(N° 403.)

Chambre des Représentants.

Séance du 18 Juin 1844.

EXPOSÉ DES MOTIFS à l'appui d'une demande de crédit pour la continuation des travaux du canal de la Campine.

Messieurs,

C'est à l'occasion d'une demande de fonds pour les chemins de fer, les routes du Luxembourg et l'entrepôt d'Anvers, que la Chambre, sur la proposition de sa section centrale, a ouvert au Gouvernement un premier crédit de fr 1,750,000 pour la canalisation de la Campine.

Aux termes du n° 4 de l'art. 2 de la loi du 29 septembre 1842, ces fonds ont été affectés au creusement d'un canal à petite dimension, du Rupel au canal de Bois-le-Duc, moyennant le concours des communes et des propriétés intéressées et d'après un tracé et aux conditions à déterminer par une loi, préalablement à toute exécution.

Comme conséquence de ces stipulations, une loi du 10 février 1843 a déterminé les conditions du concours des communes et des particuliers et a statué que le canal à creuser pour la jonction du Rupel au canal de Bois-le-Duc, se composerait de deux sections :

La *première,* de Bockholt à la Pierre-Bleue ;

La *seconde,* de la Pierre-Bleue à Herenthals.

Il est à remarquer que le tracé sur Herenthals était implicitement décidé par la loi du 29 septembre 1842, qui voulait une jonction du canal de Bois-le-Duc au Rupel; dans cet ordre d'idées, il fallait évidemment adopter le tracé sur Herenthals qui permettait de mettre à profit une partie des travaux du canal du Nord, commencé sous l'Empire et qui rencontrait, à Herenthals, la petite Nèthe, affluent du Rupel, déjà canalisé par la province d'Anvers.

En présentant le 1er novembre 1842, le projet de la loi du 10 février 1843, le Gouvernement a fait connaître que l'estimation des travaux de la première section du canal était égale au chiffre de l'allocation de fr. 1,750,000 déjà accordée par les Chambres et que l'on pouvait espérer que, moyennant l'emploi de cette somme, la Campine serait mise en possession d'un canal de plus de cinq lieues de développement.

Je suis heureux de pouvoir annoncer à la Chambre que ces prévisions se sont entièrement réalisées.

La première section, d'un développement de 27,164 mètres (plus de cinq lieues de 5,000 mètres), se trouve aujourd'hui exécutée au moyen du crédit de fr. 1,750,000 ouvert par la loi du 29 septembre 1842.

Le tableau ci-joint n° 1 fait connaître, par nature de dépenses, quel a été l'emploi de cette somme. Les sommes actuellement dépensées ou engagées, s'élèvent à fr. 1,714,771-03 et une somme de fr. 35,228-97 reste disponible pour dépenses éventuelles.

Il s'agit maintenant de créer des ressources qui permettent d'entamer les travaux de la seconde section.

Cette seconde section a une longueur de 29,900 mètres (près de six lieues) divisée en treize alignements et une pente de $31^{m},15$ que l'on propose de racheter par onze écluses dont quatre à sas accolés. (*Voir,* pour les détails, la pièce ci-annexée n° 2.)

Les travaux en sont évalués à la somme de fr. 2,220,000 (1). (*Voir* l'estimation ci-jointe annexe n° 3.)

Pour que les travaux puissent être continués sans interruption, il n'est pas indispensable d'ouvrir au Gouvernement immédiatement, en une fois, un crédit de fr. 2,220,000, égal au montant de l'estimation.

Le Gouvernement limite donc sa demande à la moitié de cette somme, c'est à dire à fr. 1,110,000.

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

---

(1) La première section du tronc principal des canaux de la Campine coûte, d'après ce qui a été dit 1,750,000
Et la deuxième section est évaluée à 2,220,000

Le canal entier coûtera donc 3,970,000

Mais les communes et particuliers interviendront par des annuités, représentant actuellement un capital de 764,000

La dépense à charge de l'État se réduit donc à. . . 3,206,000

PROJET DE LOI.

Léopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de nos Ministres des Travaux publics et des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

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

ARTICLE UNIQUE.

Un crédit d'un million cent dix mille francs (fr. 1,110,000) est ouvert au Département des Travaux Publics pour la continuation des travaux du canal de la Campine, décrété par les lois du 29 septembre 1842 et du 10 février 1843.

Cette somme de fr. 1,110,000 formera le chap. VII, article unique du budget du Ministère des Travaux Publics, exercice 1844, et sera couverte provisoirement par une émission en bons du trésor, pour une valeur équivalente.

Donné à Ardenne, le 16 juin 1844.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Les Ministres des Travaux publics et des Finances,

DECHAMPS. MERCIER.

