

249. — 27 JUILLET 1884. — Loi portant autorisation de faire construire, par voie d'adjudication publique, un chemin de fer de Bastogne à la frontière du grand-duché de Luxembourg, dans la direction de Wiltz (1). (Monit. du 29 juillet 1884.)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à faire construire, par voie d'adjudication publique :

Un chemin de fer de Bastogne à la frontière du grand-duché de Luxembourg dans la direction de Wiltz.

ART. 2. Les dépenses à résulter de l'exécution de ce travail seront couvertes au moyen des ressources mises à la disposition du gouvernement par l'article 28 du tableau XIV visé à l'article 3 du budget de l'exercice 1884.

ART. 3. Il en sera de même des travaux faisant l'objet de la loi du 31 décembre 1883, portant autorisation pour le gouvernement de régler, avec la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 16 mars suivant, le compte

du chemin de fer de Bastogne à Gouvy, et de lui confier l'exécution des travaux supplémentaires à ce chemin de fer.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre de l'agriculture, de l'industrie et des travaux publics, M. A. BERNAERT.)

250. — 28 JUILLET 1884. — Arrêtés royaux par lesquels sont nommés chevaliers de l'ordre de Léopold :

MM. Balthazar Florence, compositeur de musique; Artot (J.-D.), ancien professeur au Conservatoire royal de musique de Bruxelles. (Moniteur du 29 juillet 1884.)

251. — 28 JUILLET 1884. — Loi autorisant le gouvernement à renoncer à la construction de certaines lignes de chemins de fer et à en faire construire par voie d'adjudication publique (2). (Monit. du 1^{er} août 1884.)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé

(1) Session de 1883-1884.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 12 mai 1884, p. 301-303. — Rapport. Séance du 14 mai, p. 308.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 16 mai 1884, p. 1314-1315.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 26 mai 1884, p. 37.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 28 mai 1884, p. 292-294.

(2) Session de 1883-1884.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 22 mars 1884, p. 252-253. — Rapport. Séance du 4 avril 1884, p. 263-265.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 16 mai 1884, p. 1299-1310.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 26 mai, p. 36.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 28 mai 1884, p. 294-292.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Parmi les chemins de fer dont la construction avait été concédée à la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 23 avril-3 juin 1870), en vertu de la convention du 1^{er} juin 1877, approuvée par la loi du 26 juin suivant, se trouvent trois sections que le gouvernement vous propose de distraire de l'entreprise dont il s'agit.

Ces trois sections sont les suivantes :

- 1^o Celle de Bruxelles à Londerzeel, par Zellich ;
- 2^o Celle de Bruxelles au bois de la Cambre et
- 3^o Celle de Chimay à la frontière française.

La section de Bruxelles à Londerzeel, par Zellich, était originairement comprise dans le réseau des chemins de fer vicinaux du Brabant, concédé par arrêté royal du 2 août 1866. Aux termes du cahier des charges régissant cette concession, les rayons des courbes pouvaient être réduits à 350 mètres en pleine voie et les déclivités du profil en long pouvaient atteindre 0^m,02 par mètre. Ces conditions ont été, dans une certaine mesure, déjà améliorées par la convention du 25 avril 1870, qui a réduit à 0^m,016 par mètre le maximum des inclinaisons. Mais ces conditions de construction ne

à distraire, moyennant indemnité à fixer, au besoin, par les tribunaux, conformément à l'article 1794 du Code civil, de

l'entreprise de la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril-3 juin 1870), la construction

convienient pas au chemin de fer de Bruxelles à Londerzeel, si, en le combinant avec les sections déjà construites dans de fort bonnes conditions d'exploitation, de Londerzeel à Boom et de Boom à Anvers, on veut former une ligne nouvelle à grand trafic entre la capitale et Anvers. Or, il ne semble pas douteux que, dans l'intérêt de la sécurité et de la régularité des transports, un moment viendra où il faudra songer à débarrasser la ligne de Bruxelles à Anvers, par Malines, d'une partie de son mouvement toujours croissant.

Pour atteindre ce résultat, il faudrait remplacer la section de Bruxelles (Ouest) à Londerzeel, par Zellick, par une section offrant un tracé plus direct de Bruxelles (Ouest) à Londerzeel, par Laeken, dont les courbes ne présenteraient pas de rayon inférieur à 1,000 mètres, et dont le profil en long, moyennant la construction d'un tunnel, n'offrirait pas d'inclinaisons supérieures à 0^m.006 par mètre. Cette ligne franchirait, sur un viaduc, le chemin de fer de Bruxelles (Nord) à Gand, par Alost, entre les stations de Laeken et de Jette. Les deux lignes seraient d'ailleurs reliées entre elles par un raccordement, qui se détacheraient de la ligne de Bruxelles (Nord) à Gand, à peu de distance de la station de Laeken.

