(N° 212.)

Chambre des Représentants.

Séance du 12 Juin 1895.

XIV.

BUDGET

DES

RECETTES ET DES DÉPENSES EXTRAORDINAIRES

POUR L'EXERCICE 1895.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

La réforme introduite en 1894 dans la comptabilité des Budgets s'affirme dans le projet de Budget extraordinaire pour l'exercice 1895, en ce sens qu'il ne comprend que des crédits sollicités en vue d'améliorer ou de compléter l'outillage économique du pays. Il est fait exception toutefois — toute réforme de l'espèce comportant nécessairement un régime transitoire — pour les crédits sollicités par le Département de la Guerre et pour quelques crédits se rattachant à des travaux antérieurement décrétés. D'autre part, la disposition annoncée dans l'Exposé général du Budget de l'exercice 1896, en vertu de laquelle la dotation d'amortissement non employée figurera désormais en recette au Budget extraordinaire au lieu d'être portée comme ressource ordinaire au Budget des Voies et Moyens, ne peut recevoir son application qu'à partir de l'exercice prochain.

Le principe nouveau dont s'est inspiré le Gouvernement étant ainsi rappelé, il importe de faire connaître dans quelles conditions, au point de vue des conséquences financières, le projet de Budget extraordinaire pour l'exercice 1895 est présenté à la Législature.

Voici quel était, à la date du 1er janvier 1895, le montant disponible des crédits extraordinaires votés précédemment :

1° Sur les crédits ou parties de crédits reportés de l'exercice 1893 et pouvant encore recevoir des imputations jusqu'au 31 décembre 1895 . . . . . fr.	10,242,045 39
2° Sur les crédits alloués par les lois du 31 mai, du 26 juin et du 30 juin 1894 (cette dernière loi contenant le Budget extraordinaire) et sur lesquels des imputations peuvent être faites jusqu'au 31 décembre 1896.	26,100,853 42
Soit un total de . . . . . fr.	36,342,898 81
En ajoutant à ce disponible les crédits qui font l'objet des articles 1 et 2 du projet de Budget extraordinaire pour l'exercice 1895, soit	60,607,842 74
on obtient un total de . . . . . fr.	96,950,741 55

montant des crédits extraordinaires qui seront à la disposition du Gouvernement.

En vue de déterminer à concurrence de quelle somme il pourrait être éventuellement fait usage de l'autorisation

A REPORTER. . . . . fr.	96,950,741 55

NOTE PRÉLIMINAIRE.

	REPORT. . . . fr.	96,950,741 55

d'emprunter sollicitée par l'article 4 du projet de Budget, il convient de déduire de ce total :

1° Le montant — détaillé plus haut — des crédits ou parties de crédits disponibles reportés des exercices 1893 et 1894 à l'exercice 1895, et pour lesquels il existe des autorisations d'emprunter, soit. . . . fr.	36,342,898 81	
2° Les recettes extraordinaires de 1895, évaluées par l'article 3 du projet de Budget à	1,328,000 »	
3° Les ressources déjà créées et restant disponibles par suite de l'annulation de crédits ou parties de crédits extraordinaires non utilisés au 31 décembre 1894 . . .	499,784 47	
		38,170,683 28
Reste une somme de. . . . . fr.		58,780,058 27

qui représente les crédits nouveaux à couvrir éventuellement par l'emprunt.

Les justifications des crédits demandés à la Législature par le projet de Budget extraordinaire pour l'exercice 1895 sont détaillées ci-après :

ARTICLE PREMIER DU PROJET DE LOI.

1° MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

A. ROUTES ET BATIMENTS CIVILS.

ART. 1er. — *Construction, redressement et amélioration de routes ou raccordements. Construction de ponts ou subsides pour semblables constructions. Rachat par l'État de routes et de ponts concédés; subsides à accorder aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats.*

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Dans cet article sont compris les travaux d'amélioration à la voirie ou de construction de routes et d'ouvrages d'art nouveaux. Voici les principaux d'entre eux : pont sur l'Escaut entre Mont-Saint-Amand et Gentbrugge ; route de Bourcy à Noville, route de la Lienne, routes d'Eecke à Semmersaeke, de Castre à Kerkhove, d'Hollogne à Vecpré, de Rethy à Poederlé ; amélioration de la voirie aux abords de la porte de Flandre à Bruxelles ; routes d'Anvers vers Wyneghem, de Tamise à Cruybeke, de Cruyshautem à Anseghem, de Diepenbeek à Genck, de Celles à Hulsonniaux, de Sugny à Corbion, etc.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

Cette énumération n'est pas limitative; le libellé de l'article indique suffisamment, du reste, l'utilisation du crédit.

ART. 2. — *Construction d'une avenue vers Tervueren, dans le prolongement de la rue de la Loi, à Bruxelles.*

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Depuis de nombreuses années, le projet existe de relier Bruxelles à Tervueren par une grande avenue dans le prolongement de la rue de la Loi. Les communes traversées y trouveront des quartiers nouveaux qui contribueront à leur prospérité; elles sont disposées à procéder par voie d'expropriation par zones.

L'État a recherché les conditions les plus favorables pour réaliser cet important travail, qui non seulement constituera un embellissement et un attrait pour la capitale, mais encore permettra de desservir plus convenablement une vaste étendue de terrains.

Aussi la province de Brabant, appréciant l'utilité du travail, a-t-elle voté un subside de 400,000 francs pour son exécution.

Le projet d'une exposition à Bruxelles en 1897, dont une partie serait établie à Tervueren, donne un caractère de très grande actualité au projet.

Une convention relative à l'exécution des quatre premières sections de cette avenue a été conclue entre le Gouvernement et M. Parmentier.

Le Gouvernement la soumet à l'approbation de la Législature (voir art. 9 du projet de loi et annexe V).

Les 5me et 6me sections comprennent l'élargissement d'une partie de la chaussée d'Auderghem à Louvain, à partir de l'intersection de celle-ci avec la route de Mont-Saint-Jean à Malines, et l'aménagement de l'avenue existante du château de Tervueren; le coût de leur exécution est estimé 300,000 francs environ. Le crédit demandé permettra d'entamer les travaux.

L'ensemble de ces travaux n'exigera de la part de l'État qu'un sacrifice de un million 300,000 francs environ. En attendant que l'on soit fixé sur le total exact du crédit à solliciter, lequel pourra être établi avant le vote du Budget pour 1896, un crédit de 1,000,000 de francs paraît suffisant.

ART. 3. — *Palais du Cinquantenaire. — Entrée centrale et cour d'honneur.*

Crédit demandé : 950,000 francs.

Ce crédit est destiné, à concurrence de fr. 271,184 53, au payement de la fourniture d'un lot de pierres nécessaires à la construction de l'arcade; le surplus sera consacré à la pose de ces pierres, y compris la maçonnerie de briques, la maçonnerie de pierres blanches, la partie métallique, etc. Les commandes de pierres ont été faites à une époque où la crise de l'industrie des carrières a rendu très opportune l'intervention du Gouvernement. Il s'agit donc d'un travail au sujet duquel les dépenses sont engagées et que le présent crédit permettra de continuer.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

ART. 4. — *Transformation des locaux du Sénat.*

Crédit demandé : 250,000 francs.

En vue de l'installation des nouveaux membres appelés à siéger au Sénat, conformément à la Constitution revisée, il a fallu procéder à l'exécution de divers travaux de transformation et d'appropriation estimés 250,000 francs.

Le crédit demandé est destiné à couvrir cette dépense.

ART. 5. — *École de médecine vétérinaire. — Travaux de construction.*

Crédit demandé : 800,000 francs.

Les crédits de 250,000 francs et de 100,000 francs alloués en 1893 et en 1894 pour la nouvelle École seront entièrement absorbés par les frais d'exécution des terrassements, maçonneries de fondations et autres, ainsi que par l'acquisition de la plus grande partie des terrains.

Le nouveau crédit permettra de solder le prix d'achat des dernières parcelles de terrain et d'assurer la continuation des travaux de construction, en attendant le vote du Budget extraordinaire de 1896.

ART. 6. — *Maison d'arrêt à Verviers. — Travaux de construction.*

Crédit demandé : 25,000 francs.

Pour terminer entièrement la nouvelle maison d'arrêt de Verviers, il reste à exécuter divers travaux de parachèvement; le crédit de 25,000 francs y sera affecté.

ART. 7. — *Construction de deux ponts tournants à Laeken. — Indemnités aux entrepreneurs.*

Crédit demandé : 527,000 francs.

La construction des ponts tournants établis depuis plus de dix ans sur le canal de Willebroeck a donné lieu à un procès que l'État a perdu.

D'autres contestations relatives au même objet ont pu être réglées à l'amiable.

Le crédit sollicité permettra de payer le principal, les intérêts, les frais de justice et autres auxquels l'État a été condamné.

ART. 8. — *Construction de l'Hôtel des postes et télégraphes à Bruxelles. — Indemnités aux entrepreneurs.*

Crédit demandé : fr. 114,662 64.

Par arrêt du 16 avril 1893, la Cour d'appel a confirmé le jugement rendu

le 16 juin 1894 par le tribunal de première instance de Bruxelles, dans le procès intenté par l'entrepreneur des travaux de grosse construction de l'Hôtel des postes et télégraphes.

Aux termes de ce jugement, l'État est condamné à payer aux héritiers de l'entrepreneur des indemnités s'élevant ensemble à 87,200 francs, ainsi que les intérêts judiciaires. Il a, en outre, à supporter tous les dépens.

Les intérêts judiciaires et les dépens peuvent être évalués à 33,700 francs, de sorte que les charges auxquelles il y a lieu de faire face montent à 120,900 francs.

Comme le dernier crédit voté en 1893 pour couvrir les dépenses se rapportant à la construction dudit Hôtel présente un reliquat disponible de fr. 6,237 36, il reste à solliciter de la Législature une allocation de fr. 114,662 64.

ART. 9. — *Meuse. — Expropriations, améliorations, rectifications. Dragages, reconstruction d'ouvrages d'art.*

Crédit demandé : 1,500,000 francs.

Depuis 1881, date de la création du service spécial de la Meuse, le Gouvernement poursuit l'amélioration de ce fleuve : de 1884 à 1893 inclus, une somme de fr. 7,444,700 24 a été affectée à cet objet.

La canalisation de la Meuse, c'est-à-dire son adaptation à un usage facile de la navigation en tout état de débit, est terminée depuis 1880 entre la frontière française et Liége; elle avait coûté fr. 22,818,312 84, mais on n'a pas tardé à s'apercevoir que les préoccupations dominantes de la navigation avaient jusqu'à certain point fait négliger l'écoulement des eaux des crues. Il faut remarquer d'ailleurs que les déboisements effectués dans les régions hautes du bassin de la Meuse ont modifié l'allure des crues dans des conditions dont il ne pouvait pratiquement être tenu compte jadis. C'est donc surtout à mettre le fleuve en rapport avec ces conditions nouvelles que travaille le Gouvernement; il le fait avec autant de persévérance et d'esprit de suite que possible.

Sur toute la largeur de la rivière, à mesure que cela est réalisable, on restitue aux eaux leur zone naturelle d'inondation barrée par des routes ou par des constructions privées. Plusieurs des anciens barrages ont été élargis pour en augmenter le débouché.

Tel est le cas pour les barrages de Rivière, La Plante, les Grands-Malades et Maizeret. Ces travaux ont abouti à donner au fleuve, depuis la frontière jusqu'au delà de Namur, un régime convenable qu'il ne paraît pas possible d'améliorer davantage. Du chef de la Meuse, Namur est dégagé autant que faire se peut.

Plus bas se poursuivent les améliorations et les normalisations. L'amélioration du bief de Huy à Ampsin s'impose; on travaille à Jemeppe, et l'on améliore les abords du pont du Val-Benoît.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

L'aval de Liége préoccupe depuis plusieurs années le Gouvernement. Au delà de Maestricht, le fleuve coule dans la plaine et la vallée s'élargit au point que les débordements y atteignent une surface considérable, répartie à gauche sur le territoire belge, à droite sur le territoire néerlandais.

L'amélioration de cette partie, qui intéresse vivement les contrées agricoles du Limbourg, ne peut résulter que d'un accord avec les Pays-Bas; elle exigeait avant toutes choses le levé très exact de tous les terrains de la zone d'inondation. Ce travail important, mené d'accord avec l'Administration néerlandaise, a pris trois années et sera prochainement terminé. Il sera le canevas sur lequel s'établiront les projets de travaux à effectuer au fleuve à l'aval de Liége.

La canalisation générale de la Meuse entre la frontière française et Visé présente une lacune dans la région dont nous parlons; le barrage de Visé et celui de Liége sont trop espacés : un barrage intermédiaire qui avait été prévu n'a pu être construit jusqu'ici. Cette construction entraînera comme conséquence divers travaux importants, notamment le parachèvement de la dérivation de la Meuse, travail pour lequel la ville de Liége est tenue de mettre à la disposition du Gouvernement les terrains nécessaires. L'accord vient d'intervenir à ce sujet, de sorte que les travaux d'amélioration de la Meuse, à l'aval de Liége, pourront être entamés au moyen du crédit de 1,500,000 francs, qui représente plus du double de la somme dépensée annuellement à la Meuse depuis onze ans. Ce crédit permettra de commencer en même temps d'autres travaux, notamment : la rectification de la Meuse au droit des îles Conneau à Bouvignes, travail instamment réclamé par la batellerie, la normalisation de la Meuse entre Huy et Ampsin et l'amélioration de la rivière en amont du barrage de Jemeppe, avec construction d'un bassin de refuge.

