

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 MARS 1842.

EXPOSÉ DES MOTIFS accompagnant le projet de loi concernant le crédit supplémentaire demandé pour le service de la Meuse, dans le Limbourg.

MESSIEURS,

Il est alloué à l'art. 8 du chap. II du budget du ministère des travaux publics, pour l'exercice 1842, un crédit de fr. 40,000 pour le service de la Meuse dans la province de Limbourg.

En présence des dangers pour le district de Maeseyk qu'ont présentés les dernières grandes crues de la Meuse, en présence aussi des réclamations qui lui ont été adressées directement et de celles qui se sont produites devant les chambres, pendant la discussion du budget, le département des travaux publics a été appelé à examiner la question de savoir si le crédit prémentionné de fr. 40,000 ne devrait point être majoré.

Les rapports que l'inspecteur-général des ponts et chaussées et l'ingénieur, chef de service dans la province de Limbourg ont fait parvenir sur cette question au département des travaux publics, ont établi que, pour maintenir la navigabilité de la Meuse gravement compromise par les dégradations successives de la rive belge dans le Limbourg, il est indispensable d'exécuter, en 1842, des travaux de défense jusqu'à concurrence d'une somme de fr. 150,000.

Dans cet état de choses, le Roi m'a chargé de demander un crédit supplémentaire de fr. 110,000 et de présenter aux Chambres, à cette fin, un projet de loi qui porte à fr. 150,000 le crédit alloué à l'art. 8 du chap. II du budget du ministère des travaux publics, pour l'exercice 1842.

Le département des travaux publics a cru entre temps devoir donner des ordres pour qu'il soit, dès maintenant, procédé à l'adjudication publique de

l'entreprise des travaux projetés ; il n'y avait pas de temps à perdre pour cette adjudication, si l'on voulait que les travaux à entreprendre et pour lesquels de grands approvisionnements doivent être effectués, pussent être terminés pendant la campagne dans laquelle nous entrons.

Il est à remarquer qu'en ordonnant cette adjudication, on ne préjuge en aucune manière le vote des Chambres ; une des clauses du cahier des charges portant que *le ministre pourra ne donner aucune suite à l'adjudication*, il suffira, en effet, que l'approbation de l'adjudication n'ait lieu qu'après le vote des Chambres.

Le ministre des travaux publics,

L. DESMAISIÈRES.

PROJET DE LOI.

eopold,

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 UNIQUE.

Le crédit ouvert à l'art. 8 du chap. II du budget du ministère des travaux publics, pour l'exercice 1842, est porté à cent cinquante mille francs (fr. 150,000).

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 8 mars 1842.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des travaux publics,

L. DESMAISIÈRES.

ANNEXES.

N° 1.

Rapport de l'inspecteur-général des ponts et chaussées, du 21 février 1842.

MONSIEUR LE MINISTRE ,

Ensuite de votre dépêche du 15 janvier dernier, n° 1363, j'ai cru devoir appeler l'attention du conseil des ponts et chaussées sur la question importante de l'entretien des rives de la Meuse dans le Limbourg.

Cette assemblée a invité M. l'ingénieur, chef de service dans cette province, à venir lui donner verbalement toutes les explications nécessaires, et, après avoir arrêté de commun accord avec lui les bases principales des travaux qu'il est indispensable d'entreprendre en 1842, elle l'a chargé de me faire parvenir immédiatement des propositions définitives à cet égard.

Vous trouverez ci-joint en copie avec toutes les pièces dont il y est fait mention, le rapport de ce fonctionnaire, en date du 15 de ce mois, n° 224637, contenant les propositions dont il s'agit, lesquelles sont conformes aux instructions qui lui ont été données par le conseil.

Ainsi que vous le verrez, Monsieur le Ministre, les travaux projetés pour être effectués cette année, et qui nécessiteront une dépense d'environ fr. 150,000, ont pour but essentiel de maintenir la navigabilité de la Meuse, gravement compromise par les dégradations successives de la rive belge dans le Limbourg, et qui pourrait se trouver totalement anéantie, par suite des désastres que les ouvrages proposés sont destinés à prévenir.

Il paraît donc évident que ces ouvrages doivent être effectués aux frais de l'État, et qu'ils peuvent l'être, sans préjuger aucunement la question de l'intervention des communes et des propriétaires riverains dans la dépense des travaux à entreprendre ultérieurement, et qui auraient pour objet principal la conservation des propriétés qui longent la rivière.