Ce serait là une ligne de premier ordre pour le trafic entre Bruxelles (Ouest) et Bruxelles (Nord), d'une part, et Anvers, d'autre part. Mais, à raison de son importance, elle devrait être pourvue de deux voies avec rails en acier reposant sur dix billes par rail de 9 mètres, tandis que la convention du 1^{er} juin 1877 ne prévoit que la pose d'une seule voie avec rails en fer, reposant sur six billes par rail de 6 mètres.

Cette transformation d'un chemin de fer vicinal en un chemin de fer de grande communication ne pourrait se faire sans entraîner immédiatement une notable augmentation dans les frais de premier établissement, mais elle permettrait de réaliser ultérieurement des économies dans les dépenses d'exploitation.

Des calculs faits par l'administration des ponts et chaussées il résulte que la section avec une voie de Bruxelles à Londerzeel, par Zellick, prévue dans les conditions d'un chemin de fer vicinal, ainsi qu'il est dit ci-dessus, coûterait 2,850,000 francs environ, et que la section de Bruxelles à Londerzeel, par Laeken, et le raccordement avec la ligne de Bruxelles (Nord) à Gand, le tout à double voie, dans les conditions d'un chemin de fer à grand trafic, coûterait 6,615,000 francs environ, ce qui fait ressortir à 3,765,000 francs environ la dépense supplémentaire pour premier établissement.

Par contre, il résulte de calculs produits par l'administration que l'économie dans les dépenses d'exploitation dépasserait 200,000 francs par an et atteindrait vraisemblablement 280,000 francs.

En reconnaissant l'utilité d'une ligne directe nouvelle de Bruxelles à Anvers, il fallait renoncer à construire la section concédée par la convention du 25 avril 1870, que la ligne nouvelle rendait inutile. Tel est le premier objet de la loi qui vous est proposée.

La seconde des sections à retrancher de l'entreprise de la Banque de Belgique, c'est la ligne de Bruxelles au bois de la Cambre dont la construc-

tion semblerait d'autant moins justifiée aujourd'hui, que le but que l'on avait en vue en l'introduisant dans la convention du 1^{er} juin 1877 est atteint, par des moyens de transport nombreux et plus efficaces que celui que prévoyait cette convention.

Le nouveau tramway à vapeur d'Ixelles, dont la concession vient d'être autorisée par arrêté royal du 11 février 1884, se trouve précisément dans ces conditions.

La station de Boitsfort et la halte de Watermael, sur la ligne du Luxembourg, le tramway de l'avenue Louise, concourront avec le tramway à vapeur à transporter dans toutes les parties du bois la population de tous les quartiers de Bruxelles.

La construction à grands frais d'un nouveau chemin de fer à grande section sans autre trafic que celui qui alimente ces diverses entreprises de transport ne peut se justifier à aucun point de vue.

Une troisième section doit être distraite de la concession du 25 avril 1870 : c'est la section de Chimay à la frontière française. Voici comment s'exprimait, au sujet de cette ligne, la convention du 1^{er} juin 1887 :

« La section de Chimay à la frontière française ne sera exécutée que si son prolongement en France jusqu'au chemin de fer de Hirson à Mézières est décrété avant l'époque fixée pour l'achèvement de toutes les lignes faisant l'objet de la présente convention. Dans le cas où cette section ne serait pas construite, elle serait remplacée par un chemin de fer de longueur équivalente à désigner de commun accord sous la réserve de l'approbation des chambres. »

Le délai fixé pour l'achèvement de toutes les lignes faisant l'objet de la convention du 1^{er} juin 1877 est expiré depuis le 31 décembre 1881, et le gouvernement français n'a pas cru devoir décréter jusqu'aujourd'hui le prolongement en France de la section projetée, en Belgique, de Chimay à la frontière française.

Il résulte de l'exposé qui précède que la ligne projetée de Bruxelles à Londerzeel, par Zellick, et la ligne de Bruxelles au bois de la Cambre ne doivent pas être construites et que la section de Chimay à la frontière française ne le sera utilement que si le gouvernement français décrète le prolongement de cette ligne sur son territoire. Dans ces conditions, il ne reste au gouvernement, obligé de renoncer partiellement à l'exécution de la convention du 1^{er} juin 1877, qu'à faire usage de la faculté que lui accorde l'article 1794 du code civil, en résiliant le contrat en ce qui concerne les trois lignes en question, sauf à payer à la dite Banque l'indemnité à laquelle elle a droit en vertu du même article et obtenir des chambres l'autorisation de construire la ligne de Bruxelles (Ouest) à Londerzeel, par Laeken, et, éventuellement, la ligne de Chimay à la frontière française.

