

Art. 3. Notre ministre de l'instruction publique (M. P. VAN HUMBECCK) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

135. — 27 AVRIL 1880. — LOI ouvrant au département de la guerre un crédit spécial de 4,500,000 francs pour l'amélioration des casernes et de leur mobilier, etc. (Monit. du 1^{er} mai 1880.)

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

Art. 1^{er}. Il est ouvert au département de la guerre un crédit spécial de quatre millions cinq cent mille fr. (fr. 4,500,000), pour l'amélioration des casernes et de leur mobilier, la construction ou l'ameublement de nouvelles casernes, et pour travaux de reconstructions et d'améliorations à exécuter aux hôpitaux militaires.

Art. 2. Ce crédit sera couvert par une émission de titres de la dette publique ; il pourra l'être provisoirement par des bons du trésor, dont l'échéance ne dépassera pas cinq ans.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre de la guerre, gén. J. LIAGRE.)

136. — 27 AVRIL 1880. — Arrêté royal portant :

« Il sera créé auprès du régiment du génie une école pratique de travaux de campagne pour l'infanterie, qui aura pour but de former des instructeurs pour enseigner et conduire ces travaux dans les régiments. » (Mon. du 1^{er} mai 1880.)

(1) Session de 1879-1880.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 24 février 1880, p. 181-182. — Rapport. Séance du 17 mars, p. 185-186.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 15 avril 1880, p. 863-864.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 21 avril 1880, p. 40.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 22 avril 1880, p. 122.

137. — 29 AVRIL 1880. — LOI qui approuve la convention conclue, le 31 octobre 1879, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour améliorer la navigation du canal de Gand à Terneuzen et pour opérer le rachat du chemin de fer d'Anvers au Moerdyk, y compris l'embranchement de Roosendaal à Bréda (2). (Monit. du 30 avril 1880.)

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

Article unique. La convention conclue, le 31 octobre 1879, entre la Belgique et les Pays-Bas et relative à l'amélioration du régime navigable du canal de Gand à Terneuzen et au rachat du chemin de fer d'Anvers au Moerdyk et de l'embranchement de Roosendaal à Bréda, sortira son plein et entier effet.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre des affaires étrangères, M. FRÈRE-ORBAN.)

CONVENTION.

Sa Majesté le roi des Belges et Sa Majesté le roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, ayant désiré s'entendre sur les moyens d'améliorer la navigation du canal de Gand à Terneuzen et sur les conditions de la reprise par les deux Etats du chemin de fer d'Anvers au Hollandsch-Diep, avec l'embranchement de Roosendaal à Bréda, ont nommé dans ce but pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le roi des Belges : M. Frère-Orban, grand cordon de son ordre de Léopold, grand-croix de l'ordre du Lion néerlandais, etc., etc., membre de la chambre des représentants, ministre d'Etat, son ministre des affaires étrangères ;

(2) Session de 1879-1880.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs, texte du projet de loi et texte de la convention. Séance du 9 novembre 1879, p. 74-75. — Rapport. Séance du 27 janvier 1880.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 25 février 1880, p. 533-548 et 561-562.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 9 mars 1880, p. 9.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 9 mars 1880, p. 57-58.

Sa Majesté le roi des Pays-Bas : le baron Gerieke de Herwynen, commandeur de son ordre du Lion néerlandais, chevalier de 1^{re} classe de l'ordre du Lion d'or de la maison de Nassau, grand cordon de l'ordre de Léopold de Belgique, etc., etc., son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le roi des Belges ;

Lesquels, après s'être communiqué mutuellement leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Art. 1^{er}. Le gouvernement belge s'engage à exécuter à la partie du canal de Gand à Terneuzen, qui se trouve sur son territoire, les travaux ayant pour objet :

A. De rectifier les courbes qui entravent la navigation ;

B. D'approfondir le canal de façon à en placer le plafond à 2^m,10 au-dessous du buse amont de l'écluse de navigation actuelle du Sas-de Gand ;

Toutefois, à partir d'un point pris à 2 kilomètres en amont de la nouvelle écluse à construire au Sas-de-Gand, le plafond sera établi suivant un plan incliné ayant une longueur d'un kilomètre et réglé à son extrémité inférieure à 2^m,50 sous le repère ;

C. De l'élargir de manière à porter régulièrement à 17 mètres la largeur de la cunette mesurée à 2^m,10 sous le repère. Cette dimension de 17 mètres sera également adoptée pour l'ouverture des ponts à établir sur cette partie du canal.