Art. 10. — *Escaut. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 1,500,000 francs.

L'Escaut comprend deux parties à régimes bien distincts : le Haut-Escaut canalisé, qui s'étend de la frontière française jusqu'à l'écluse de Gentbrugge, immédiatement à l'aval de Gand, et le Bas-Escaut, caractérisé par l'absence de toute écluse et la libre propagation de la marée dans le lit de la rivière.

L'Escaut, comme la Meuse, doit être envisagé au double point de vue de l'écoulement des crues et de la navigation; mais à ces deux rôles s'en ajoute un troisième : l'utilisation du fleuve et de ses affluents comme vaste réservoir de marée destiné à entretenir, par le libre jeu des courants de flot et de jusant, les passes profondes qui font de l'estuaire de l'Escaut un des plus beaux accès dont jamais ait pu s'enorgueillir un port de l'importance de celui d'Anvers.

Au point de vue de la navigation, les améliorations du fleuve ont été

entreprises de bonne heure. Dès le X° siècle, le barrage d'Audenarde fut établi pour régler la navigation par bonds d'eau que les récents travaux sont sur le point de faire disparaître, en y substituant la navigation continue; c'est du XVI° siècle que datent les barrages de Tournai et d'Antoing; plus tard, et successivement, les barrages intermédiaires furent établis et l'on y accola, dans les cinquante dernières années, des écluses à sas pour rendre possible la navigation régulière. Celle-ci est pratiquée depuis la frontière française jusqu'à Audenarde, et le bief de Semmerzacke à Gand est également terminé ; une lacune existe encore entre Audenarde et Semmerzaeke.

La section de Synghem à Semmerzaeke est complètement étudiée, et c'est au prix de 2,000,000 de francs qu'elle sera réalisée : les plans d'expropriation sont à l'enquête; 360 parcelles doivent être acquises. Aussitôt ce travail adjugé, on préparera les plans de la section d'Audenarde à Synghem, qui formera le complément du travail général et créera un Haut-Escaut entièrement et constamment navigable.

L'écoulement des eaux n'a point été perdu de vue dans ces travaux : l'Escaut coule au sein d'une riche et fertile vallée, où il baigne des prairies étendues dont ses inondations d'hiver font la richesse. L'irrigation et l'assèchement de cette contrée sont assurés par des maîtresses rigoles qui longent le fleuve, et qui sont les collecteurs des eaux que le relèvement de l'étiage ne permet plus de déverser dans le bief où elles se rendaient jadis. A ce point de vue, le succès des travaux du Haut-Escaut est incontestable.

Le Bas-Escaut a été, de son côté, modifié dans des proportions assez importantes à la suite des travaux de la Commission de 1873. Mais le résultat atteint n'est pas encore complet; pour mettre le fleuve à même de recevoir toutes les eaux supérieures, il faudra élargir, tout au moins dans certaines de ses parties, le lit de l'Escaut maritime à l'aval de Gand jusque vers Termonde. Dès aujourd'hui cependant on peut constater, par les récents travaux du service de l'hydrographie, que la situation des passes du Bas-Escaut s'est améliorée.

Peut-être faudra-t-il songer à réaliser, de l'amont vers l'aval de Gand, un écoulement plus abondant en temps de fortes eaux, en vue d'épargner aux pays de culture qui bordent l'Escaut et la Lys les désastres d'inondations redoutables, tout en évitant de détourner les eaux de crues de leur cours naturel.

Une semblable solution permettrait aussi une expansion plus grande de la marée, qui est arrêtée actuellement à l'écluse de Gentbrugge, où son jeu est d'environ $1^{m},50$.

Une commission d'enquête fonctionne en ce moment pour rechercher les remèdes aux inondations qui, comme celles d'octobre-novembre 1894, ont ravagé des parties du territoire le long de la Lys et de l'Escaut. D'autre part, un éminent spécialiste étranger, M. l'ingénieur Franzius, auteur des remarquables travaux de rectification du Weser, a été consulté au point de vue du régime de l'Escaut maritime.

De l'ensemble de ces études, le Gouvernement pourra tirer les conclusions

qui assureront à tous les intérêts en cause, agriculture, navigation, maintien des passes de l'Escaut, une situation satisfaisante.

Parmi les travaux à réaliser sans tarder, nous signalerons, outre l'amélioration de la section s'étendant de Synghem à Semmerzaeke, les importants travaux de reconstruction du pont de Termonde, lequel forme actuellement l'étranglement le plus sérieux de la rivière dans sa partie maritime, l'élargissement du lit du Bas-Escaut, la construction de quais à l'amont d'Anvers et enfin, à l'aval, les dragages destinés à améliorer la passe du fort Philippe. Ces derniers travaux, à raison de leur connexité avec ceux qui concernent les installations maritimes d'Anvers, ont été rattachés à l'article 14 ci-après.

ART. 11. — *Senne et Dyle. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 600,000 francs.

Ce crédit est indispensable pour permettre la continuation des travaux d'amélioration de ces deux rivières.

Les travaux d'amélioration de la Senne sont en voie d'achèvement dans la province d'Anvers ; ils pourront être bientôt commencés dans le Brabant.

Les travaux adjugés en dernier lieu pour l'amélioration de la Dyle, à Malines, sont en bonne voie d'exécution ; une nouvelle adjudication importante pourra avoir lieu prochainement.

Une partie du crédit sollicité sera également affectée à la reconstruction du barrage de Werchter sur la Dyle.

ART. 12. — *Canaux houillers. — Expropriations et travaux. — Honoraires.*

Crédit demandé : 1,400,000 francs.

La dernière section du canal du Centre et la partie métallique des ascenseurs, dont les fondations sont prêtes, coûteront environ 5 millions de francs. Le nombre considérable de parcelles qu'il a fallu exproprier, notamment dans la traverse de Houdeng-Goegnies et dans la région industrielle traversée par le canal, a beaucoup retardé l'achèvement de la voie destinée à relier Charleroi à Mons. Tout permet néanmoins de prévoir que, les dernières acquisitions faites, on pourra adjuger vers la fin de l'année la dernière section en question.

Deux de nos grands bassins seront ainsi mis en relation par un canal de $2^{m},40$ de mouillage, praticable pour des bateaux de 370 tonnes.

Mais ce n'est là qu'une partie du vaste programme qui consiste à relier au port d'Anvers, par Bruxelles, ces centres de production.

Le canal de Charleroi à Bruxelles, mis à grande section jusqu'à Seneffe, d'où le canal du Centre s'en détache, doit être aménagé entre Seneffe et Bruxelles. On va mettre la main à l'œuvre aux deux extrémités. L'écluse n° 54, à Bruxelles, est reconstruite et le Gouvernement compte être en mesure d'adjuger cette année encore l'écluse n° 55 ; d'autre part, les plans des expro-

priations sont déjà à l'enquête pour les territoires de Seneffe, Feluy et Arquennes, et les acquisitions de terrain y commenceront bientôt.

ART. 13 à 17. — *Travaux maritimes.*

Les articles qui précèdent ont généralement rapport à des travaux en cours dont l'achèvement se poursuit avec régularité; si les améliorations que ceux-ci assurent sont destinées à exercer une influence favorable sur le bien-être général, elles ne sont pas, à ce point de vue, au même rang que les travaux dont il va être question dans les articles suivants, et qui répondent, eux, à des nécessités nouvelles créées par l'évolution économique.

L'activité et la richesse d'un pays ont pour aliment principal les transactions qui s'opèrent sur son territoire; c'est donc un intérêt vital qui s'attache à toutes les mesures propres à solliciter l'affluence des transactions dans le pays, à assurer le développement du marché national.

Le bas prix des transports, la facilité et la sûreté des communications, tant par mer que par terre, sont, dans les conditions où se meut actuellement l'industrie, des facteurs essentiels de succès, et la prospérité industrielle du pays est liée à l'abaissement des tarifs et des frets.

Les dépenses effectuées dans cet ordre de choses ne tardent pas, d'ailleurs, à devenir productives pour le Trésor lui-même. Ainsi, les améliorations de toute espèce apportées, dans ces derniers temps, au chemin de fer, n'ont-elles pas eu pour résultat immédiat l'accroissement continu des recettes? En regard de 140 millions de dépenses nouvelles, depuis 1884, se place un accroissement da recettes nettes de 40 millions par an.

Les statistiques générales attestent avec éloquence les progrès remarquables de notre pays sur le terrain commercial : de 202 millions de francs en 1831, notre commerce général s'est élevé à 6 millards 137 millions, en 1890; il est donc plus de trois fois décuplé. Il est triple de celui de l'Italie; il atteint la moitié de celui de l'Angleterre et de l'Allemagne; il dépasse enfin la moitié de celui de la France, qui se monte à peine à 10 milliards. Toute proportion gardée, notre pays marche donc de loin à la tête des nations du continent.

Cette situation est due, sans doute, avant tout, à l'initiative privée, à l'effort individuel, stimulés par le concours des pouvoirs publics; mais elle est due aussi, il est permis de l'affirmer, à une gestion sage et prévoyante des finances publiques, dominée par la préoccupation d'employer les revenus et le capital de l'État à développer notre outillage de transports, à le maintenir sans cesse à la hauteur des besoins et du progrès.

La Belgique n'a, en effet, d'autre dette que les deux milliards dont nos chemins de fer, nos ports, nos rivières canalisées et nos canaux forment à eux seuls la contre-valeur. Nos monuments, nos musées, nos universités, nos établissements d'enseignement artistique, scientifique et professionnel, les voies concédées qui doivent faire retour à l'État, les grandes routes dont le capital d'établissement est, pour la plupart, depuis longtemps amorti, les travaux

importants qui assurent notre défense nationale, viennent en quelque sorte en excédent d'actif dans ce bilan général de l'État.

L'instrument de notre fortune, l'outillage qui a permis d'élever le montant annuel de nos affaires à plus de 6 milliards, n'a donc coûté au pays, depuis 1830, que 2 milliards : il comprend nos ports maritimes d'Anvers, de Gand et d'Ostende, 5,316 kilomètres de chemins de fer, y compris 991 kilomètres de lignes vicinales, 9,039 kilomètres de grande voirie, 23,000 kilomètres de voirie vicinale et 2,205 kilomètres de canaux et rivières navigables.

Dans l'œuvre de la création de son outillage économique, la Belgique a été de tout temps la première à accueillir tous les progrès. La première des nations du continent, elle a construit des chemins de fer sur son territoire, et il y a quinze ans déjà que les installations maritimes d'Anvers, auxquelles l'État a consacré plus de 100 millions de francs en travaux et en rachat de péages, ont fait d'Anvers le port le mieux armé de l'Europe continentale.

Mais d'autres nations rivalisent avec nous sur ce terrain comme sur tous les autres.

C'est par 5 milliards et demi que se chiffre, en France, le total des dépenses faites, dans ces dernières années, pour l'armement des ports et la création de lignes de pénétration et de transit.

Les ports de Hambourg et de Brême et leurs succursales de Cuxhaven, de Nordenham et de Bremerhaven, postes d'accostages rapides et profonds, viennent d'être transformés, à leur tour, au prix de plusieurs centaines de millions de marks.

En Hollande, depuis seize ans, 197 millions de florins, plus de 400 millions de francs, ont été dépensés en travaux du même ordre, et le programme économique du gouvernement des Pays-Bas comporte encore, de ce chef, une dépense de 45 millions de francs.

Fort heureusement, les nécessités qui s'imposent à nous pour répondre à l'effort qui se produit autour de notre pays, pour nous maintenir au rang que nous avons su conquérir, n'atteignent pas de pareilles proportions.

Si la Belgique est, par excellence, un pays de transit, la voie naturelle que doivent suivre les passagers, les services postaux et les marchandises entre l'Europe centrale, l'Angleterre et les pays d'outre-mer; si nous devons ce privilège à notre situation géographique, il n'est pas moins vrai que les conditions économiques des transports, l'abaissement des tarifs dans les pays étrangers, les aménagements sans cesse perfectionnés de ceux-ci, pourraient si nous n'y veillons, compromettre gravement nos positions acquises.

La navigation s'est transformée, la vitesse est devenue une condition essentielle exigée par la clientèle des transports; la rapidité des paquebots et leur énorme capacité, que l'on cherche à accroître encore, ont profondément modifié les conditions ancieunes de la concurrence. On lance aujourd'hui des navires qui, avec un déplacement total de 19,000 tonnes et une longueur de 190 mètres, marchent à une vitesse de 20 nœuds et plus.

Le Gouvernement belge n'est pas resté indifférent au spectacle de cette transformation et, dans sa sphère d'action, il a pris les mesures que la situa-

tion commandait. Les péages sur les voies navigables ont été considérablement réduits; les tarifs des chemins de fer ont été remaniés et largement abaissés; on a mis à l'étude et déjà même réalisé en partie des tarifs mixtes qui comportent, pour certaines marchandises, le transport par voie ferrée et par mer.