Tel est l'objet du projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre aux délibérations de la chambre des représentants.

Le ministre de l'intérieur,
G. ROLIN-JAEQUEMYS.

des sections de chemins de fer de Bruxelles à Londerzeel, par Zellick, de Bruxelles au bois de la Cambre et de Chimay à la frontière française, que la société prénommée devait construire aux conditions énoncées dans une convention du 1^{er} juin 1877, approuvée par la loi du 26 juin suivant.

ART. 2. Le gouvernement est autorisé à faire construire, par voie d'adjudication publique, un chemin de fer de Bruxelles (Ouest) à Londerzeel, par Laeken, avec raccordement au chemin de fer de Bruxelles (Nord) à Gand, par Alost.

ART. 3. Le gouvernement est également autorisé à faire construire, par voie d'adjudication publique, la section de Chimay à la frontière française, dès que le gouvernement français en aura décrété le prolongement sur son territoire.

ART. 4. Les dépenses à résulter de l'exécution de l'article 1^{er} qui précède seront couvertes au moyen des fonds mis à la disposition du gouvernement par l'article 3 du budget des recettes et dépenses pour l'exercice 1884.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre de l'agriculture, de l'industrie et des travaux publics, M. A. BERNAERT.)

252. — 29 JUILLET 1884. — Déclaration échangée entre la Belgique et l'Italie pour la reconnaissance réciproque des certificats de jaugeage des navires de mer. (Monit. des 16-17 août 1884.)

Le gouvernement de Sa Majesté le roi des Belges et le gouvernement de Sa Majesté le roi d'Italie, considérant qu'une méthode identique (système Moorsom) a été adoptée, tant dans le royaume de Belgique que dans le royaume d'Italie, pour le jaugeage des navires de mer, sauf certaines différences portant sur les déductions de tonnage à accorder pour les espaces occupés par les appareils de force motrice des navires à vapeur, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, sont convenus des dispositions suivantes :

ART. 1^{er}. Les navires à voiles belges, jaugés d'après la méthode susmentionnée, seront admis dans les ports italiens, de même que les navires à voiles italiens, dont le jaugeage aura été fait

d'après le même système, seront admis dans les ports belges, sans être assujettis, pour le paiement des droits de navigation, à aucune nouvelle opération de jaugeage, le tonnage net inscrit sur les papiers de bord étant considéré comme équivalant au tonnage net des navires nationaux.

ART. 2. La même dispense de jaugeage existera pour les navires à vapeur, avec cette réserve que la Belgique appliquera aux navires italiens et l'Italie appliquera aux navires belges, pour le calcul du tonnage net, les règles de déduction qui, dans chaque pays, sont en vigueur pour les navires nationaux. L'application de ces règles de déduction se fera, autant que possible, à l'aide des indications contenues dans les certificats de jaugeage, et aucun espace ne sera soumis à un nouveau mesurage si sa capacité est indiquée dans les dits certificats.

Dans le cas où il serait nécessaire de remesurer partiellement les locaux occupés par les appareils moteurs, les soutes à charbon ou d'autres locaux, les frais seront calculés d'après les règlements en vigueur dans les pays respectifs, mais seulement en raison des espaces qui auront été réellement jaugés.

ART. 3. Les certificats de jaugeage auxquels se réfère la présente déclaration sont, pour les navires belges, ceux qui auront été délivrés par les autorités compétentes belges à partir du 1^{er} janvier 1884, et, pour les navires italiens, ceux qui auront été délivrés par les autorités compétentes italiennes à partir du 1^{er} juillet 1873 s'il s'agit de voiliers et à partir du 21 septembre 1882 s'il s'agit de bâtiments à vapeur.

En foi de quoi les soussignés ont dressé la présente déclaration, qui entrera en vigueur le 4^{er} septembre 1884, et y ont apposé leur signature, ainsi que le cachet de leurs armes.

Fait en double à Rome, le 29 juillet 1884.

Le chargé d'affaires de Belgique, (L. S.) A. LEGHAIT.	Le ministre des affaires étran- gères de S. M. le roi d'Italie, (L. S.) M. MANCINI.
---	---

Certifié par le secrétaire général du ministère des affaires étrangères,
Bon LAMBERMONT.

253. — 30 JUILLET 1884. — Arrêté royal. — Instruction primaire. — Ajournement de mesures relatives : 1^o à l'emploi de livres scolaires ; 2^o à l'intervention des communes dans les dépenses du service annuel de l'instruction primaire ; 3^o au revenu des membres du personnel enseignant. (Monit. du 1^{er} août 1884.)

Léopold II, etc. Vu la loi du 1^{er} juillet 1879 sur l'instruction primaire ;