Je conclus, en conséquence, à ce que vous veuillez bien demander aux Chambres, pour l'entretien et la réparation des rives de la Meuse en 1842, un crédit de fr. 150,000, au lieu de celui de fr. 40,000 porté au budget.

L'inspecteur-général,

T. TEICHMANN.

N^o 2.

Rapport de l'ingénieur faisant fonctions d'ingénieur en chef des ponts et chaussées dans le Limbourg, du 15 janvier 1842.

MONSIEUR L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL.

Comme suite à mes rapports précédents, signalant la fâcheuse situation du lit de la Meuse et de sa rive bordant notre territoire, j'ai rédigé et j'ai l'honneur de vous transmettre un projet de devis, avec pièces à l'appui, comprenant les ouvrages les plus urgents dont l'exécution immédiate est devenue indispensable, dans l'intérêt tout spécial de la navigation en aval de Maestricht.

Ces ouvrages appartiennent aux parties du lit du fleuve ci-après désignées :

1 ^o Immédiatement en amont du hameau de la Halle, vis-à-vis d'Elslloo, sur une longueur de	450 ^m ,00
2 ^o De part et d'autre de la Vieille-Meuse, sous Stockheim, au hameau de Boycn, longueur	950 ^m ,00
3 ^o Au village de Heppeneert.	600 ^m ,00
Longueur totale.	<u>2,000^m,00</u>

Les propositions qui font l'objet du présent rapport ont pour but de maintenir la navigabilité de la rivière, là où elle est exposée à être détruite et de la rétablir sur les points où déjà, pendant sept mois de l'année, elle est en quelque sorte rendue impossible.

Les travaux destinés à la première localité, immédiatement en amont du hameau de la Halle, tendent à conserver le mouillage actuel dont le batelage sera privé très prochainement par les perturbations apportées dans le régime du fleuve, à la suite des dégradations successives de la rive gauche, demeurée jusqu'à ce jour sans moyens de défense.

Le plan ci-joint sous le n^o 1, représente la partie du cours du fleuve dont il est ici question.

Le trait ferme *jaune* indique la position des deux rives du fleuve en septembre 1815. Sa section était alors régulière, son lit exempt de bas-fonds présentait, sous l'étiage, un mouillage en quelque sorte uniforme de 2^m,00. L'alluvion *f* existait depuis longues années au pied de notre rive, lui servait de défense naturelle et paraît avoir successivement perdu en relief et en surface par le fait de travaux et d'empiètements exécutés au pied de la montagne *e*, dite *Schaetsberg*, propriété de la comtesse de Geloës. Ces empiètements, antérieurs à 1815, se vérifient en quelque sorte aujourd'hui par le rétrécissement de la section du fleuve sur ce point de son cours, et c'est à cette circonstance que l'on attribue aussi, et je pense avec raison, la formation de l'alluvion *d*.

Cette alluvion n'a fait que croître depuis lors et s'est enfin jointe, en *h*, à la rive droite, ou plutôt s'est réunie à un autre empiècement, résultat de plantation immédiate d'oseraies effectuée sur les attérissements qui, depuis 1815, se sont formés à l'embouchure de la rivière la Gueule en I du plan. — A ces circonstances réunies sont dues la corrosion de notre rive, sur plus de 80 mètres de largeur depuis 25

ans, et l'accroissement *U* de l'alluvion *d*, accroissement qui ne date que depuis deux ans, et dirige l'action du courant sur le hameau de la Halle, de manière à provoquer inévitablement, une destruction très prochaine.

A la conservation de cette partie de notre rive que l'on peut considérer comme un épi défendant l'alluvion *f*, est cependant attachée la conservation de la navigation de la rivière sur ce point de son cours.

En effet, si, comme il doit indubitablement arriver un jour très prochain, en admettant que l'état actuel des choses soit conservé, si, disons-nous, le hameau de la Halle est emporté par une crue des eaux du fleuve, il en sera de même de l'alluvion *f*. Dès-lors, la largeur de la rivière sera plus que doublée et sa profondeur réduite à fort peu de chose.

L'alluvion *g* n'éprouvera plus d'obstacle à son accroissement, elle se réunira à l'alluvion *d*, et le courant se dirigera totalement sur notre rive, qui ne pourra résister à son action; de là, élargissement démesuré du lit du fleuve, réduction complète du tirant d'eau, impossibilité de naviguer pendant six à sept mois de l'année.

Les travaux à exécuter alors, pour rétablir la navigation, commanderont l'emploi de sommes considérables et dont le chiffre élevé serait difficile à déterminer aujourd'hui.