C'est encore dans le même ordre de préoccupations que le Gouvernement a soumis à la Législature un projet de loi autorisant la suppression du droit de fanal, sacrifiant ainsi une recette de près de un million et demi de francs qui pesait sur le commerce maritime.

Ces mesures ne sont point suffisantes, et le moment est venu de leur donner un complément nécessaire par un ensemble de travaux à exécuter dans nos ports.

La sollicitude des pouvoirs publics à l'endroit de cette vaste entreprise a été puissamment stimulée, dans ces dernières années, par les vœux du monde industriel ainsi que des populations qui, à raison de leur situation géographique ou économique, ont compris l'intérêt que présentent le développement et le progrès des transports.

ANVERS.

Le port d'Anvers, bien avant tous les autres ports du continent, s'est trouvé armé d'une manière exceptionnelle pour le transit; il a servi de modèle et de type pour la transformation et l'aménagement de ses concurrents. Ses accostages directs à quai, par 8 mètres de mouillage et plus, étaient, naguère encore, uniques sur le continent, et notre métropole commerciale a pris, dans les vingt dernières années, un essor qui la maintient au rang des grandes places maritimes de l'Europe.

De 1,317,315 tonnes à l'entrée, en 1870, le mouvement du port d'Anvers a monté à 4,499,044 tonnes, en 1890, et à 4,617,486 tonnes, en 1894.

Le Gouvernement, qui n'a pas un instant détourné son attention de notre premier port national, peut donc se féliciter du résultat des sacrifices faits jusqu'aujourd'hui. C'est avec raison qu'il a consacré plus de 80 millions aux travaux maritimes et plus de 40 millions à l'amélioration et à l'entretien de l'Escaut; c'est avec non moins de raison qu'il poursuivra l'œuvre dont le succès est déjà constant.

La suppression du droit de fanal et le dégrèvement corrélatif demandé à la ville d'Anvers constitueront au profit de ce port un avantage correspondant à un capital de près de 70 millions de francs, auquel viendra s'ajouter la plus-value à résulter des travaux d'agrandissement.

Le Gouvernement, se préoccupant de besoins futurs dont on ne saurait déterminer dès à présent les limites, songe à la possibilité d'étendre la rade et les accostages de l'Escaut à l'aval de la ville sur un développement de plusieurs kilomètres. Ce vaste projet nécessite l'adhésion de la ville au principe ainsi qu'un accord sur certains points essentiels, notamment le déplacement de l'enceinte du Nord.

Divers projets ont déjà vu le jour, et le Gouvernement, non content de les avoir soumis aux études techniques du corps des ponts et chaussées, a con-

NOTE PRÉLIMINAIRE.

sulté un spécialiste éminent, M. l'ingénieur Franzius, que les travaux d'amélioration du Wéser ont mis au premier rang des hydrauliciens. Mais, quelque prochain que puisse être le résultat de ces études, les travaux à l'aval d'Anvers prendront plusieurs années. Aussi le Gouvernement estime qu'il faut, pour faire face à des besoins urgents, tirer de l'état actuel des choses tout le parti possible : indépendamment des quais à construire entre la nouvelle écluse et celle du Kattendyk, et dont le tracé dépendra du grand projet de la rectification d'aval, le Gouvernement se propose de créer, à l'amont des quais actuels et vers le Sud, environ 2,000 mètres de quais en eau profonde. Il est reconnu aujourd'hui que, moyennant une amélioration du fleuve entre Burght et la tête de Flandre, une extension importante des accostages vers le Sud est facilement réalisable.

Le coût de ces travaux atteindra une dizaine de millions de francs. L'État prendra cette dépense à sa charge parce que les travaux s'exécuteront sur son domaine; mais la ville d'Anvers, aura, conformément aux précédents, à supporter les frais d'armement et de superstructure des quais.

La convention ci-jointe, en date du 8 mai 1895, règle les conditions d'établissement des nouveaux quais et le partage des recettes de l'exploitation. Elle se réfère, pour toutes les clauses essentielles, à la convention conclue entre l'État et la ville d'Anvers sous la date du 16 janvier 1874; elle précise toutefois plus nettement que cette dernière, sur différents points, les obligations respectives des parties. Elle met à la charge de la ville une partie des frais des expropriations nécessaires pour donner au quai une largeur de 35 mètres au droit de la citadelle du Sud. Elle permet enfin à la ville (art. 1, § 4) d'acquérir une zone de terrain de 100 mètres de largeur en arrière du quai proprement dit, dont la largeur sera également de 100 mètres. C'est dans un esprit de prévoyance, en vue de réserver tous les besoins de l'avenir, que cette largeur totale a été convenue. On conçoit aisément, en effet, les services qu'une zone de terrain libre de 100 mètres de largeur est appelée à rendre, si l'on envisage les facilités de l'exploitation du port, la nécessité de créer des lieux de dépôt et des emplacements pour la construction d'entrepôts, de magasins et d'établissements maritimes.

Une place est réservée à l'extrémité amont de la rade pour la création d'une cale sèche de grande dimension. (Art. 8.)

Dans le chiffre de dépenses précité sont compris les travaux d'appropriation des ouvrages militaires entamés par le nouveau quai.

Le crédit de 4,000,000 de francs demandé à l'article 14 servira à l'exécution de ces travaux; il sera affecté aussi en partie à la continuation des dragages de la passe du fort Philippe, où, au prix de 2 millions de francs, on veut maintenir une amélioration du mouillage de cette passe difficile pour la navigation. Le crédit relatif à ce travail était rattaché au poste « Escaut » dans les Budgets précédents.

Cet ensemble de mesures et de travaux ne pourra manquer d'accroître la vitalité de notre premier port, et l'on peut être assuré que, grâce au concours de l'État et de la ville d'Anvers, grâce à la réunion de tous les efforts, il se

maintiendra dans le monde maritime au rang élevé qu'il a occupé jusqu'à présent.

GAND.

A côté d'Anvers, Gand a grandi et son mouvement à l'entrée qui, en 1870, ne dépassait pas 73,205 tonnes, a atteint 428,795 tonnes en 1890 et 462,285 tonnes en 1894.

La convention du 31 octobre 1879 intervenue entre la Belgique et les Pays-Bas a permis de donner au canal de Gand à Terneuzen un mouillage minimum de 6m,05 et de faire arriver à Gand des navires jaugeant 1,500 à 2,000 tonnes; mais cette convention présente une lacune : tandis que tous les ouvrages du canal étaient conçus en vue d'un trafic important et régulier, l'écluse d'entrée, à Terneuzen, conservait des dimensions à ce point insuffisantes, qu'aujourd'hui encore l'accès vers Gand de navires de 5m,47 de tirant d'eau n'est possible, à raison des circonstances de vent et de marée, que pendant 290 jours par an, en moyenne.

Il est aisé de concevoir combien ces conditions précaires pèsent sur le développement des relations de Gand avec les pays d'outre-mer, surtout en ce qui concerne les lignes de navigation régulière.

La construction d'une nouvelle écluse à Terneuzen s'impose donc comme le complément logique de la convention de 1879, et le Gouvernement n'a pas hésité, il y a plusieurs années déjà, à reconnaître que le moment était venu d'assigner à cet ouvrage des dimensions en rapport avec celles des autres parties du canal.

Mais, depuis longtemps déjà, le commerce gantois a des visées plus hautes et l'exécution intégrale du programme conçu il y a 15 ans serait impuissante à le satisfaire.

Le Gouvernement ne méconnait pas que ces vues nouvelles se justifient dans une large mesure par des considérations analogues à celles exposées plus haut; il n'hésite pas davantage à reconnaître que l'existence et le maintien — garantis par les traités — du canal maritime qui met le port de Gand en communication directe avec la mer, sont d'intérêt général et national.

Mais, d'autre part, la pratique constante veut que l'intervention des villes intéressées soit réclamée chaque fois qu'il est procédé à des travaux que n'exige pas impérieusement le régime naturel de la voie navigable — fleuve ou canal — qu'il s'agit de transformer.

C'est en s'inspirant de ces considérations que le Gouvernement a conclu avec la ville de Gand, sous la date du 15 novembre, une convention qu'il soumet à l'approbation des Chambres et qui définit les obligations réciproques de l'État et de la ville de Gand.

Partant du principe que l'État est tenu de construire à Terneuzen, à ses frais exclusifs, une écluse en rapport avec les autres ouvrages du canal, le Gouvernement se borne à réclamer de la ville de Gand une participation du tiers dans la dépense résultant des travaux complémentaires qui doivent

transformer le canal actuel en une voie maritime de 7m,80 de mouillage. En vue de simplifier les comptes, cette participation a été chiffrée au montant de 4,714,000 francs et fixée à forfait sous la réserve qui fait l'objet de l'article 6, § 2, de la convention.

Les travaux seront exécutés en partie sur le territoire néerlandais, après entente avec le Gouvernement des Pays-Bas. La convention internationale qui doit régler cet objet n'est pas encore conclue, mais la Commission qui a été chargée de préparer les éléments de la solution a terminé ses travaux depuis quelques jours.

OSTENDE.

A Ostende aussi les installations actuelles sont insuffisantes. Le commerce local ne dispose que de bassins auxquels donne seule accès une écluse dont le busc n'admet que des navire de 5m,30 de tirant d'eau, en moyenne, et dont la largeur n'excède pas 12 mètres.

Aussi, la ville d'Ostende prend-elle à sa charge la construction d'un nouveau bassin à flot, dont le coût atteindra 4,930,000 francs, et qui se trouvera en communication avec le canal de Bruges à Ostende et, par conséquent, avec les bassins actuels. De son côté, l'État assume la charge d'agrandir l'avant-port, non seulement en vue d'accroître les emplacements trop restreints affectés au service des paquebots-poste de la ligne d'Ostende-Douvres, mais encore pour doter le commerce d'Ostende de quais établis sur fondations profondes et directement accostables en tout état de marée. Les profondeurs y seront maintenues grâce aux courants créés par l'évacuation des eaux intérieures, laquelle s'opère par les écluses de Slykens et de la Noordheede, ainsi que par le fonctionnement d'un grand bassin de chasse à creuser sur la rive est de l'avant-port.

La question si longtemps agitée de l'amélioration de l'écoulement des eaux du Camerlynkx et de la Noordheede trouvera dans la disposition du projet une solution particulièrement avantageuse; ces eaux seront déversées directement dans l'avant-port, conformément au désir des Wateringues intéressées.

L'exécution du plan nécessite la suppression des huitrières établies le long de la rive ouest de l'arrière-port, lequel sera incorporé dans l'avant-port; mais pour ne pas nuire à cette branche du commerce d'Ostende, l'Etat accordera des concessions nouvelles et utilisera à cet effet une partie des terrains qu'il possède sur la rive opposée du port; ces terrains se prêtent parfaitement à l'installation des huitrières à déplacer et à leur extension dans l'avenir.

L'ensemble des travaux à charge de l'État est évalué à 5 millions de francs environ, non compris la cale sèche dont le coût est estimé à 1,350,000 francs. Ce dernier ouvrage est réclamé notamment par l'administration de la marine qui ne sera plus obligée d'envoyer ses paquebots se faire réparer, au moindre accident, à Anvers ou en Angleterre.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

Le programme des travaux d'amélioration du port d'Ostende comprend, en outre, le creusement de la passe Est du Stroombank, destinée à compléter celle qui a été créée, avec succès, à travers le même banc à l'ouest du port, en vue d'améliorer l'accès de celui-ci; la création de la passe de l'est rendra plus efficace l'action des courants de marée qui traversent la petite rade d'Ostende, et préservera celle-ci des envasements que l'on y constate aujourd'hui.

Une convention a été conclue avec la ville d'Ostende pour régler les obligations respectives de l'État et de la ville. Le Gouvernement en demande aux Chambres législatives la ratification et sollicite un premier crédit de 3 millions pour commencer les travaux.

BRUGES ET HEYST.

Anvers, Gand et Ostende sont les trois ports en faveur desquels l'intervention et l'initiative directes de l'État, propriétaire du fleuve, du canal ou de l'accès, s'imposent en ordre principal; mais l'étude des questions de transport et, comme on l'a vu précédemment, la transformation des instruments et des modes de transport maritime ont attiré l'attention du Gouvernement sur le complément que réclame l'outillage maritime du pays.

Le mouvement d'expansion commerciale, les relations habituelles et toujours croissantes des divers marchés ont provoqué la création de nombreuses lignes régulières et rapides dont l'armement devient de plus en plus gigantesque.

Pour bon nombre d'entre elles, l'escale entre les ports d'attache et de destination est une nécessité, soit au point de vue des transports postaux, soit pour compléter le chargement ou pour faire du charbon; mais le coût élevé de la dépense journalière exige que les escales se fassent dans des conditions de grande rapidité, et, par conséquent, autant que possible dans des ports situés à la côte même.

L'outillage maritime belge est, à cet égard, insuffisant, et le Gouvernement estime que le moment est venu de faire les sacrifices nécessaires pour le compléter : telle est la raison d'être du *port de Heyst*, qui comprendra les installations spéciales susceptibles de desservir le trafic rapide et celui des escales.