Les talus intérieurs seront dressés soit sous une inclinaison d'environ trois de base pour un de hauteur, soit sous une inclinaison d'environ 2 1/2 de base pour un de hauteur, mais avec une berme d'un mètre de largeur, établie au niveau de la flottaison de chaque côté du canal.

Art. 2. Le gouvernement néerlandais s'engage de son côté :

1^o A donner à la partie du canal comprise entre la Belgique et le Sas-de-Gand une largeur régulière de 17 mètres mesurée à la cote de 2^m,10 sous le repère, et à dresser les talus intérieurs avec berme et comme l'indique le § C de l'article 1^{er} ; — à établir le plafond de cette partie du canal suivant le plan incliné dont il est question à l'article 1^{er}, § B ; puis, à partir de l'extrémité aval de ce point incliné jusqu'à la nouvelle écluse du Sas-de-Gand, à régler le plafond de niveau à 2^m,50 sous le repère ;

2^o A abaisser à la cote de 2^m,10 en-dessous du buse amont de l'écluse de navigation actuelle au Sas-de-Gand le plafond de la partie du canal comprise entre le Sas-de-Gand et Terneuzen, et à donner à la cunette de cette partie du canal une largeur de 17 mètres mesurée à 2^m,10 sous le repère partout où elle n'atteint pas cette dimension.

Toutefois, immédiatement en aval de la nouvelle écluse à construire au Sas-de-Gand, le plafond sera établi de niveau à 2^m,50 sous le repère et sur 200 mètres de longueur ; puis le plafond se relèvera suivant un plan incliné d'une longueur de 800 mètres, de manière à être réglé à l'extrémité de cette longueur à 2^m,10 sous le repère.

Les talus intérieurs du bief inférieur seront dressés à raison d'environ 2 1/2 de base pour un de hauteur, et il sera établi de chaque côté une berme d'un mètre de large au niveau de la flottaison ;

3^o A creuser à l'Est du Sas-de-Gand une dérivation ayant les mêmes dimensions que le canal, dans laquelle sera construite une écluse de navigation et sur laquelle sera établi un pont tournant pour le passage de la route du Sas-de-Gand à Westdorpe.

L'écluse aura 12 mètres de largeur utile et 110 mètres de longueur utile ; elle sera munie de trois paires de portes et pourvue d'aqueducs latéraux de décharges.

Les buses seront établies à 2^m,55 au-dessous du buse amont de l'écluse de navigation actuelle du Sas-de-Gand.

Le pont tournant aura 17 mètres d'ouverture comme ceux à établir en amont du Sas-de-Gand ;

4^o A effectuer, en outre, les ouvrages accessoires qui, pendant l'exécution des travaux, seront reconnus nécessaires.

Art. 3. Hormis dans la traverse de la plage de Sluiskil, le gouvernement néerlandais fera établir sur son territoire un chemin de halage sur chacune des rives du canal. A cette fin, un pont tournant de 7 mètres d'ouverture sera construit sur le canal dit « du Passhuis ».

Si le gouvernement belge use de la faculté inscrite dans l'article 21 du traité du 5 novembre 1842, d'endiguer la plage de Sluiskil, le gouvernement néerlandais devra construire un pont tournant de 7 mètres d'ouverture sur le canal d'Axel et établir la digue destinée à assurer la continuité du halage.

Art. 4. Par modification au deuxième alinéa de l'article 2 de la convention du 20 mai 1853, relative à l'écoulement des eaux des Flandres, les jauges du canal sont fixées comme suit :

Entre Gand et le Sas-de-Gand, à 4^m,40 au-dessus du buse amont de l'écluse précitée du Sas-de-Gand ; ce niveau pourra être baissé à concurrence de 45 centimètres au maximum lorsque l'administration belge le jugera nécessaire.

Entre le Sas-de-Gand et Terneuzen, à 3^m,95 au-dessus du même buse.

Art. 5. Les travaux à exécuter sur le territoire de la Belgique le seront par le gouvernement de ce pays de la manière qu'il jugera convenable,

sans intervention ni surveillance de la part du gouvernement néerlandais, mais avec cette réserve que l'on ne ménagera pas aux ouvrages à substituer éventuellement au barrage du Tolhuis et à l'écluse du Nuidé une puissance totale d'évacuation plus considérable que celle dont ces ouvrages sont aujourd'hui pourvus.

