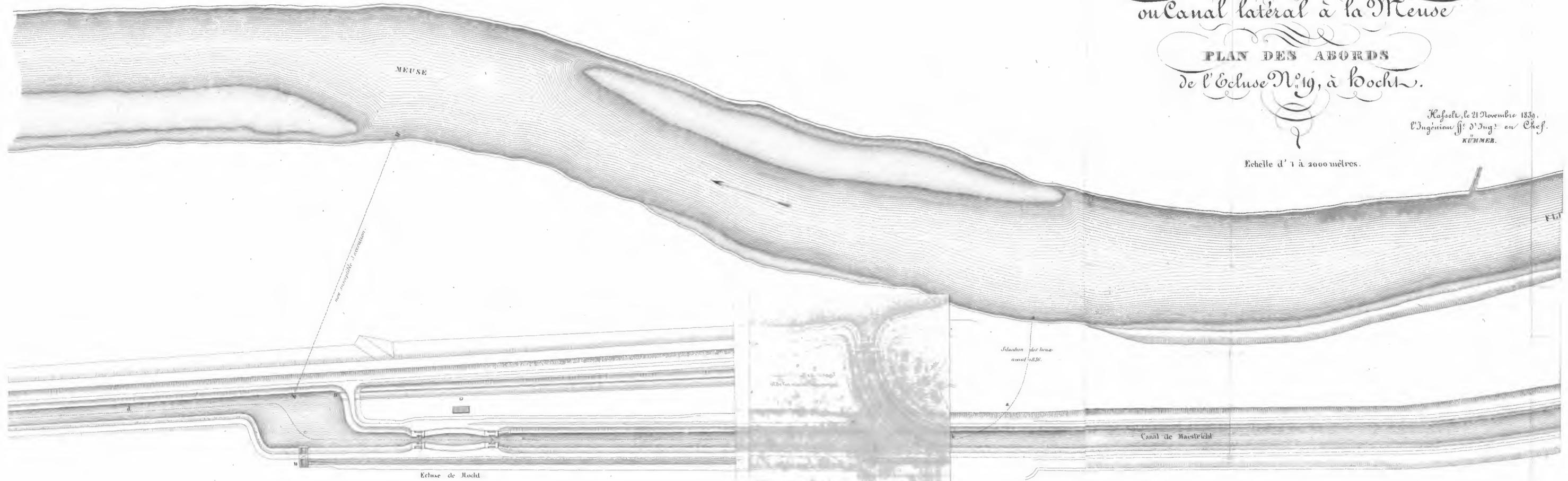
ou Canal latéral à la Meuse

PLAN DES ABORDS

De l'Ecluse N<sup>o</sup> 19, à Koehl.

Kasselt, le 21 Novembre 1839.  
L'Ingénieur J<sup>r</sup> d'Ing<sup>r</sup> en Chef.  
KÜHNEN.

Echelle d' 1 à 2000 mètres.



Ligne ponctuée a a bb et c d. Ancienne rigole navigable, creusée sous l'Empire, pour alimenter le Canal du Nord. — Elargie pour être utilisée à l'établissement du Zuid-Willems-Vaart, depuis l'Ecluse N<sup>o</sup> 19, à Koehl.

a Point où la rigole déboucheait à la Meuse.

a a Partis de cette rigole aménagé par la construction du Canal.

xv Part d'eau creusé en 1836 pour établir une communication entre le Canal et la Meuse.

A Barrage construit à la même époque pour empêcher les eaux de la Meuse de se déverser vers Mastricht.

C Déversoir destiné à l'établissement des eaux de la Zwi et de celles provenant du Baz de Mastricht.

B Pontons et supports, élevés au-dessus des eaux dans le grand Baz.

ii Terres en pierre de taille, en recouvrement des rives de la Meuse.

K Ent de Malaga.

B Barrage à pontons, établi depuis le rétablissement de la navigation et destiné à empêcher la communication entre les eaux de la Meuse et celles du Canal.

c d Nouvelle prise d'eau.