Située à l'ouest de l'Europe centrale, placée dans des conditions géographiques, politiques et économiques des plus avantageuses, la côte belge est naturellement désignée pour recueillir au passage le traffic rapide d'une grande partie du continent européen.

Attirer à eux ces courants de transport est devenu la préoccupation constante de nos voisins du Nord et de ceux du Midi.

Il importe que, sans rien abandonner des règles de la prudence, nous ne nous laissions pas devancer dans cette voie.

Les circonstances actuelles ont paru propices pour aborder cette importante question.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

On sait avec quelle persévérante tenacité les représentants de la ville de Bruges ont apporté à la tribune nationale l'écho des revendications du chef-lieu de la West-Flandre. La question de Bruges port de mer est de celles qui, depuis plus de quinze ans, ont été l'objet des études les plus complètes et des controverses les plus vives. Commission gouvernementale de 1878, Commission internationale de 1884 et comités spéciaux se sont prononcés en sens divers. Dès 1890, de l'avis conforme du comité permanent des ponts et chaussées, le Gouvernement avait annoncé aux Chambres que, le jour où la solution pourrait se réaliser, c'est par Heyst qu'il conviendrait de créer l'accès au port de Bruges.

Les dernières études, des plus attentives, sont venues mettre en relief la nécessité urgente d'une décision, en même temps qu'elles ont fait mieux apparaître la possibilité de donner satisfaction aux vœux de la population brugeoise.

La nécessité reconnue de créer le port d'escale qui sera pour notre outillage maritime ce qu'est Cuxhaven pour Hambourg, Bremerhaven pour Brême et, dans une certaine mesure. Hoek van Holland pour Rotterdam, a déterminé le Gouvernement à faire un appel public, par voie de concours, pour la création et l'exploitation des deux ports de Heyst et de Bruges.

Comme emplacement Heyst, situé dans le voisinage immédiat des grandes profondeurs, offre un accès facile aux navires de grand tirant d'eau. L'atterrage sous marin se distingue par une stabilité remarquable, et l'on n'y rencontre pas les bancs et les seuils qui encombrent d'autres points du littoral.

La question du dispositif du port a été longuement discutée : après que la Commission gouvernementale eut émis son avis à la quasi-unanimité, des ingénieurs et des marins étrangers, dont la compétence est reconnue, ont été consultés, et leur opinion concordante donne toute assurance au Gouvernement.

En 1888, le Gouvernement avait annoncé à la Législature son intention de créer aux frais de l'État le nouveau port de Bruges et sa voie d'accès, moyennant la participation financière de la province et de la ville, cette dernière ayant à sa charge non seulement les installations maritimes locales, mais encore une intervention dans le coût du canal.

Renchérissant sur ses conditions premières, le Gouvernement décline aujourd'hui toute intervention financière dans le canal et dans les installations de Bruges, pour borner sa participation aux travaux du port d'escale ; il se décharge également des frais d'entretien et d'exploitation des ports, moyennant une concession de péages accordée à une société concessionnaire qui aura la charge d'intervenir dans le coût des travaux du canal.

Le Gouvernement estime que la coopération de l'initiative privée est nécessaire dans pareille entreprise, et s'inspirant des exemples des pays voisins, il abandonne l'exploitation du port aux concessionnaires ; il trouvera, d'autre part, la compensation de son intervention dans les recettes de transports par chemins de fer, etc., qui seront proportionnelles au mouvement créé dans les ports ; nous avons vu au début de cet exposé quelle en est la productivité.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

Une convention a été conclue, le 1er juin 1894, entre l'État et les concessionnaires; elle est jointe avec ses annexes au présent projet de loi.

L'intervention de l'État est limitée à un forfait absolu de 26,810,629 francs. La ville de Bruges versera pour les travaux, y compris le subside de 2 millions que lui accorde la province de la Flandre occidentale, une somme de 9,758,446 francs, dont 4,500,000 francs par l'intermédiaire de la société concessionnaire dont elle fera partie. L'excédent, soit 2,400,000 francs, sera payé par la société concessionnaire, qui est tenue, en outre, de posséder un capital de roulement de 2,100,000 francs.

Le crédit de 5,000,000 de francs demandé permettra de faire face aux premiers payements.

Sur ce crédit seront également imputés les traitements et émoluments du personnel chargé de la surveillance et du contrôle des travaux.

BRUXELLES.

Pour compléter l'examen de toutes les questions qui se rattachent au même ordre d'idée, il reste à envisager les projets relatifs aux *installations maritimes de Bruxelles.*

Bruxelles possède depuis des siècles une voie de pénétration qui est sa propriété. Si remarquable qu'elle fût à l'époque où elle a été établie, ses dimensions ne répondent plus aux exigences du trafic et le commerce local en poursuit l'amélioration.

Après de longues controverses, les intéressés en sont arrivés aujourd'hui à préconiser l'approfondissement du canal à 5,50 mètres et l'établissement de bassins, à Bruxelles, à l'aval des installations existantes.

L'intervention de l'État a été sollicitée et le Gouvernement estime qu'il convient de préciser les raisons qui peuvent la justifier.

Il ne peut, tout d'abord, être question pour l'État de participer à la dépense de l'outillage local de Bruxelles. La règle de non-intervention est trop absolue, et trop rigoureusement observée, pour qu'elle souffre une seule exception; mais le canal de Willebroeck, qu'il s'agit d'agrandir, forme un tronçon de la voie navigable qui relie le port d'Anvers aux bassins du centre et de Charleroi et, par delà, à l'Est de la France et à l'Alsace-Lorraine.

Bien que le canal ne soit pas sa propriété, le Gouvernement pense donc qu'il convient d'en subsidier, dans une équitable proportion, les travaux d'agrandissement. Il a mis d'ailleurs à son intervention cette condition, que le canal fera, gratuitement, retour à l'État lorsque la société qui se constitue pour l'exploitation du canal transformé aura achevé son terme de concession.

Cette société, à laquelle participeront tous les pouvoirs publics, État, province, ville de Bruxelles et faubourgs, exécutera les travaux de transformation du canal et exploitera le nouveau port.

Sur un capital de 53,580,000 francs, l'État souscrira 10 millions de francs,

dont il se libérera par annuités d'après le système inauguré lors de la constitution de la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

L'accord entre les participants existe en principe, et les statuts de la société pourront, suivant toute probabilité, être soumis prochainement à l'approbation du Parlement; le crédit demandé à l'article 17 permettra de payer la première annuité.

Ces projets et ces travaux forment un vaste ensemble; ils créeront, sur plusieurs points du pays, des centres d'activité et d'initiative. Leur réalisation ne peut manquer de contribuer puissamment au développement du travail national, et le Gouvernement a pensé qu'après l'achèvement des travaux de défense que le pays a décidés dans un esprit de patriotique abnégation, il convenait d'envisager dans leur ensemble les dépenses qui s'imposent si l'on veut maintenir la Belgique, dans la lutte économique, au niveau de ses plus puissants voisins.

Ce ne sera, certes, pas là l'œuvre d'un jour, et il faudra des années pour réaliser les progrès que nous avons en vue. Il n'en résultera donc pour le Trésor public qu'une charge annuelle modérée, dont le poids se fera d'autant moins sentir que les travaux projetés amèneront, sur tous les points du pays, un surcroît de prospérité; ils seront, pour la classe ouvrière, un nouveau témoignage de la sollicitude des pouvoirs publics.

2° MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

ART. 18. — *Chemin de fer. — Voies et travaux.*

Crédit demandé : 17,550,400 francs.

A. Travaux . . . . . fr.	6,400,000	»
Ce crédit sera affecté, à concurrence de la plus-value des installations nouvelles sur les installations anciennes, aux dépenses suivantes :		
1° Continuation des travaux d'aménagement des gares d'Anvers;		
2° Continuation des travaux de construction d'un arsenal à Salzinnes-lez-Namur;		
3° Pont du Val-Benoît, à Liége (part du chemin de fer);		
4° Bâtiments et voies : travaux nouveaux ou d'achèvement sur divers points du réseau, notamment à Malines, Bruxelles		
A REPORTER . . fr.	6,400,000	»

Report. . fr.	6,400,000	»
(Allée-Verte), Angleur. Warquignies, Jemappes, Jumet-Brûlotte. Luttre. Haine-Saint-Pierre. Ramillies, Arlon. Rhisnes, etc.		
B. Travaux généraux. . . . . fr.	1,707,000	»
Ouverture de haltes et points d'arrêt. établissement de gares; jonction de raccordements particuliers; installations électriques (bâtiments et fondations); fondations de machines, outils et engins de traction: fondations de pont à peser; barrières roulantes à établir par mesure de sécurité; suppression de passages à niveau; mobilier, ameublement, instruments et outils, en extension: travaux en vue d'éviter les accidents, travaux de sécurité et établissement de garde-corps aux ouvrages d'art; travaux d'hygiène; établissement de trottoirs pour l'embarquement des voyageurs dans les stations intermédiaires; établissement de voies de garage en cul-de-sac sur les lignes rapides; établissement de voies de manœuvre en cul-de-sac, à l'extrémité des faisceaux de voies pour marchandises.		
C. Chemins de fer en construction, raccordements aux stations et dédoublement de voies.		
Ce crédit sera affecté notamment aux dépenses suivantes :		
a) I. — Continuation des travaux de la ligne de Wanlin à Anseremme. Communauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Yvoir. Raccordement vers Yvoir de la ligne de Mettet à Anhée avec celle de Namur à Givet. . fr.	600,000	»
II. — Continuation des travaux de Gedinne à Houyet. .	2,100,000	»
III. — Continuation de la ligne d'Ermeton à Florennes Sambre-et-Meuse.	60,000	»
IV. — Construction de la ligne d'Yvoir à Ciney. . . .	750,000	»
V. — Ligne de l'Amblève. Règlement du procès terminé par jugement du 27 juillet 1894.	793,400	»
VI. — Continuation des travaux de la ligne d'Anvers-Sud à Malines	500,000	»
VII. — Construction de la ligne de Blaton à Quevaucamps	80,000	»
VIII. — Raccordement entre les lignes de Manage à Mons et d'Écaussines à Erquelinnes. Agrandissement de la station de Haine-Saint-Pierre	150,000	»
IX. — Construction d'une ligne de Couillet-Montigny à Acoz	100,000	»
X. — Construction d'une ligne de Hal à Schaerbeek. Raccordement au Parc du Cinquantenaire	300,000	»
XI. — Ligne de ceinture de Bruxelles	400,000	»
A reporter . . . fr.	13,940,000	»

NOTE PRÉLIMINAIRE.

REPORT . . . fr.	13,940,000	»
XII. — Construction de la ligne de Mons à Boussu . .	330,000	»
b) Dédoublement des voies des lignes d'Autel-Bas-Sterpenich, Luttre-Gosselies, Warquignies-Saint-Ghislain, Piéton-Trazegnies, Faurœulx-Buvrinnes, Peissant-Erquelinnes, Jumet-Brûlotte-Gilly, Jumet-Brûlotte-Marchiennes, etc. .	1,130,000	»
c) Raccordements et aménagements. Stations de Bleyberg, Malines, Muysen, etc.	1,000,000	»
D. Rails	730,000	»
somme nécessaire pour couvrir la différence de prix résultant de l'augmentation du poids des rails, des accessoires et des appareils spéciaux, soit $^{1}/_{33}$ du prix total.		
E Pont à peser, grues hydrauliques, plaques tournantes et matériel spécial	280,000	»
F. Pierrailles destinées à augmenter, sur les lignes à circulation rapide, l'épaisseur de la couche de ballast	100,000	»
TOTAL . . . fr.	17,330,400	»

ART. 19. — *Chemin de fer. — Traction et matériel.*

Crédit demandé : 5,602,337 francs.

A. Matériel de traction et de transport :			
32 locomotives. . . . . fr.	1,691,020	»	
18 tenders	91,422	»	
580 wagons et fourgons pour trains de marchandises	1,427,627	»	
168 véhicules (voitures, trucks, boxes, fourgons) pour trains de voyageurs	1,330,268	»	
Freins avertisseurs et appareils d'échange destinés à ce matériel	115,000	»	
1000 bâches.	68,000	»	
			4,743,337 »
B. Éclairage et chauffage :			
Éclairage électrique (Schaerbeek, Gand, Arlon) . . . . . fr.	400,000	»	
Usine à gaz riche de Verviers	80,000	»	
Chauffage des trains à la vapeur	50,000	»	
			530,000 »
C. Outillage :			
Gros outillage . . . . . fr.	200,000	»	
Petit outillage	50,000	»	
			250,000 »
A REPORTER. . . . fr.			5,532,337 »

REPORT. . . fr.		5,523,337 »
D. Mesures préventives des accidents du travail :		
Application de marche-pieds aux wagons fermés . . . . . fr.	29,000 »	
Appropriation de wagons à haussettes avec frein à vis, en vue de supprimer le danger du passage des freineurs d'une guérite à l'autre . . .	50,000 »	
		79,000 »
TOTAL . . . fr.		5,602,337 »

ART. 20. — *Postes. — Construction, agrandissement et appropriation de locaux.*

Crédit demandé : 455,000 francs.

Ce crédit est destiné à la construction, à l'agrandissement et à l'appropriation de bureaux de poste, notamment à Liége, Louvain, Namur, etc.