La réalisation de ces accidents à une époque très rapprochée, est d'autant plus probable que plusieurs habitations du hameau de la Halle ne sont plus séparées que de 4 à 5 mètres de la rive fortement endommagée, que le terrain qui borde cette rive est peu élevé, qu'il est déjà affouillé en *a* à la suite de la rupture d'une digue d'inondation en 1819 et que l'action du courant, lors des débordements, est d'autant plus énergique, qu'il agit dans un vallon rétréci, compris entre une digue insubmersible et une montagne.

A toutes ces circonstances qui intéressent plus spécialement, en la compromettant, la navigabilité du fleuve, viennent se joindre d'autres dont les résultats ne seraient pas moins déplorables : la perte du hameau la *Halle*, celle d'une surface notable de très bonnes terres, la destruction du hameau de Cothem, celle de la digue d'inondation qui le sépare de la Meuse, et le déversement des crues de ce fleuve dans les belles campagnes qui s'étendent jusqu'au canal de Maestricht à Bois-le-Duc, sous Borsheim et Reckheim.

Les travaux qui doivent prévenir de semblables désastres, sont évalués à la somme de fr. 25,000 et consistent dans l'établissement de berms en fascinages au pied de la rive dégradée, disposées de manière à en écarter l'action pernicieuse du courant en la dirigeant vers l'alluvion *d* qui, dès-lors, perdra les accroissements qu'elle a obtenus récemment. L'alluvion *f* sera conservée et cette défense naturelle de notre rive combattra, avec avantage, la formation d'alluvions sur la rive droite, que tend singulièrement à favoriser l'état actuel des choses.

Les deuxième et troisième parties de nos propositions sont relatives à des points du lit du fleuve où la navigation, considérablement entravée depuis 1838, a été rendue impossible de mai à octobre 1841 : en amont et en aval de la vieille Meuse, sous Stockheim, au droit du hameau de *Boyen*, enfin à *Heppeneert*.

Nous nous occuperons d'abord de la première de ces localités, qui appartient au dessin n° 2.

En 1815, le fleuve présentait sur ce point de son cours, une largeur de 150 mètres : elle se trouve aujourd'hui portée à celle de 450 mètres, au détriment de notre rive et de la profondeur de son lit. La navigation très facile, il y a 27 ans, a vu, chaque année, naître de nouveaux obstacles par la formation de nouvelles alluvions. Déjà fort laborieuse en 1840, à défaut de mouillage suffisant et par la direction désordonnée du thalweg, tracé au plan par la ligne pointillée bleue, la navigation a été complètement entravée du 25 avril au 15 octobre dernier; elle est même difficile encore aujourd'hui, le mouillage ne présentant sous le thalweg que 0^m,40 de profondeur.

Pareil état de choses est une véritable calamité pour notre batelage et pour le commerce des provinces de Liège et de Namur dont les charbonnages, les carrières, les forges et les autres établissements industriels approvisionnent exclusivement les deux rives de la Meuse entre Maestricht et Venloo, voire même jusqu'à Crèvecoeur. Elle paraîtra d'autant plus fâcheuse, qu'elle pourrait provoquer l'approvisionnement des rives hollandaises par Rotterdam, et au moyen de produits anglais.

Cette dernière circonstance qui compromettrait, à un haut degré les intérêts de notre industrie, du commerce, serait en même temps nuisible à la navigation du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, car la plupart de nos bateaux, après avoir opéré des transports de houille, chaux, fer, etc., en descendant la Meuse, remontent le canal, en transportant en retour des produits agricoles.

Si les deux rives du fleuve nous appartenaient, on pourrait tenter de rétablir l'ancien thalweg dont la direction est indiquée par le trait pointillé noir; mais, outre que l'autorisation d'exécuter semblable travail ne serait pas accordée par l'administration hollandaise, il faudrait encore y renoncer dans les intérêts mêmes du trésor et s'arrêter au projet plus simple dans son exécution, et de réussite plus certaine, qui consiste à défendre, de la manière ordinaire, la partie corrodée de la rive et d'avancer suffisamment les bermes en fascinages vers l'intérieur du fleuve, afin de produire un rétrécissement propre à augmenter la profondeur du lit, arrêter l'accroissement des alluvions gagnées sur la droite, peut-être même en diminuer la surface et enfin tracer au courant une direction plus régulière.

