

REVUE BELGE
DE
NUMISMATIQUE

ET DE SIGILLOGRAPHIE

PUBLIÉE

SOUS LES AUSPICES DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DE NUMISMATIQUE.

DIRECTEURS :

MM. LE V^{ic} B. DE JONGHE, LE C^{ie} TH. DE LIMBURG-STIRUM ET A. DE WITTE.

1911

SOIXANTE-SEPTIÈME ANNÉE.



BRUXELLES

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI,
Rue de la Limite, 21.

1911

LES JETONS DE L'ADMINISTRATION
DU
CANAL DE BRUXELLES
AUX
XVI^e ET XVII^e SIÈCLES.

PLANCHES IV ET V.

Les Bruxellois naviguaient librement sur la Senne, lorsqu'en 1301, Jean Berthout, seigneur de Malines, obtint du duc de Brabant un droit d'étape sur l'avoine, le sel et le poisson qui transitaient par son territoire (1) vers les villes brabançonnnes.

Dès lors, les bateliers bruxellois qui arrivaient du Rupel, se virent forcés, avant d'entrer dans la Senne, de faire un long détour pour aller à Malines exposer en vente les marchandises soumises à l'étape et y payer le tonlieu.

A plusieurs reprises, les Bruxellois tentèrent d'éluder cette obligation et cherchèrent à franchir, par ruse ou par force, l'embouchure de la Senne; les Malinois, de leur côté, voulurent sou-

(1) La Senne traversait la seigneurie de Malines sur une distance de 8 kilomètres. L'embouchure de la rivière, à Sennegat, se trouvait en territoire malinois.

tenir leur droit en tendant une chaîne en travers de la rivière à Heffen (1), où ils placèrent garnison (2).

Cette prétention des gens de Malines d'intercepter à leur gré la navigation sur la Senne, exaspéra les Bruxellois et suscita, pendant deux siècles et demi, des récriminations violentes, des procédures interminables, même des conflits sanglants.

Philippe le Bon voulut réconcilier les cités rivales. Tout en laissant au Parlement de Paris le soin d'élucider le fond de la question, il ordonna, le 13 juillet 1441, « que la chayne estant » à Heffene seroit et demouroit avalée, par manière de provision, pour tous marchands et » bonnes gens de Bruxelles y passer et repasser » amont et aval la dite rivière, à tous leurs denrées » et marchandises sans empeschement aulcun (3)».

La Senne resta libre jusqu'à la minorité de Philippe le Beau.

Les Malinois profitèrent des troubles de cette époque pour rétablir la chaîne avec l'assentiment de Maximilien d'Autriche qui cherchait à se venger particulièrement de la défection des Bruxellois et, dans ce but, confirma le droit d'étape du poisson, du sel et de l'avoine, ainsi que le tonlieu sur ces marchandises (4).

(1) A 5 1/2 kilomètres au N.-O. de Malines.

(2) HYMANS. *Bruxelles à travers les âges*, t. I, p. 97.

(3) Idem, idem.

(4) HENNE ET WAUTERS, *Histoire de Bruxelles*, t. I. pp. 306-307.

Le Magistrat bruxellois eut beau protester, la chaîne resta en place jusqu'en 1531.

Le 7 juin de cette année, Charles Quint reconnut les droits de Malines, mais décida « qu'afin » de nourrir paix et amitié entre les bourgeois et » manants des deux villes, ceux de Bruxelles » seraient dispensés de l'étape, à condition d'acquitter à Heffen même, les droits qu'ils payaient » auparavant à Malines » (1).

La commune bruxelloise ne voulut pas se soumettre à cette sujétion; elle demanda à l'empereur l'autorisation de creuser un canal qui reliait la cité au Rupel, sans traverser la seigneurie de Malines.

Les entraves mises à la liberté des transports par la Senne, les difficultés de la navigation sur cette rivière sinueuse et étroite, pendant les sécheresses de l'été et les inondations de l'hiver, avaient, depuis longtemps déjà, fait concevoir aux bourgeois de Bruxelles l'idée de créer une nouvelle voie de communication par eau avec le Rupel.

Le projet avait été soumis à Charles le Téméraire, mais ce prince guerroyeur n'avait pas eu le loisir de l'examiner.

Une nouvelle requête avait été présentée à Marie de Bourgogne, le 4 juin 1477, à l'occasion de sa Joyeuse-entrée à Bruxelles et la jeune duchesse avait donné à la ville le droit de creuser « un fossé

(1) HUMANS, *Bruxelles à travers les âges*, t. I, p. 98.