ART. 21. — *Télégraphes et téléphones. — Lignes nouvelles, bâtiments, appareils, etc.*

Crédit demandé : 1,842,000 francs.

1° Télégraphes. — Lignes nouvelles, fils supplémentaires, bureaux nouveaux, appareils de communication directe, transformation d'installations télégraphiques . . . . . fr. 29,900 »

2° Téléphones :

a. Extensions des réseaux téléphoniques. fr.	268,000 »	
b. Construction de réseaux téléphoniques auxiliaires	92,000 »	
c. Circuits supplémentaires pour la téléphonie à grande distance	10,500 »	
d. Rachat des installations interurbaines des réseaux de Malines et de Courtrai.	6,000 »	
e. Plus-value des fils télégrapho-téléphoniques en fer à remplacer par des fils de bronze, pour la téléphonie à grande distance	19,000 »	
f. Réfection des réseaux téléphoniques . .	168,000 »	
		563,500 »

3° Locaux télégraphiques et mixtes :

Construction et agrandissement de locaux	124,500 »
A REPORTER . . . fr.	918,900 »

NOTE PRÉLIMINAIRE.

	REPORT. . . . fr.	918,900
4° Locaux téléphoniques :		
a. Travaux jusqu'à la mise sous toit du bâtiment pour le bureau central téléphonique de Bruxelles.	345,000 »	
b. Acquisition de terrains et construction d'immeubles pour bureaux centraux téléphoniques	390,000 »	
c. Construction d'un magasin à Verviers .	5,000 »	
		740,000 »
5° Installation de l'éclairage électrique dans les bureaux télégraphiques et téléphoniques		5,000 »
6° Extension des installations de l'Hôtel central des Postes et des Télégraphes, à Bruxelles.		379,100 »
	TOTAL . . fr.	1,842,000 »

ART. 22. — *Marine.*

Crédit demandé : 35,000 francs.

Ce crédit est demandé pour la construction d'un bâtiment destiné aux bureaux du pilotage à Ostende.

ART. 23. — *Postes et Marine. — Installation des administrations centrales. Travaux de construction.*

Crédit demandé : 600,000 francs.

Les services de l'Administration des chemins de fer peuvent être transféré dans les nouveaux locaux construits à leur usage, rue Beyaert, à Bruxelles.

Le Gouvernement peut dès lors disposer de l'immeuble qu'occupent actuellement ces services, rue Ducale; c'est sur l'emplacement de cet immeuble que seront érigés les bâtiments destinés aux installations de l'Administration centrale des postes et à celles de l'Administration de la marine. On sait que les services ressortissant à ces administrations sont aujourd'hui établis dans des immeubles loués par l'État et disséminés dans divers quartiers de la ville. C'est en vue de les réunir dans un même local que le Gouvernement a acquis les maisons sises dans l'espace compris entre les rues Ducale, de la Presse et de Louvain.

Il y a utilité d'entreprendre bientôt les nouvelles constructions.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

On pourra démolir les constructions anciennes et commencer avant l'hiver les fondations des nouveaux locaux, dont les plans sont définitivement arrêtés. Un premier crédit de 600,000 francs est sollicité à cette fin.

A l'occasion de la seconde demande de crédit, qui devra figurer au Budget de 1896, le Gouvernement aura soin de faire connaître le coût total de la construction à élever, sur le principe de laquelle la Législature s'est déjà prononcée.

3° MINISTÈRE DE LA GUERRE.

ART. 24. — *Artillerie de place.*

Crédit demandé : 3,000,000 de francs.

Le crédit demandé permettra de poursuivre la fabrication des affûts, plates-formes, armements, accessoires et munitions nécessaires aux bouches à feu perfectionnées, en acier, qui existent dans l'armement des ouvrages de la position d'Anvers. Il servira, en outre, à l'acquisition et à l'usinage de blocs d'acier destinés à constituer une partie des bouches à feu qui manquent encore au parc mobile de cette position.

ART. 25. — *Amélioration du casernement. — École militaire.*

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

Aucune somme n'a pu être consacrée en 1894 aux travaux relatifs à la nouvelle École militaire, ni à la caserne d'infanterie à l'emplacement de la prison des Petits-Carmes, ni à l'agrandissement des casernes d'Arlon et de Beverloo, travaux renseignés dans la note préliminaire justifiant le crédit de 500,000 francs demandé l'année dernière.

Par contre, une somme de 550,000 francs a été appliquée à la mise en adjudication des travaux de construction et d'agrandissement pour servir au casernement à Malines, Liége, Bruxelles, Gand et Brasschaet.

Ces travaux seront exécutés dans le cours de la présente année.

Le nouveau crédit de 2,000,000 de francs demandé sera employé au payement des dépenses résultant de l'exécution des travaux suivants :

Acquisition et nivellement du terrain de la nouvelle École militaire;

Commencement des travaux de construction de la caserne d'infanterie, rue des Petits-Carmes;

Continuation des travaux d'agrandissement et d'appropriation des casernes de Bruges, Brasschaet, Liége, Arlon, Beverloo, Namur et Tournai;

Travaux d'amélioration dans les casernes et hôpitaux militaires du pays,

comprenant notamment l'installation de salles d'affusion, de pavillons, de latrines, de locaux de détention, l'établissement de distributions d'eau alimentaire, etc., etc.

ART. 26. — *Renforcement des ouvrages de fortification de la position d'Anvers.*

Crédit demandé : 200,000 francs.

Le Gouvernement a annoncé, dans la note préliminaire du Budget extraordinaire de 1894, qu'une somme de 1,000,000 de francs serait nécessaire pour l'achat et le montage des coupoles du fort de Lierre, et un crédit de 300,000 francs a été porté à ce Budget pour couvrir les dépenses à faire pendant l'année 1894.

Une somme de 200,000 francs est nécessaire pour payer les dépenses qui seront faites pendant l'exercice courant.

Par suite des offres très favorables présentées lors des récentes adjudications pour les fournitures de coupoles, des économies très importantes ont pu être réalisées sur les prévisions de dépenses et tout permet de croire que la somme de 1,000,000 de francs signalée ci-dessus pourra être réduite à 500,000 francs.

ART. 27. — *Acquisition de matériel pour l'approvisionnement de siège des ouvrages de la position d'Anvers.*

Crédit demandé : 57,000 francs.

Pour compléter cet approvisionnement, il faudrait faire une dépense de fr. 167,040 97 ; mais, en se bornant à l'approvisionnement des ouvrages de première ligne et en utilisant les approvisionnements des forts de la Tête-de-Flandre, Lillo et Liefkenshoek, déclassés, ainsi que celui de l'enceinte d'Anvers, la dépense peut être réduite à 57,000 francs.

ART. 28. — *Transformation des champs de tir de l'infanterie.*

Crédit demandé : 60,000 francs.

En attendant que la question de l'appropriation des stands communaux soit résolue, il est indispensable et urgent d'établir aux champs de tir d'Arlon, de Beverloo, de Brasschaet et d'Ostende, le système de cibles par blocs avec abris spéciaux pour marqueurs.

Cette réforme nécessite une dépense de 60,000 francs.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

ART. 29. — *Transformation des ouvrages de la position d'Anvers en vue de les mettre à même de résister aux effets des obus-torpilles* (report).

Crédit demandé : fr. 174,394 94.

Reliquat du crédit de fr. 317,126 64, reporté de l'exercice 1892.

ART. 30 — *Achèvement des travaux de construction des forts de la Meuse* (report).

Crédit demandé : fr. 50,345 75.

Reliquat du crédit de fr. 297,944 24, reporté de l'exercice 1892.

ART. 31. — *Routes militaires de Namur et de Liége* (report).

Crédit demandé : fr. 17,710 30.

Reliquat du crédit de fr. 19,002 30, reporté de l'exercice 1892.

ART. 32. — *Interruption des voies ferrées* (report).

Crédit demandé : fr. 32,117 31.

Reliquat du crédit de fr. 32,453 39, reporté de l'exercice 1892.

Ces quatre reliquats sont nécessaires pour faire face aux engagements contractés qui n'ont pu être réglés dans le cours de l'exercice écoulé.

ART. 33. — *Harnachement de la cavalerie.*

Crédit demandé : fr. 44,874 80.

L'effectif complet de guerre d'un régiment de cavalerie à 6 escadrons et un dépôt, fixé d'abord à 910 chevaux de selle, a été porté à 953 chevaux.

Le crédit demandé représente le prix des 344 selles avec brides dont il y a lieu de faire l'acquisition.

ART. 2 DU PROJET DE LOI.

1°. *Avance à l'État Indépendant du Congo.*

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

Ce crédit est sollicité en vue de payer à l'État Indépendant du Congo, pour l'année 1895, l'annuité due par l'Etat belge en exécution de la Convention du 3 juillet 1890, approuvée par la loi du 4 août de la même année.

Il a paru inutile de réimprimer ici en annexe les renseignements fournis par le Gouvernement du Congo sur sa situation financière et commerciale, par application de l'article 3 de ladite Convention, la Législature ayant eu communication de ces renseignements par le *Document parlementaire* n° 91 de la présente session, pages 129 à 210.

2°. *Acquisition d'une partie de la forêt communale de Freyr, d'une contenance de 107 hectares 94 ares, située sur le territoire des communes de Lavacherie et de Tenneville (Luxembourg).*

Crédit demandé : 170,000 francs.

A la suite d'une longue et coûteuse procédure tendant au partage de la forêt communale de Freyr (Luxembourg), qui était indivise entre quatorze communes, un lot d'une contenance de 107 hectares 94 ares environ a été, de commun accord, réservé en vue de créer, au moyen de la vente, les ressources destinées à couvrir les frais d'instances, etc., évalués à 200,000 francs.

Les communes se sont adressées à l'État pour lui offrir la cession dudit lot.

Après estimation détaillée par l'administration forestière et négociations avec les copropriétaires, on s'est entendu sur le prix, qui a été fixé à 170,000 francs.

L'opération est unanimement préconisée par le Conseil supérieur des forêts ainsi que par l'administration précitée. Elle se justifie par les considérations ci-après :

La contenance à acquérir, s'étendant à l'ouest de la forêt, longe le bois domanial du Fays de Lucy, avec lequel elle forme, de fait, un ensemble desservi par les mêmes chemins d'exploitation.

Elle protège contre les vents du Nord tout le massif forestier de Saint-Michel, qui appartient également à l'État.

La futaie pleine est dans un état prospère. Il existe une étendue de 46 hectares 12 ares de terrains fangeux qui n'ont été, jusqu'ici, l'objet d'aucun travail sérieux d'assainissement ni d'amélioration ; mais il est démontré par l'expérience faite dans la forêt domaniale du Fays de Lucy que ce sol est susceptible de mise en valeur à peu de frais.

Le boisement des fanges et la conservation des forêts sur un des plateaux les plus élevés des Ardennes (600 mètres d'altitude) intéressent à un haut degré, non seulement la culture tant agricole que forestière, mais aussi la régularisation, dans une certaine mesure, du régime de nombreux affluents de l'Ourthe et de la Lesse.

L'État est seul à même d'accomplir convenablement ce programme. D'un autre côté, il ne serait pas opportun d'autoriser les communes à se procurer

les ressources qui leur manquent pour le paiement des frais du partage, en pratiquant des coupes extraordinaires de futaie dont l'âge est encore éloigné de la maturité.

3° *Avances pour compte des provinces et des communes dans le paiement des traitements de disponibilité, pour cause de suppression d'emploi, des instituteurs communaux.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

La loi du 30 juin 1894, contenant le Budget extraordinaire, a ouvert au Département de l'Intérieur et de l'Instruction publique un crédit de 200,000 francs destiné à faire des avances pour compte des provinces et des communes dans le paiement des traitements de disponibilité, pour cause de suppression d'emploi, des instituteurs communaux.

A la date du 1er avril 1895, il restait disponible sur ce crédit une somme de fr. 102,914 38, qui permettra de liquider les parts communales et provinciales dans lesdits traitements d'attente pendant environ huit mois, c'est-à-dire jusque fin novembre 1895.

Pour assurer le service des avances en question jusque fin juillet 1896, époque présumée du vote du Budget extraordinaire du prochain exercice, le Gouvernement sollicite un crédit de 100,000 francs.

4° *Avance de fonds aux colonies agricoles de bienfaisance.*

Les colonies agricoles de bienfaisance d'Hoogstraeten-Wortel-Merxplas comprennent le dépôt de mendicité de Merxplas et la maison de refuge d'Hoogstraeten-Wortel.

Ces établissements, administrés par le Département de la Justice, ont subi d'importantes transformations depuis la loi du 27 novembre 1891 sur le vagabondage et la mendicité. Leurs recettes et leurs dépenses sont rattachées au Budget pour ordre. Ils sont exploités en régie, en dehors de l'intervention du Trésor public; leurs ressources consistent uniquement dans le produit des journées d'entretien des mendiants et vagabonds qui y séjournent aux frais de l'Etat, de la province et des communes domiciles de secours.

L'équilibre financier desdits établissements s'est trouvé rompu par suite du retard apporté par nombre de communes à se libérer envers les colonies des frais d'entretien de leurs indigents.