L'exécution de ces travaux aura également pour résultat d'arrêter la détérioration de notre rive, de prévenir une perte annuelle et notable de bonnes terres, de garantir le hameau de Boyen et une ferme considérable d'une destruction certaine et dont l'époque ne peut être éloignée, d'empêcher la réunion des alluvions gagnées sur ce point du lit de la rivière avec ceux immédiatement en aval, dont l'accroissement menace d'entamer notre rive d'une manière très fâcheuse; ces travaux préviendront enfin les fortes dépenses qu'un plus long retard dans leur exécution doit indispensablement occasionner.

La dernière partie de nos propositions est relative au point du lit du fleuve, au droit de Heppeneert, où la présence de nombreuses alluvions gagnées au pied de la rive droite, a causé, au régime du fleuve, une perturbation qui compromet singulièrement la navigation, la rend périlleuse dans les grandes eaux, laborieuse pendant les eaux moyennes et impossible en été, pendant six mois au moins de l'année.

La navigation est d'autant plus périlleuse pendant les eaux moyennes et les grandes eaux, que, depuis le débordement du 4 décembre dernier et jours suivants, une alluvion s'est formée en n du plan ci-joint, sous le n° 3, et a obligé le courant à se créer une nouvelle direction selon a, b, c, d, n, o , entre les deux îlots e et m et les bancs u, s ; il résulte de cette circonstance que les bateaux qui veulent franchir ce passage, sont brusquement jetés sur la partie $D I$ de la rive, avant d'avoir pu gouverner selon la direction du thalweg $n' o$.

Les bancs s, u, v se trouvent en quelque sorte réunis, et ne présentent, sous l'étiage, qu'une profondeur de mouillage de 0^m,30, ce qui ne permet aucune navigation.

Les ouvrages dont nous proposons l'exécution, consisteront à former, au pied de la rive dégradée, indiquée par une teinte rouge, des bermes en fascinages qui en écarteront le courant et le dirigeront d'après une direction parallèle à ces bermes, de manière à faire disparaître immédiatement l'îlot e' et le banc e'' , même une partie de l'alluvion m déjà fortement entamée en r et en q . Un léger barrage qui plus tard, reunira l'alluvion n à notre rive, déblaira le banc s et achèvera d'empêcher sur

l'alluvion *m* une largeur suffisante, pour donner au thalweg une direction assez régulière, et le mouillage que l'on rencontre sur d'autres points de la rivière.

L'exécution des travaux projetés doit aussi produire d'autres résultats non moins importants, me paraît-il, que ceux qui viennent d'être décrits.

Par l'examen du dessin n° 3, ci-joint, on remarquera qu'à la suite du débordement des eaux du fleuve, les corrosions de la rive ont été augmentées au point de faire craindre une réunion avec un ancien bras de la Meuse, réunion qui n'a été, et n'est cependant prévenue provisoirement, que par le prolongement jusqu'en *p* et le renforcement de la diguette *f g*, ouvrages d'urgence autorisés le 14 du mois dernier, par M. le ministre des travaux publics.

Pareil accident entraînerait avec lui l'abandon, à la rive hollandaise, de 50 hectares de bonnes prairies, il rendrait de nul effet les ouvrages *k l*, exécutés en 1840 et dont la dépense s'est élevée à la somme de fr. 40,000, exposerait de nouveau, la ville de Macseyk aux dangers dont elle se trouve aujourd'hui garantie par l'exécution de ces mêmes ouvrages, causerait la destruction du village de Heppencert et l'emprise de nouveaux terrains pour donner à l'ancien lit de la Meuse sa largeur première.

Telles sont, Monsieur l'Inspecteur-Général, les graves circonstances qui ont provoqué les propositions qui font l'objet du présent rapport et pour l'exécution desquelles je réclame l'emploi immédiat d'une somme de fr. 150,000.

Je crois devoir ajouter que dans cette somme se trouvent comprises :

1° Celle de fr. 16,901-69 dont la dépense a été autorisée pour travaux supplémentaires exécutés en 1841 et 1842;

2° Celle de fr. 4,000, pour l'entretien futur des ouvrages exécutés en 1840 et dont le terme de garantie, par l'entrepreneur, expire le 1^{er} mai prochain;

3° La somme de fr. 3,242-50, mentionnée au détail estimatif pour travaux imprévus, en sorte que la dépense, pour l'exécution des ouvrages de défense dont la description précède, ne s'élève réellement qu'à la somme de fr. 125,857.

L'ingénieur faisant fonctions d'ingénieur en chef,

KUMMER.