ANNEXES.

N° 1.

Situation du crédit de fr. 1,750,000 *accordé par la loi du* 29 *septembre* 1842 (*art.* 2, § 4) *pour la canalisation de la Campine*

Ce crédit est consacré à la construction de la première section du canal de jonction du Rupel au canal de Bois-le-Duc, comprise entre Bocholt et la Pierre-Bleue.

Sommes payées ou engagées.

Les terrassements et une partie des ouvrages d'art de la première section du canal ont été adjugés, moyennant une somme de . . fr.	1,315,000 00
Les travaux de construction des ponts ont été adjugés moyennant une somme de	185,900 00
La fourniture, le transport et la pose des tabliers de cinq ponts suspendus, sont entrepris moyennant une somme de	29,670 00
La construction d'un pont tournant au point où la route de Liége à Bois-le-Duc est coupée par le canal de la Campine, a été entreprise moyennant une somme de	18,180 00
Les travaux ayant pour but l'élargissement du canal sur 2,600 mèt. de longueur à l'amont du bassin de Lommel, contigu à la route de Liége à Bois le-Duc, ont été entrepris moyennant une somme de . .	10,696 81
Les travaux de gazonnement destinés à consolider une partie des digues en remblai, ont été entrepris moyennant une somme de . .	27,500 00
Les terrains acquis jusqu'à ce jour ont coûté	91,274 55
Les frais du personnel s'élèvent à	36,549 67
Total . . . fr.	1,714,771 03

Crédit alloué . . . . . fr.	1,750,000 00	
Sommes dépensées ou engagées	1,714,771 03	
Restant disponible pour dépenses éventuelles . fr.		35,228 97

N° 2

Hasselt, le 16 décembre 1843.

Rapport de l'ingénieur en chef, chargé du service spécial de la Campine, à l'appui du projet d'établissement de la deuxième section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.

La section de canal, dont il est ici question, est comprise entre la Pierre-Bleue, où aboutit la 1re section, en train d'exécution, et la Nèthe canalisée, immédiatement en aval de de la ville de Herenthals.

Description générale du tracé.

Il prend connaissance au point où, ainsi qu'il vient d'être dit, aboutit la 1re section, en train d'exécution, distant de la Pierre-Bleue et de Postel, qu'il laisse sur la droite, respectivement de 1,100 et 6,000 mèt. Après avoir traversé, entre Desschel et Moll, les sources de la petite Nèthe et les vastes bruyères appartenant au territoire de ces deux localités, le tracé rencontre la route de Turnhout à Diest, en un point situé, vers le Nord, à 2,200 mèt. de la petite Nèthe, à 4,700 mèt. de Casterlé et à 18.000 mèt. de Turnhout; vers le sud, à 4,200 mèt. de Gheel. Le tracé, en ce point, a déjà joint les vestiges ensablés du canal du Nord, dont il continue à utiliser les parties conservées, jusqu'à l'entrée de la ville de Herenthals.

Le tracé se jette alors vers le nord, pour entrer dans la ville, à proximité de la porte des Vaches et traverser la rue principale, au pont établi sur le ruisseau appelé *de Maes*.

Après avoir ainsi opéré la traversée de la ville, le tracé débouche à la Nèthe canalisée à 150 mèt. environ, en aval du point où rentre, dans cette rivière, la dérivation de l'usine de Mme veuve Dierickx.

Description détaillée du tracé.

La longueur totale de cette section est de 29,900 mèt., divisée en treize alignements.

Le premier, sur une longueur de . . . . . 376 mèt.
forme le prolongement du dernier alignement de la 1re section.

Le deuxième alignement forme, avec le précédent, sur la droite, un angle de 144° 28′, et mesure 1,580

Le troisième alignement, dont la longueur est de 6,033
fléchit sur la gauche, par un angle de 151° 50′; il traverse le chemin de Moll à Postel, laisse à droite la ferme de Scham et à gauche celle de Bergen.

A reporter. . . . . 9,153 mèt.

Report. . . . . 9,153 mèt.

Le quatrième, se dirige vers la droite par un angle de 168° 40′, il mesure 1,164
il se termine à 200 mèt. environ avant le chemin de Moll à Rethy et à Desschel.

Le cinquième alignement, traverse le chemin, en fléchissant sur la gauche par un angle de 150° 30′; il mesure 1,510

Le sixième se porte sur la droite, en formant, avec le précédent, un angle de 171°, traverse la route de Turnhout à Diest, au-delà de laquelle il se prolonge, sur une longueur de 1,150 mèt. ; ce sixième alignement présente une longueur totale de 8,191
en utilisant, sur 2,500 mèt., une partie de l'ancien canal du Nord.