Des fournitures importantes, parmi lesquelles il en est qui ont été effectuées pendant l'année 1894, n'ont pu être liquidées.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

D'un autre côté, l'insuffisance de fonds met obstacle à la construction de certains locaux reconnus indispensables pour le logement de la population dont le chiffre augmente.

Un crédit de 600,000 francs à titre d'avance, remboursable au Trésor par six annuités de 100,000 francs chacune, portera remède à la situation.

Des mesures seront prises pour assurer le recouvrement des arriérés.

Art. 5 a 9 du projet de loi.

Les conventions qui font l'objet des articles 5 à 9 du projet de loi sont insérées en annexes sous les nos I à V.

Art. 10 du projet de loi.

Le Gouvernement met gratuitement à la disposition de la Société de l'Exposition de Bruxelles les locaux du Cinquantenaire et les Parcs du Cinquantenaire et de Tervueren que l'on propose de relier par une avenue. La Société devra y faire, à ses frais, des constructions évaluées à 1,700,000 francs d'après devis pour compléter celles qui s'y élèvent actuellement et qui sont trop restreintes. Le Gouvernement demande à pouvoir garantir à la Société, en échange de ces constructions qui deviendront la propriété de l'État, le remboursement d'un découvert éventuel dans la limite d'une somme de 600,000 francs, soit environ le $^1/_3$ de la valeur des bâtiments; la Société s'engagerait, de son côté, à prélever sur ses bénéfices, en cas de succès de l'entreprise, une même somme de 600,000 francs qui serait versée au Budget pour ordre et affectée à des œuvres d'utilité publique. Pareil arrangement serait avantageux pour l'État, tout en facilitant la réalisation du projet de la Société. Un commissaire du Gouvernement serait spécialement chargé de la vérification des comptes de la Société.

Conformément aux précédents posés à l'occasion de toutes les grandes expositions organisées en Belgique et à l'étranger, le Gouvernement facilitera aux producteurs belges leur participation à l'Exposition de 1897. Naguère 500,000 francs ont été votés pour l'Exposition d'Amsterdam; un crédit de la même importance a été consacré en 1885 à l'Exposition d'Anvers. La participation de la Belgique à l'Exposition universelle de Paris en 1889 a été subsidiée à concurrence de 600,000 francs, et 300,000 francs ont été accordés à l'occasion de l'Exposition de Chicago.

L'Exposition internationale de Bruxelles, placée sous le haut patronage du Roi, est conçue dans un ordre d'idées qui ne peut manquer de lui attirer les sympathies et le succès. Les progrès de certaines branches de l'activité humaine rendent désirables des groupements spéciaux où seront particulièrement mis en relief leur utilité sociale. Tel sera l'objet de la création des sections de l'économie sociale, du travail, de l'hygiène, de l'électricité, de la locomotion, des arts et industries intéressant la femme.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

Un crédit de 500,000 francs sera inscrit au Budget ordinaire de 1896 pour faciliter la participation des exposants belges à ce concours.

Une somme de 100,000 francs sera pareillement affectée à l'Exposition des beaux-arts, ajournée de 1896 à 1897. L'éclat qu'elle empruntera aux assises internationales dont elle fera partie ne peut manquer de mettre une fois de plus en lumière les productions les meilleures de notre art national.

Se conformant aux principes financiers qui ont été déjà exposés à la Chambre, le Gouvernement reportera au Budget ordinaire ces demandes de crédits qui ont figuré jadis aux Budgets extraordinaires.

ART. 11 DU PROJET DE LOI.

Aux termes de l'article 10 de la loi du 24 juin 1885, relative à l'institution de la Société nationale des chemins de fer vicinaux, « le Gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers, aux conditions à déterminer par lui, l'intérêt et l'amortissement des obligations émises par la Société nationale, en représentation des annuités dues par les communes, les provinces et l'État.

» Les engagements de l'État, comme garant d'obligations, ne peuvent dépasser les sommes fixées par la loi. »

Par application de cette disposition, le Gouvernement a successivement été autorisé à garantir des obligations de la Société nationale, à concurrence d'une charge annuelle de 2,020,600 francs, savoir :

Par la loi du 24 juin 1885	fr.	600,000 »
» » 28 mai 1888		300,000 »
» » 27 mai 1890		540,000 »
» » 24 mai 1892		580,600 »
ENSEMBLE. . .	fr.	2,020,600 »

Le capital nominal des obligations émises avec la garantie de l'État est de 58,000,000 de francs.

Au moyen de ces ressources, la Société nationale a construit et outillé 1.300 kilomètres de voies ferrées vicinales.

L'exploitation de ce réseau, nul ne le contestera, favorise dans une large mesure le trafic général du pays; c'est en vue de développer encore ces utiles moyens de communication que la Société se propose de contracter un nouvel emprunt de 35,000,000 de francs.

Les obligations vicinales garanties par l'État se placent à des conditions de plus en plus avantageuses, ce qui permet de réduire de 3.40 à 3.35 % les annuités à souscrire par les pouvoirs publics actionnaires.

Le produit de l'emprunt est destiné à l'exécution de lignes déjà concédées et de lignes encore en projet; pour le plus grand nombre de ces dernières, les capitaux sont souscrits ou sur le point de l'être.

NOTE PRÉLIMINAIRE

Les titres nouveaux seront du même type que ceux des derniers emprunts, c'est-à-dire à 3 %, remboursables au pair, par tirage au sort, en 90 ans.

Des annuités à concurrence de 1,129,000 francs suffiront pour assurer le service des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt; ce serait dans cette limite que, d'après le projet de loi, la garantie de l'État pourrait être accordée.

L'État souscrivant lui-même une partie de ces annuités, la garantie du Trésor ne se rapporterait donc qu'aux engagements pris par les provinces et les communes; elle sera sans doute, comme par le passé, purement nominale.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et de l'avis de Notre Conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en Notre nom, aux Chambres législatives, par Notre Ministre des Finances :

TITRE Ier.

DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert, pour les dépenses extraordinaires de l'exercice 1895 énumérées au tableau ci-annexé, des crédits à concurrence de cinquante-sept millions sept cent trente-sept mille huit cent quarante-deux francs, soixante-quatorze centimes.

Ces crédits se répartissent de la manière suivante :

Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics.	fr.	26,016,662 64
— des Chemins de fer, Postes et Télégraphes		26,084,737 »
— de la Guerre.		5,636,443 10
TOTAL. . .	fr.	57,737,842 74

ART. 2.

Il est ouvert :

1° Au Ministère des Finances, un crédit de deux millions de francs (fr. 2,000,000) pour l'exécution de la convention du 3 juillet 1890, approuvée par la loi du 4 août suivant (prêt à l'État Indépendant du Congo);

2° Au Ministère des Finances, un crédit de cent soixante-dix mille francs (fr. 170,000) pour payement du prix d'acquisition d'une partie de la forêt communale de Freyr, d'une contenance de 107 hectares 94 ares, située sur le territoire des communes de Lavacherie et de Tenneville (Luxembourg);

3° Au Ministère de l'Intérieur et de l'Instruction publique, un crédit de cent mille francs (fr. 100,000) destiné à faire des avances pour compte des provinces et des communes dans le payement des traitements de disponibilité, pour cause de suppression d'emploi, des instituteurs communaux;

4° Au Ministère de la Justice, un crédit de six cent mille francs (fr. 600,000) destiné aux avances à faire aux colonies agricoles de bienfaisance de Hoogstraeten-Wortel-Merxplas, en attendant le recouvrement d'arriérés dus à ces établissements par les communes domiciles de secours.

TITRE II.

RECETTES EXTRAORDINAIRES.

ART. 3.

Les recettes extraordinaires pour l'exercice 1895 sont évaluées à un million trois cent vingt-huit mille francs (fr. 1,328,000); elles se composent :

1° Des quotes-parts des États maritimes dans le rachat du péage de l'Escaut.	fr.	28,000 »
2° Du montant des titres de la Dette publique dont l'émission est autorisée pour le règlement du prix de la construction de chemins de fer		600,000 »
3° Du remboursement des avances faites, pour compte des provinces et des communes, dans le payement des traitements de disponibilité pour cause de suppression d'emploi des instituteurs communaux		100,000 »
4° Du remboursement des avances faites aux colonies agricoles de bienfaisance de Hoogstraeten-Wortel-Merxplas		600,000 »
TOTAL. . .	fr.	1,328,000 »

TITRE III.

EMPRUNT.

ART. 4.

L'excédent des dépenses autorisées par les articles 1er et 2, sur les recettes prévues à l'article 3, sera couvert tant par les

ressources déjà créées et rendues disponibles par l'annulation de crédits extraordinaires inutilisés, qu'au moyen soit des excédents des Budgets ordinaires, soit d'un emprunt.

Le Ministre des Finances est autorisé à créer, à concurrence du montant de l'emprunt à contracter éventuellement, des bons du Trésor portant intérêt et payables à une échéance qui ne pourra dépasser cinq ans.

TITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

ART. 5.

Est approuvée la convention relative à la construction d'une nouvelle section de quais à l'Escaut, en amont de la ville conclue le 8 mai 1895 entre l'État et la ville d'Anvers.

ART. 6.

Est approuvée la convention relative aux travaux à exécuter au canal de Gand à Terneuzen, conclue le 15 novembre 1894 entre l'État et la ville de Gand.

ART. 7.

Est approuvée la convention relative aux installations maritimes d'Ostende, conclue le 10 octobre 1894 entre l'État et ladite ville.

ART. 8.

Est approuvée la convention relative à l'établissement et à la concession d'un port à la côte près de Heyst, d'un port à Bruges et d'un canal reliant ces deux ports, conclue le 1er juin 1894 entre l'État, la ville de Bruges et MM. Coiseau et Cousin.

ART. 9.

Est approuvée la convention relative à la création d'une avenue entre Bruxelles et Tervueren, conclue le 10 juin 1895 entre l'État et M. Edmond Parmentier.

Les dispositions relatives aux sociétés commerciales seront applicables à la société anonyme dont la constitution est prévue par cette convention.

ART. 10.

Le Gouvernement est autorisé à conclure avec la Société de l'Exposition de Bruxelles de 1897 un arrangement aux termes duquel la société abandonne gratuitement à l'État les constructions définitives qui seront élevées par elle et s'engage à verser au Trésor, jusqu'à concurrence de 600,000 francs, les béné-

fices qui résulteraient éventuellement de son entreprise, à charge pour l'État de couvrir, jusqu'à concurrence du même chiffre de 600,000 francs, la perte qui pourrait éventuellement être constatée à la clôture des comptes de l'entreprise.

ART. 11.

Le Gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers, pendant quatre-vingt-dix ans, l'intérêt et l'amortissement d'obligations créées en représentation d'annuités dues à la Société Nationale des chemins de fer vicinaux, à concurrence d'une charge annuelle de un million cent vingt-neuf mille francs (fr. 1,129,000).

ART. 12.

Le Gouvernement est autorisé à rattacher, par arrêté royal, les crédits extraordinaires reportés à l'exercice 1895, par application de l'article 5 de la loi du 1er septembre 1893 et de l'article 5 de la loi du 30 juin 1894, aux crédits alloués par les articles 1er et 2 de la présente loi et à réunir les crédits concernant un même objet.

Il pourra être fait des imputations pendant trois ans, à compter du 1er janvier 1895, sur les crédits ouverts par les articles 1er et 2 de la présente loi. Les excédents disponibles à la fin de chaque exercice seront reportés à l'année suivante; l'article 32 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'État est applicable à ces reports.

Donné à Ostende, le 11 juin 1895.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

P. DE SMET DE NAEYER.

BUDGET DES DÉPENSES EXTRAORDINAIRES

POUR L'EXERCICE 1895.

Articles.	DÉSIGNATION DES SERVICES.	MONTANT des crédits.	TOTAL par service.
	1° MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DES TRAVAUX PUBLICS.		
	***A.* Routes et bâtiments civils.**		
1	Construction, redressement et amélioration de routes ou raccordements. Construction de ponts ou subsides pour semblables constructions. Rachat par l'Etat de routes et de ponts concédés ; subsides à accorder aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats	1,000,000 »	
2	Construction d'une avenue vers Tervueren, dans le prolongement de la rue de la Loi, à Bruxelles.	1,000,000 »	
3	Palais du Cinquantenaire : Entrée centrale et cour d'honneur.	950,000 »	
4	Transformation des locaux du Sénat	250,000 »	
5	École de médecine vétérinaire. Travaux de construction.	800,000 »	
6	Maison d'arrêt à Verviers. Travaux de construction	25,000 »	
7	Construction de deux ponts tournants à Laeken. Indemnités aux entrepreneurs.	527,000 »	
8	Construction de l'Hôtel des Postes et Télégraphes, à Bruxelles. Indemnités aux entrepreneurs.	114,662 64	
	***B.* Travaux hydrauliques.**		26,016,662 64
9	Meuse. — Expropriations, améliorations, rectifications, dragages, reconstruction d'ouvrages d'art.	1,500,000 »	
10	Escaut. — Expropriations et travaux.	1,500,000 »	
11	Senne et Dyle. — Expropriations et travaux	600,000 »	
12	Canaux houillers. — Expropriations et travaux. — Honoraires	1,400,000 »	
13	Installations maritimes d'Anvers. — Expropriations et travaux. — Dragages. .	4,000,000 »	
14	Canal de Gand à Terneuzen. — Expropriations et travaux.	4,000,000 »	
15	Port d'Ostende. — Expropriations et travaux. — Creusement d'une passe à travers le Stroombank à l'est du port.	3,000,000 »	
16	Port d'escale près de Heyst.	5,000,000 »	
17	Transformation du canal de Willebroeck (1re annuité)	350,000 »	
	A REPORTER . . fr.	. . . . .	26,016,662 64

BUDGET DES DÉPENSES EXTRAORDINAIRES (*suite*).