» ou conduit d'eau pour y conduire l'eau de
 » l'Escaut ou du Rupel, à partir de tel point
 » qu'il plairait à la ville et qui lui paraîtrait le
 » plus convenable, aussi loin que les rives du
 » fleuve appartenaient au Brabant » (1).

Les désordres qui suivirent la mort de la duchesse Marie, la rivalité des Malinois et surtout la pénurie des finances communales firent de cette concession une lettre morte.

Comme nous l'avons dit, ce n'est qu'en 1531 que les Bruxellois reprirent l'idée de creuser un canal et demandèrent une nouvelle autorisation à l'empereur. Celui-ci confirma l'octroi de son aïeule (2).

Ne se tenant pas pour battus, les Malinois revinrent à la charge en se basant sur le préjudice que leur causerait la suppression du droit d'étape ; ils réclamèrent des dommages-intérêts dans le cas où le canal serait exécuté.

Le procès dura près de vingt ans.

Enfin, le 30 mai 1550, Marie de Hongrie, gouvernante des Pays-Bas, débouta les Malinois de leur demande et permit de commencer à « besoin pour le canal » (3).

Pour éviter toute contestation nouvelle, il fut décidé que le canal serait dirigé sur Vilvorde et de là sur Willebroeck où il déboucherait dans le

(1) HENNE et WAUTERS, *Histoire de Bruxelles*, t. III, p. 514.

(2) *Idem*, *idem*, t. I, p. 343.

(3) *Idem*, *idem*, t. III, p. 516.

Rupel: on évitait ainsi de traverser le territoire de Malines.

Le gouvernement et la commune nommèrent des commissaires pour diriger et surveiller ce grand ouvrage et, le 16 juin 1550, en présence du Magistrat de Bruxelles, le chevalier Jean de Locquenghien donna solennellement le premier coup de pioche, à Willebroeck (1).

« L'entreprise était hardie, dit M. Hymans dans » *Bruxelles à travers les âges*, car il fallait, à l'aide » de biefs, racheter une différence de niveau de » plus de quarante pieds, résister à l'effort de la » marée, détourner vers la Senne, à l'aide de » siphons, les eaux qui auraient pu endommager » le canal, établir des ponts de distance en dis- » tance, à l'effet de maintenir les communications » et creuser dans l'intérieur de la ville un bassin » avec des quais de chargement. »

Les travaux furent poussés avec une grande activité et, le 12 octobre 1561, Jean de Locquenghien ouvrit le canal à la navigation, au milieu de fêtes magnifiques (2).

La dépense du creusement du canal, à part les ouvrages d'art tels que ponts et écluses, fut évaluée à 800,000 florins. Cette somme énorme pour l'époque, fut payée au moyen d'impôts sur la nourriture des Bruxellois.

En 1549, les Nations consentirent une imposi-

(1) HENNE et WAUTERS, *Histoire de Bruxelles*, t. I, p. 375.

(2) Idem, idem, t. I, p. 374.

tion d'un demi-sou sur la mouture de chaque rasière de seigle, de deux blancs par rasière de froment. Successivement on établit des taxes sur l'abatage de bétail, en 1551 ; sur la bière, en 1555 ; sur le pain blanc, en 1556 ; sur le vin, en 1561 (1).

Toutes ces taxes, sauf celle sur le pain blanc trop onéreuse pour les pauvres, étaient encore levées à la fin du XVII^e siècle.

Pour indemniser les Bruxellois de leurs grands sacrifices, le gouvernement les exempta de tous les tonlieux levés en Brabant au profit du souverain.

ADMINISTRATION DU CANAL.

Dès que les premiers travaux furent entamés, le Magistrat nomma à vie deux receveurs plébéiens chargés de payer les dépenses et de percevoir les impôts destinés à y faire face.

En 1577, pendant la révolte de Bruxelles contre Philippe II, les Métiers s'arrogèrent le droit de nommer ces receveurs mais, lorsque l'autorité royale fut rétablie dans la ville, le gouvernement, pour assurer aux Lignages la haute main sur l'administration du canal, décida qu'il y aurait un receveur patricien nommé *intendant* et deux *receveurs* plébéiens.

L'*intendant* était choisi par le roi parmi les premiers bourgmestres, les échevins et les trésoriers sortant de charge à la Saint-Jean.

(1) HENNE et WAUTERS, *Histoire de Bruxelles*, t. III, p. 522.