Art. 6. Le gouvernement des Pays-Bas fera dresser les plans et les devis et cahiers des charges des travaux à exécuter sur son territoire et les soumettra à l'agrément du gouvernement belge dans un délai de huit mois à partir de la date de l'échange des ratifications de la présente convention.

Il s'engage à poursuivre l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux aussitôt que le gouvernement belge aura approuvé ces documents.

Il mettra les travaux en adjudication dans un délai de deux mois à partir de la demande qui lui en sera faite par le gouvernement belge, pour autant que le degré d'avancement des poursuites en expropriation le permette.

Art. 7. L'adjudication des travaux aura lieu à Middelbourg de la manière usitée dans les Pays-Bas, mais en présence de l'ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées dans la Flandre orientale.

Le gouvernement des Pays-Bas dirigera et fera surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux à exécuter sur son territoire, sous le contrôle commun des ingénieurs en chef des ponts et chaussées et du Waterstaat dans les provinces de la Flandre orientale et de la Zélande.

Le gouvernement néerlandais prendra toutes les mesures nécessaires afin que les expropriations soient effectuées et les travaux achevés dans le plus court délai possible.

Art. 8. Les dépenses de construction, y compris les frais extraordinaires de surveillance, des ouvrages décrits aux articles 2 et 5, ainsi que le coût des expropriations des terrains nécessaires, sont en totalité à la charge du gouvernement belge.

Toutefois, le gouvernement des Pays-Bas ne pourra réclamer aucune indemnité pour l'occupation définitive ou temporaire des terrains domaniaux au Sas-de-Gand ou de tous autres qui appartiennent à l'Etat néerlandais.

Art. 9. Le prix des travaux à exécuter sur le territoire des Pays-Bas sera avancé par le gouvernement néerlandais et payé directement par lui aux entrepreneurs, sur certificats de paiement délivrés par les ingénieurs en chef des ponts et chaussées et du Waterstaat dans les provinces de la Flandre orientale et de la Zélande.

Le coût des expropriations des terrains à em-

prendre et les frais extraordinaires de surveillance seront avancés également par le gouvernement des Pays-Bas et lui seront remboursés par le gouvernement belge.

Art. 10. Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à entretenir en bon état les travaux à exécuter sur son territoire en vertu de la présente convention et à pourvoir à la manœuvre de tous les ponts et écluses de la partie néerlandaise du canal.

Afin de l'indemniser de ces dépenses, le gouvernement belge s'engage à porter de 50,000 florins à 58,500 florins, la somme à payer annuellement en vertu de l'article 23 du traité du 3 novembre 1842, à partir du commencement de l'année qui suivra celle pendant laquelle les travaux auront été complètement terminés, et à 59,100 florins, à partir du commencement de l'année qui suivra la construction du pont sur le canal d'Axel.

Art. 11. Si un jour le gouvernement belge désire la construction d'une nouvelle écluse à Terneuzen et par suite l'accroissement du mouillage dans le bief entre Terneuzen et le Sas-de-Gand, soit par la surélévation de la flottaison, soit par l'abaissement du plafond dudit bief, cette demande fera l'objet d'une convention ultérieure entre les deux gouvernements.

Art. 12. Conformément à ce qui a été stipulé à l'article 1er du titre Ier du règlement du 20 mai 1843, relatif à la navigation du canal de Gand à Terneuzen, les droits de navigation actuellement existant sur ledit canal ne pourront être modifiés que de commun accord entre les deux gouvernements.

Art. 13. Le gouvernement de S. M. le Roi des Belges notifiera à la Société anonyme du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam que, faisant usage de la faculté qu'il s'est réservée par le 31^e du cahier des charges de la concession du chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas vers Rotterdam, il rachètera ce chemin de fer au 1^{er} juillet 1880.

De son côté, le gouvernement de S. M. le roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, notifiera à ladite Société que, par application de l'article 54 des conditions de la concession du chemin de fer de la frontière belge au Hollandsch-Diep, avec embranchement de Roosendaal à Bréda, il rachètera ces chemin de fer et embranchement au 1^{er} juillet 1880.

Cette double notification aura lieu dans les dix jours de la ratification de la présente convention.

Art. 14. La prise de possession du chemin de fer aura lieu simultanément dans les deux pays le 1^{er} juillet 1880.