Articles.	DÉSIGNATION DES SERVICES.	MONTANT des crédits.	TOTAL par service.
	REPORT. . . . . fr.	. . . . .	26,016,662 64
	2° MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.		
18	Chemin de fer. — Voies et travaux	17,550,400 »	
19	Chemin de fer. — Traction et matériel	5,602,337 »	
20	Postes. — Construction, agrandissement et appropriation de locaux.	455,000 »	
21	Télégraphes et téléphones. — Lignes nouvelles, bâtiments, appareils, etc. . .	1,842,000 »	26,084,737 »
22	Marine	35,000 »	
23	Postes et Marine. — Installation des administrations centrales. — Travaux de construction	600,000 »	
	3° MINISTÈRE DE LA GUERRE.		
24	Artillerie de place	3,000,000 »	
25	Amélioration du casernement. — École militaire	2,000,000 »	
26	Renforcement des ouvrages de fortification de la position d'Anvers	200,000 »	
27	Acquisition de matériel pour l'approvisionnement de siège des ouvrages de la position d'Anvers	57,000 »	
28	Transformation des champs de tir de l'infanterie	60,000 »	
29	Transformation des ouvrages de la position d'Anvers en vue de les mettre à même de résister aux effets des obus-torpilles (report)	174,394 94	5,636,443 10
30	Achèvement des travaux de construction des forts de la Meuse (report)	50,545 75	
31	Routes militaires de Namur et de Liége (report)	17,710 30	
32	Interruption des voies ferrées (report)	32,117 31	
33	Harnachement de la cavalerie	44,874 80	
	TOTAL DU BUDGET DES DÉPENSES EXTRAORDINAIRES . . . . . fr.		57,737,842 74

Vu et approuvé pour être annexé à Notre arrêté du 11 juin 1895

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

P. DE SMET DE NAEYER.

ANNEXES

AU

BUDGET DES RECETTES ET DES DÉPENSES EXTRAORDINAIRES

POUR L'EXERCICE 1895.

ANNEXE I.

Convention relative à la construction d'une nouvelle section de quais à l'Escaut, en amont de la ville d'Anvers.

(Art. 5 du projet de loi.)

Entre M. PAUL DE SMET DE NAEYER, Ministre des Finances, et M. LÉON DE BRUYN, Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie, du Travail et des Travaux publics, stipulant au nom de l'État sous réserve de l'approbation des Chambres, d'une part;

Et le Collège des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers, stipulant au nom de cette ville sous réserve de l'approbation du Conseil communal d'autre part;

Il a été fait la convention suivante :

ARTICLE PREMIER. — L'État fera construire à ses frais le long de l'Escaut en amont du quai du Sud, une nouvelle section de quai de 2,000 mètres environ de longueur.

L'État supportera les dépenses des expropriations nécessaires dans la zone teintée en rose au plan ci-annexé.

Il prendra à sa charge la moitié de la dépense à faire pour incorporer au quai la zone teintée en bleu.

La ville est autorisée à poursuivre, à ses frais exclusifs et simultanément avec les expropriations à faire par l'État, l'expropriation des terrains compris dans la zone teintée en jaune, laquelle sera portée à cent mètres de profondeur.

Le Gouvernement s'engage à soumettre à la Législature un projet de loi

portant incorporation au territoire de la ville d'Anvers, de tous les terrains acquis aux fins des présentes par l'État et par la ville.

ART. 2. — A mesure que le nouveau quai sera construit et que le terre-plein en sera nivelé, il sera remis à la ville pour être géré dans l'intérêt commun. La ville devra y effectuer, sur toute la largeur du quai et de la voirie, les travaux de pavage et d'égouts, y installer tous les engins nécessaires pour opérer le chargement et le déchargement des navires, ainsi que les hangars, magasins et autres lieux de dépôt pour les marchandises, et éventuellement des salles d'attente pour voyageurs, etc., le tout à ses frais et d'après des plans à soumettre par elle à l'approbation du Gouvernement. Elle supportera également la moitié de la dépense à faire pour incorporer au quai la zone teintée en bleu au plan y annexé, sans que sa part d'intervention puisse dépasser cent cinquante mille francs.

Il ne pourra être élevé ni hangar ni aucune autre construction au droit du corps de place sans l'autorisation du Gouvernement.

Le quai et ses dépendances seront exempts de toutes taxes autres que celles à percevoir pour compte commun.

ART. 3. — Après l'achèvement des travaux, il sera dressé, en double, un plan du quai et des terrains qui auront été remis à la ville pour être gérés par elle. Ces plans indiqueront les parties de ces terrains qui serviront de voirie; elles seront classées dans la voirie communale.

ART. 4. — Les dépenses de dragage du fleuve ainsi que les grosses réparations ou les reconstructions partielles du mur de quai seront à la charge de l'État.

Toutes les autres dépenses d'entretien ou de renouvellement seront à la charge de la ville.

ART. 5. — L'État établira à ses frais les voies ferrées, d'après un tracé qui sera soumis à l'administration communale; il en percevra seul les péages; toutes les dépenses d'entretien, de renouvellement et d'exploitation de ces voies seront à sa charge.

Il ne pourra être établi de tramway sur le terrain remis à la ville, sans l'assentiment du Gouvernement.

ART. 6. — Les articles 6, 7, 8 et 9 de la convention conclue entre parties le 16 janvier 1874, approuvée par la loi du 17 avril suivant, seront applicables au nouveau quai à construire par l'État et à outiller par la ville; ils seront interprétés conformément aux principes admis pour le règlement des comptes de la dite convention du 16 janvier 1874. La somme annuelle moyennant laquelle la ville pourvoit actuellement aux frais de police, d'entretien et de renouvellement du pavage, autres frais de voirie et dépenses de toute nature qui sont à sa charge, sera augmentée de quarante francs par mètre courant du nouveau quai à partir de la mise en exploitation de celui-ci.

ART. 7. — Le nouveau quai est placé sous le régime de l'article 11 de la convention du 16 janvier 1874. Le présent contrat pourra être dénoncé en même temps que cette convention.

ART. 8. — Au cas où la ville déciderait la construction d'une cale sèche, celle-ci serait établie à l'extrémité amont du nouveau quai.

ART. 9. — Le présent contrat sera réputé nul et non avenu s'il n'est pas ratifié par le pouvoir législatif dans le délai de six mois. Il sera enregistré au droit fixe.

Fait en double à Bruxelles, le 8 mai 1895.

Le Ministre des Finances,
P. DE SMET DE NAEYER.

Le Collège des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers,
VAN RYSWYCK.

Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie, du Travail et des Travaux publics,
LÉON DE BRUYN.

Par ordonnance :
Le Secrétaire communal,
DE BRAUWERE.

Le projet de la convention qui précède a été approuvé par le Conseil communal d'Anvers en séance du 6 mai 1895.

ANNEXE II.

Convention relative aux travaux à exécuter au canal de Gand à Terneuzen.

(Art. 6 du projet de loi.)

Entre MM. LÉON DE BRUYN, Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, et PAUL DE SMET DE NAEYER, Ministre des Finances, stipulant au nom de l'État belge, sous réserve de la convention à intervenir entre le Gouvernement belge et le Gouvernement néerlandais et de l'approbation du pouvoir législatif en Belgique,

Et le Collège des bourgmestre et échevins de la ville de Gand, stipulant au nom de celle-ci, sous la réserve d'approbation par le Conseil communal, il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — L'État s'engage :

a) A faire construire à Terneuzen une nouvelle écluse de 15^{m}75 de largeur et 140 mètres de longueur utile, avec busc amont placé à 1^{m}10 et busc aval placé à 2^{m}12 au moins sous les buscs de la grande écluse actuelle de Sas-de-Gand ;

b) A réaliser dans le canal de Gand à Terneuzen un étiage unique porté a 6^{m}55 au-dessus des buscs de la grande écluse actuelle de Sas-de-Gand ;

c) A approfondir le canal sur toute son étendue depuis Terneuzen jusqu'au pont du Muide à Gand, de manière à descendre le plafond du canal à 1^{m}25 sous les mêmes buscs ;

d) A endiguer la plage d'Axel et faire reconstruire les deux ponts de Sluiskil avec des passes navigables de 21 mètres et, si cela est reconnu admissible, à les remplacer par un pont unique ;

e) A élargir la section mouillée de telle façon que dans les alignements droits elle soit portée à 345 m. c. et que dans les courbes la largeur du plafond soit augmentée de la quantité dérivant la formule $4\,(R\sqrt{R^2 L^2})$, R étant le rayon de la courbe et L étant égal à 60 mètres ;

f) A faire construire à Sas-de-Gand une dérivation avec deux têtes d'écluse de 21 mètres de largeur dont les buscs seront placés au niveau du busc d'amont de la nouvelle écluse de Terneuzen ;

g) A rectifier les courbes dont le rayon est inférieur à 1,000 mètres partout où la rectification sera reconnue nécessaire pour réaliser une bonne navigation ;

h) A consolider les berges du canal entre Gand et Terneuzen ; sur le territoire belge, la consolidation se fera au moyen de perrés ;

i) A faire installer des appareils mécaniques pour la manœuvre de l'écluse de Terneuzen, pour autant que cette installation ne doive entraîner qu'une dépense modérée eu égard au résultat à obtenir;

j) A établir, sous la réserve du littera *i*, un éclairage électrique à l'écluse de Terneuzen;

k) A placer les tabliers des nouveaux ponts à la plus grande hauteur compatible avec la situation des lieux, afin de permettre, si c'est possible, le passage des bateaux d'intérieur sans devoir ouvrir les ponts.

Art. 2. — Le Gouvernement belge s'efforcera d'obtenir du Gouvernement néerlandais que le règlement de navigation sur le canal de Terneuzen soit modifié de façon à autoriser une vitesse de marche adéquate à la résistance des berges consolidées.

Art. 3. — Les travaux devront s'exécuter, autant que faire se pourra, sans baisse d'eau ni chômage aucun pour la navigation.

Art. 4. — Tous les travaux seront conduits avec la plus grande activité que le Gouvernement pourra leur imprimer.

Art. 5. — Les ponts qui seront reconstruits plus tard, le seront avec une passe navigable de 21 mètres et sans intervention financière de la ville.

Art. 6. — La ville de Gand paiera à l'État un subside fixé à forfait au chiffre de 4,714,000 francs. Ce subside sera payé par la ville en acquit des derniers travaux.

Toutefois, s'il résultait des constatations de l'État qu'il a été réalisé des économies sur les travaux imposés à la ville ou subsidiés par elle, d'après la présente convention, la ville serait admise à obtenir de l'État un rabais proportionnel.

Art. 7. — Le présent contrat sera enregistré au droit fixe.

Le Collège des bourgmestre et échevins,

Léon De Bruyn. Lippens.

P. de Smet de Naeyer.

Le Secrétaire,
De Bruycker.

Vu et approuvé par le Conseil communal de Gand, en séance du 15 novembre 1894.

Le Bourgmestre président,
Lippens.

Le Secrétaire communal,
De Bruycker.

ANNEXE III.

Convention relative aux installations maritimes d'Ostende.

(Art. 7 du projet de loi.)

Entre M. LÉON DE BRUYN, Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, et M. PAUL DE SMET DE NAEYER, Ministre des Finances, stipulant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation de la Législature,

Et le Collège des bourgmestre et échevins de la ville d'Ostende, stipulant au nom de celle-ci, en exécution de la résolution du Conseil communal en date du 9 octobre 1894,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — L'arrière-port actuel sera incorporé dans l'avant-port; les travaux nécessaires à cette fin seront exécutés par l'État qui aménagera la rive ouest, à mesure des besoins reconnus, en vue de son utilisation par le commerce.

ART. 2. — L'État construira une cale sèche de 25 mètres de largeur utile; le commerce sera admis à en faire usage aux conditions et au tarif à déterminer par l'Administration de la marine.

ART. 3. — L'État établira un raccordement direct de la station d'Ostende-quai à un point de la ligne du chemin de fer situé en amont du contredam. Ce raccordement franchira la dérivation du canal de Bruges à Ostende sur un pont fixe présentant une hauteur libre de 3m,50 au moins.

L'alignement du troisième poste d'accostage des malles sera redressé aux frais de l'État.

ART. 4. — L'État déplacera la route d'Ostende à Bruges de manière à desservir à la fois la rive ouest de l'avant-port et partiellement le quai est du nouveau bassin à construire par la ville.

ART. 5. — L'État établira à ses frais, sur le terrain préalablement nivelé par la ville, les voies ferrées desservant le nouveau bassin à construire par celle-ci; il en percevra seul les péages; toutes les dépenses d'entretien, de renouvellement et d'exploitation de ces voies seront à sa charge.