Le septième alignement, après avoir également utilisé sur 550 mèt. de longueur, une partie de ce canal, se dirige vers la gauche, par un angle de 139° 45′; il mesure 1,286

Le huitième alignement fléchit sur la droite par un angle de 133°, sur sa longueur totale, qui est de 2,120
il suit le canal du Nord, sur celle de 1,600 mèt.

Le neuvième alignement, est totalement formé par une partie de l'ancien canal du Nord; il fléchit sur la droite, par un angle de 151° 45′, sa longueur est de 1,142

Le dixième alignement se dirige sur la gauche, par un angle de 146° 35′; comme le précédent, il utilise le canal du Nord sur toute sa longueur, qui est de 4,701

Le onzième alignement abandonne l'ancien canal du Nord, à 70 mèt. de son extrémité, pour se diriger, par un angle à droite de 100° 30′; sur la ville de Herenthals, en touchant la porte des Vaches; la longueur est de 596

Le douzième alignement, forme avec le précédent, en fléchissant sur la gauche, un angle de 105° 40′; il traverse la grande rue de Herenthals, en suivant le ruisseau dit *de Maes;* il mesure 388

Le treizième et dernier alignement, en tournant à droite, par un angle de 100° 30′ et sur une longueur de. 813
débouche à la Nèthe canalisée, à 150 mèt., environ, en aval de la dérivation de l'usine de Mme veuve Dierickx.

Longueur totale. . . . . 29,900 mèt.

Ces alignements sont raccordés entr'eux, au moyen de courbes, dont les rayons ont. pour les 1er, 2e, 3e, 4e, 5e, 7e, 8e et 9e courbes, 1,000 mètres de longueur, pour la 6e, 650 mètres de lougueur, pour les 10e et 11e 200 mètres et pour la 12e 125 mètres de longueur de rayon.

Profil longitudinal et transversal.

La pente totale, comprise entre la flottaison, considérée horizontale, de la première section, jusqu'à l'étiage de la Nèthe canalisée, en aval de Herenthals, est de 31m,15

Cette pente est rachetée par onze écluses, dont quatre à sas accolés, divisant cette section en onze biezs.

Le premier biez est formé par la partie du canal, en prolongement de la première section ; sa longueur est de		427m,00
Le deuxième biez, prenant naissance aux murs en retour de la tête aval de l'écluse n° 1, dont la chute est de . . .	4m,00	
est terminé aux murs en retour de la tête d'aval de l'écluse n° 2, dont la chute est de.	4m,00	
mesure une longueur de		851m,00
Le troisième biez, dont la longueur est de		1,345m,00
est terminé par l'écluse n° 3, ayant une chute de	4m,00	
Le quatrième biez, prend fin à l'écluse n° 4, présentant une chute de.	4m,00	
il a pour longueur.		1,746m,00
Le cinquième biez, mesure		1,921m,00
l'écluse n° 5, qui le termine, a pour chute	2m,00	
Le sixième biez aboutit à l'écluse n° 6, dont la chute est de	2m,00	
sa longueur est de		6,169m,00
Le septième biez, que termine l'écluse n° 7, d'une chute de	2m,00	
mesure		1,150m,00
Le huitième biez, présente en longueur, celle de . . .		4,463m,00
et prend fin à l'écluse n° 8, dont la chute est de	2m,00	
L'écluse n° 9 présentant pour chute.	2m,50	
termine le neuvième biez, qui mesure.		2,162m,00
Le bief n° 10, dont la longueur est de.		7,597m,00
aboutit à l'écluse n° 10, présentant une chute de	2m,50	
Le onzième et dernier biez est formé, en partie, par la traverse de la ville de Heronthals; il présente pour longueur, celle de		1,753m,00
l'écluse qui le termine, et qui réunit la 2e section au biez canalisé de la Nèthe a une chute de	2m,15	
Le prolongement jusqu'à la Nèthe, est de.		66m,00
Longueur développée de la section		29,650m,00
Chute totale des écluses	31m,15	

La pente d'écoulement des eaux a été mise en rapport avec la section fluide du profil transversal, arrêté pour cette branche du canal ; son produit a été déterminé pour les besoins éventuels de la navigation et des irrigations.

Le calcul résultant de de l'application de ces principes, a conduit à donner au plafond une pente uniforme longitudinale de 0m,02 pour 100 mèt., ou 0m,00002 par mètre, de manière à conserver un *minimum* de mouillage de 1m,65.

Le plafond est généralement en déblai sur toute la longueur de la section; il est projeté à la largeur de 6m,00, qui est celle déterminée par le conseil des ponts et chaussées.