Art. 15. Le gouvernement belge traitera avec la compagnie et prendra les dispositions nécessaires pour assurer l'entrée en possession du chemin de fer par les deux gouvernements à l'époque indiquée à l'article précédent.

Il fera toutes les diligences nécessaires en vue de la détermination du prix du rachat tant des parties néerlandaises que de la partie belge du chemin de fer et versera à la compagnie, aux conditions qu'il réglera avec elle, le prix total du rachat de la ligne.

Le gouvernement belge pourra, de commun accord avec la compagnie, adopter pour le calcul du prix de rachat d'autres bases que celles qui sont déterminées par les actes de concession, s'il reconnaît que celles-ci entraîneraient de trop longs détails pour le règlement du prix.

Le nouveau mode à adopter serait soumis préalablement à l'agrément du gouvernement néerlandais.

Art. 16. Les sommes avancées par l'Etat néerlandais, aux termes de l'article 9, seront successivement compensées avec la part contributive des Pays-Bas dans le prix total qui aura été fixé pour le rachat des lignes d'Anvers au Moerdyk et de Roosendaal à Bréda, ladite part ne pouvant dépasser d'ailleurs six millions de florins.

Il sera payé par le gouvernement néerlandais au gouvernement belge, en termes semestriels, un intérêt de 4 p. c. sur les sommes restant dues à ce dernier.

Immédiatement après la complète exécution des travaux repris aux articles 2 et 3, le règlement des comptes aura lieu entre les deux gouvernements.

Le solde dû sera remboursé au gouvernement belge soit à ce moment, soit dans les quatre mois qui le suivront, et, dans ce dernier cas, avec les intérêts à 4 p. c. correspondant au délai.

Il est d'ailleurs entendu que, de son côté, le gouvernement belge aurait à rembourser au gouvernement néerlandais en principal et intérêts à 4 p. c., ce que celui-ci aurait versé en trop dans le cas où la quote-part définitive des Pays-Bas dans le prix total du rachat n'atteindrait pas le chiffre de six millions de florins.

Art. 17. Les deux gouvernements régleront par des arrangements ultérieurs tout ce qui intéressera l'exploitation internationale du chemin de fer racheté.

Art. 18. La présente convention est conclue sous la réserve de l'approbation des chambres législatives.

Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Bruxelles, dans les six mois ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et scellée en double original.

Fait à Bruxelles, le 31 octobre 1879.

(L. S.) FRÈRE-ORBAN.

(L. S.) GERICKE.

L'échange des ratifications a eu lieu à Bruxelles le 28 avril 1880.

Certifié par le secrétaire général du ministère des affaires étrangères,

BON LAMBERT.

138. — 29 AVRIL 1880. — Arrêté royal. — Règlement sur les cours d'eau non navigables de la province d'Anvers. (Monit. du 29 mai 1880.)

Léopold II, etc. Vu le règlement sur les cours d'eau non navigables ni flottables, adopté par le conseil provincial d'Anvers, le 25 juillet 1879 ;

Vu l'article 36 de la loi du 7 mai 1877 ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Le règlement susdit est approuvé tel qu'il se trouve ci-annexé.

Art. 2. Notre ministre de l'intérieur (M. G. ROLLIN-JAEQUEMYS) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Règlement sur les cours d'eau non navigables ni flottables.

Le conseil provincial d'Anvers,

Vu la loi du 7 mai 1877 ;

Arrête :

CHAPITRE 1^{er}.

DÉNOMINATION DES COURS D'EAU NON NAVIGABLES NI FLOTTABLES.

Art. 1^{er}. Sous la dénomination de cours d'eau non navigables ni flottables sont compris, en ce qui concerne l'application du présent règlement tous les cours d'eau qui sont ou seront soumis au régime de la loi du 7 mai 1877.

Art. 2. Les administrations communales soigneront que tous les cours d'eau non navigables ni flottables dont l'importance, la pente et la nature du lit exigent un curage régulier, tous les cours d'eau auxquels il importe que les riverains ne puissent apporter des modifications sans une autorisation préalable, tous les cours d'eau en un mot sur lesquels se trouve établi une usine ou tout autre ouvrage quelconque pouvant exercer une certaine influence au point de vue agricole, industriel ou hygiénique, soient indiqués aux tableaux descriptifs qui seront dressés, complétés ou révisés conformément aux articles 1^{er} et 4 de la loi du 7 mai 1877.