Des bassins, qui pourront en même temps être utilisés comme gares d'évitement, seront construits en amont de chacune des quatre premières écluses, et en aval comme en amont, des écluses suivantes, les déblais provenant de la construction des gares seront généralement, en quelque sorte, indispensables pour former les berges.

Ces gares auront chacune, 120 mèt. de longueur et présenteront sur le plafond du canal de 20 mèt. d'excédant de largeur.

Un bassin spécial, ayant les mêmes dimensions, sera creusé de part et d'autre de la route de Turnhout à Diest, et de part et d'autre de l'axe du canal, au point où il traverse cette communication pavée.

A l'entrée, comme à la sortie de la ville de Herenthals, sera construit un bassin de 120 mèt. de longueur et excédant de 20 mèt., mais sur la rive gauche seulement, la largeur du plafond du canal.

La traverse du canal, par la ville de Herenthals sera formée, sur 132 mèt. de longueur, par des murs de quai, élevés verticalement, en maçonnerie et présentant entr'eux une ouverture de 10 mèt.; ils se raccorderont, de part et d'autre, avec les têtes du pont tournant, à établir pour desservir la rue principale.

L'inclinaison des talus des terrassements, en général sera de $1 \times \frac{1}{2}$ de base, pour 1 de hauteur.

La partie découverte des talus à l'intérieur du canal, sera séparée de celle mouillée, par une banquette horizontale, de 2 mèt. de largeur, placée à la hauteur de la flottaison du biez.

Un chemin de halage se prolongera sur chaque rive, d'après une largeur invariable de 4 mèt. avec inclinaison de $0^m,10$ vers l'extérieur. Ce chemin de halage, établi en contrehaut de la flottaison, de 1 mèt. et $1^m,50$, selon l'élévation du sol et ce qui est indiqué au cahier des charges, sera bordé, dans les déblais, par une fosse de $0^m,50$ en gueule, d'où prendra naissance le talus prolongé jusqu'à la rencontre du sol.

Dans les parties en remblai, l'arrête extérieure du chemin de halage est réuni au sol, par un talus de l'inclinaison adoptée, de $1 \times \frac{1}{2}$ de base pour 1 de hauteur, lorsque le remblai ne dépasse pas $1^m,50$ d'élevation. Une banquette horizontale de $0^m,50$ de largeur, termine le talus supérieur, lorsque ce chiffre est dépassé, et le talus inférieur est continué, dans ce cas, jusqu'à la rencontre du sol, quelle que soit, du reste, la hauteur du remblai.

N° 3.

CANALISATION DE LA CAMPINE.

Relevé général des dépenses à faire pour la construction de la 2e section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.

1° Trois écluses à double sas accolés avec fondations sur simple grillage . . . . . fr.	214,700 00
2° Huit écluses ordinaires, avec fondations sur simple grillage . .	345,900 00
Total . . .	560,600 00
A déduire, le prolongement des têtes amont des écluses nos 8 et 10, sur lesquelles il n'est point établi de pont-levis, ci	1,400 00
Reste, pour la construction des écluses	559,200 00
3° Onze maisons destinées aux préposés à la manœuvre des écluses.	50,854 54
4° Ponts-levis sur les écluses, au nombre de neuf	81,531 66
5° Neuf ponts tournants	139,700 00
6° Un pont suspendu sur chaînes	14,660 66
7° Neuf maisons de pontonniers	30,454 83
8° Maison destinée à la direction.	12,451 45
9° Quatre maisons de gardes-digues.	13,535 48
10° Neuf aqueducs-siphons, avec et sans déversoir	142,700 00
11° Deux déversoirs isolés	12,800 00
12° Mur de quai, dans la traverse de Herenthals	47,600 00
13° Vingt-cinq rigoles en fonte.	12,559 50
14° 906,744 mètres cubes de terrassements, pour déblais et remblais	645,003 04
15° Achat d'instruments, fourniture d'ouvriers, jalons, piquets, etc., pour l'exécution	6,000 00
16° Frais de surveillance extraordinaire, dépenses imprévues, frais d'adjudication	20,000 00
17° Somme à valoir, pour travaux imprévus et supplémentaires, plantations et gazonnements éventuels, frais d'opérations graphiques et autres	280,948 84
18° Expropriations	150,000 00
Total général . . . fr.	2,220,000 00
En défalquant de ce total, la somme présumée nécessaire pour l'achat des terrains à emprendre, la dépense totale d'exécution s'élève à la somme de	2,070,000 00

Hasselt, le 9 janvier 1844.

L'ingénieur en chef chargé du service spécial de la Campine,

KÜMMER.