L'État établira également le pont tournant sur la dérivation du canal de Bruges à Ostende; la ville en assumera la manœuvre et l'entretien.

ART. 6. — A partir du 1er janvier qui suivra l'approbation de la présente convention par la Législature, tous les droits ou taxes à prélever dans l'avant-port ou dans ses dépendances seront perçus au profit exclusif de l'État.

ART. 7. — La ville d'Ostende construira et exécutera à ses frais :

1° Un bassin à flot avec quai et appontements d'un développement d'au moins 750 mètres, outillé de manière à répondre aux besoins du commerce;

2° L'écluse d'accès à ce bassin avec double pont tournant et le chenal qui la précède; l'écluse aura 120 mètres de longueur utile et 18 mètres de largeur; le busc aval sera placé à la cote 4m,50;

3° La communication du bassin avec la dérivation du canal de Bruges à Ostende y compris l'élargissement de la dérivation nécessité par cette communication et l'établissement d'une tête d'écluse, avec pont tournant de 14 mètres au moins d'ouverture, dont le busc sera placé à la même cote que le plafond du bassin ;

4° Le détournement et le voûtement du Camerlynckx ;

5° Le déplacement du chemin de fer vicinal à partir du pont de la porte de Bruges jusqu'au droit du nouveau pont à construire sur l'avant-port.

La ville s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que les travaux dont la charge lui incombe ne souffrent aucun retard.

Art. 8. — La ville recevra de l'État à titre de subside :

1° Les terrains domaniaux dont l'emprise sera nécessaire à l'établissement des bassins et des terre-pleins qui auront, autant que possible, 80 mètres de largeur ;

2° Une somme égale au capital formé de vingt-cinq fois le montant des droits de navigation perçus en 1894 dans l'avant-port. Cette somme sera mise à la disposition de la ville trois mois après le commencement des travaux qui lui incombent.

En outre, l'État déclare renoncer, au profit de la ville, à la part d'intervention promise par les wateringues dont les eaux s'écoulent dans le Camerlynckx.

Art. 9. — La dérivation du canal de Bruges à Ostende comprise entre les bassins actuels et le pont de la Chapelle sera considérée comme une dépendance des bassins; elle restera la propriété de l'État, mais la ville en assumera l'entretien et y percevra, à son profit, les droits de port.

Art. 10. — La construction d'un quai de 500 mètres de longueur au moins sur la rive ouest de l'avant-port, du chenal d'accès à l'écluse, avec ses perrés et son estacade, de l'écluse d'entrée au bassin, du bassin et de ses quais, de la jonction du bassin avec le canal de Bruges à Ostende, du détournement et du voûtement du Camerlynckx, y compris tous les travaux de terrassement à exécuter entre l'avant-port et la dérivation du canal de Bruges à Ostende, feront l'objet d'une adjudication unique comprenant, en deux parties distinctes, les travaux qui incombent à l'État et ceux qui incombent à la ville. Les plans détaillés, le cahier des charges et le devis estimatif seront dressés, en ce qui concerne les travaux de l'État, par l'administration des ponts et chaussées, et, en ce qui concerne les travaux incombant à la ville, par l'administration des ponts et chaussées de commun accord avec le service technique de la ville; ils seront approuvés par le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics. Le rabais ou l'augmentation totale résultant de l'adjudication unique sera réparti entre l'État et la ville proportionnellement au montant du devis des travaux qui leur incombent.

La réception des travaux à charge de la ville, ainsi que les décomptes à intervenir éventuellement pour ces travaux, seront faits de commun accord par l'administration des ponts et chaussées et le service technique de la ville.

Toutes les contestations d'ordre technique qui pourraient s'élever entre l'administration des ponts et chaussées et le service technique de la ville seront tranchées souverainement par le Ministre des Travaux publics sur l'avis du comité permanent des ponts et chaussées.

Art. 11. — Tous les règlements, taxes et tarifs du port d'Ostende seront soumis à l'approbation du Gouvernement.

Le Gouvernement fixera les taxes et les tarifs à appliquer dans l'avant-port et dans ses dépendances; s'ils venaient à être abaissés au-dessous des taxes et tarifs correspondants des bassins et de leurs dépendances, et qu'il en résultât une diminution des recettes perçues au profit de la ville, l'État bonifierait annuellement à celle-ci le montant de cette diminution calculé d'après la recette moyenne des cinq dernières années; et ce aussi longtemps que persisterait la diminution.

Si, inversement, les taxes et tarifs perçus dans les bassins et dans leurs dépendances venaient à être abaissés au-dessous des taxes et tarifs correspondants de l'avant-port et de ses dépendances, et qu'il en résultât une diminution des recettes perçues au profit de l'État, la ville bonifierait annuellement à celui-ci le montant de cette diminution calculé comme il est dit ci-dessus.

Il ne sera prélevé aucun droit au passage des bassins sur les navires venant du canal de Bruges à Ostende ou s'y rendant. Le droit éventuel au passage de la nouvelle écluse ne dépassera pas le droit actuellement perçu à l'écluse des anciens bassins.

Art. 12. — La ville aura pendant quinze ans, à dater de l'achèvement des travaux de l'avant-port, la faculté de racheter le quai de la rive ouest, en payant à l'État: 1° les frais de premier établissement du quai, de sa superstructure et de son outillage, et 2° dans le cas où l'État n'aurait pas obtenu de ces frais, en moyenne, un revenu net annuel de 2 %, la différence pour toutes les années écoulées entre le revenu calculé à raison de 2 % et le produit net absolu.

Advenant le rachat du quai ouest de l'avant-port par la ville, l'État, en vue de sauvegarder l'intérêt général, conservera le droit d'intervenir dans la fixation du tarif des péages. En conséquence, aucune modification ne pourra être apportée à ce tarif sans l'autorisation expresse et spéciale du Gouvernement.

Art. 13. — Est approuvé le plan ci-joint, en tant qu'il détermine les lignes générales des ouvrages visés par la présente convention.

Art. 14. — Si les circonstances amenaient la ville à supprimer le troisième bassin de commerce actuel, son emplacement serait partiellement affecté à l'amélioration de la voirie et recevrait, pour le surplus, une destination d'utilité générale à déterminer d'accord avec le Gouvernement.

ART. 15. — Le présent contrat, lorsqu'il sera définitif, sera enregistré au droit fixe.

ART. 16. — La présente convention sera réputée nulle et non avenue si elle n'est ratifiée par le Conseil communal d'Ostende avant le 10 octobre 1894.

Fait en double à Bruxelles, le 10 octobre 1894.

LÉON DE BRUYN.
P. DE SMET DE NAEYER.
PIETERS.
AUGUSTE LIEBAERT.
VANLOO.
A. VAN ISEGHEM.

ANNEXE IV.

Convention relative à l'établissement et la concession d'un port à la côte près de Heyst, d'un port à Bruges et d'un canal reliant ces deux ports

(Art. 8 du projet de loi.)

Entre :

Monsieur DE SMET DE NAEYER, Ministre des Finances, et Monsieur DE BRUYN Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, stipulant au nom de l'État belge sous la réserve de l'approbation des Chambres législatives, d'une part ;

Monsieur le Comte AMÉDÉE VISART DE BOCARMÉ, bourgmestre de la ville de Bruges, stipulant au nom de celle-ci, sous réserve de l'approbation du Conseil communal de cette ville, de seconde part ;

Et Messieurs LOUIS COISEAU, ingénieur à Paris, et JEAN COUSIN, ingénieur à Bruxelles, de troisième part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — Messieurs Coiseau et Cousin s'engagent solidairement envers l'État belge et la ville de Bruges, à réaliser dans l'espace de sept années, à partir de la date de l'approbation de la présente convention par le pouvoir législatif :

1° La construction à la côte d'un port comprenant spécialement : un môle-abri avec quai d'accostage, un chenal, une écluse maritime et un refuge intérieur avec appontements, les ouvrages de défense de la plage et de la côte, les hangars, les feux et signaux, les appareils d'éclairage, de manutention et de manœuvre, ainsi que les bâtiments nécessaires au service du port et aux services publics des douanes et du pilotage ;

2° La construction d'un canal maritime prenant son origine aux installations de la côte et aboutissant aux installations maritimes de Bruges ;

3° La construction à Bruges d'un port avec bassin, quais d'accostage, hangars et outillage de manutention, appareils d'éclairage, bâtiments nécessaires aux services du port et aux services publics des douanes, et une écluse avec gare de virement reliant ce port avec le canal existant de Bruges à Ostende ;

4° Le détournement de toutes routes et de tous chemins, cours d'eau et canaux d'irrigation ou d'assèchement ;

5° L'acquisition de tous les terrains nécessaires à l'exécution des travaux décrits ci-dessus ;

6° L'entretien pendant une année après la réception provisoire de toutes les constructions ci-dessus décrites.

Le tout conformément aux plans et au cahier des charges annexés à la présente convention, et aux plans de détail qui seront arrêtés par le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.

Art. 2. — MM. Coiseau et Cousin sont autorisés à poursuivre au besoin l'expropriation pour cause d'utilité publique de toutes les propriétés qui devront être emprises ou occupées pour l'exécution des travaux mentionnés à l'article premier.

Ceux des terrains figurés aux plans qui sont la propriété de l'État seront mis gratuitement à la disposition des entrepreneurs. S'ils ne sont pas incorporés dans les travaux ou installations prévus, ils feront retour à l'État, au plus tard dans les six mois qui suivront la réception provisoire des travaux.

Si, dans la suite, le Gouvernement reconnaît que certains terrains appartenant à l'État et situés aux abords des ouvrages peuvent être utilement affectés à l'exploitation du port à la côte, il consentira à les mettre à la disposition de la société concessionnaire moyennant une redevance annuelle à convenir.

Les acquisitions et expropriations d'immeubles empris dans les plans abornés du port à établir à la côte et de ses dépendances, seront faites au nom de l'État.

Les acquisitions et expropriations d'immeubles empris dans les plans abornés du port de Bruges, du canal maritime et de leurs dépendances, seront faites au nom de la ville de Bruges.

Les terrains qui seront expropriés pour être occupés temporairement ou pour servir au dépôt de déblais, sans être compris dans les plans abornés, resteront la propriété de MM. Coiseau et Cousin.

Art. 3. — Tous les travaux qui sont énumérés à l'article premier, seront considérés comme une entreprise unique et indivisible. Ils forment l'objet d'un forfait absolu.

Cette clause du forfait est la base du présent engagement, et elle doit être entendue dans son sens le plus large; en conséquence, pour et moyennant le prix du forfait, MM. Coiseau et Cousin sont tenus d'exécuter les travaux qui font l'objet de la présente convention suivant le dispositif des plans; l'approbation par le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, des plans généraux ou de détail ne les dégagera pas de leur responsabilité, qui reste entière quant à la stabilité et l'exploitabilité des ouvrages construits, quels que soient les imprévus qui pourraient survenir dans l'exécution des travaux, les modifications qui en résulteraient dans les plans, et les dépenses qu'elles entraîneraient. Ils n'auront non plus aucun recours à exercer du chef de vices ou erreurs dans les plans; ils seront censés avoir procédé par eux-mêmes à toutes les vérifications et constatations, et avoir apprécié à leurs risques et périls la possibilité des travaux.

Les travaux seront exécutés sous le contrôle des agents de l'État. La ville de Bruges pourra, de son côté, déléguer un agent qui aura accès à tous les travaux du canal et des installations locales.

Art. 4. — Le prix global de l'entreprise assumée par les sieurs Coiseau et Cousin est fixé à forfait à la somme de 38,969,075 francs.

Il sera pourvu au payement de ce prix :

1° Par l'État, à concurrence d'une somme de 26,810,629 francs représentant le coût des travaux du port à établir à la côte, énoncés au n° 1 de l'article premier;

2° Par la ville de Bruges, à concurrence de 5,258,446 francs, y compris une subvention de 2,000,000 de francs qui lui est accordée par la province de la Flandre occidentale;

3° Par une société anonyme à constituer conformément aux dispositions des articles 5 et 6 ci-dessous à concurrence de 6,900,000 francs.

Les payements seront faits aux entrepreneurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux et conformément au cahier des charges. Ils seront supportés par l'État, la ville de Bruges et la société anonyme au prorata de leur intervention respective.

ART. 5. — Le Gouvernement, endéans les quatre mois à compter de l'approbation de la présente convention par le pouvoir législatif, concédera l'exploitation et le bénéfice de tous les péages et produits du port à la côte, du port de Bruges et du canal maritime avec leurs dépendances, à une société anonyme que la ville de Bruges et MM. Coiseau et Cousin s'obligent à constituer dans un délai de trois mois à compter de la date de l'approbation de la présente convention par le pouvoir législatif.

La concession sera accordée pour un terme de 75 ans, qui prendra cours à l'achèvement des travaux et au plus tard à l'expiration du terme de 7 ans, stipulé à l'article premier.

Les statuts de cette société anonyme, annexés à la présente convention, ne pourront être modifiés sans l'autorisation de Gouvernement.

ART. 6. — La société anonyme à laquelle la concession sera faite, sera constituée au capital de 9,000,000 de francs au moins. La ville de Bruges participera pour une somme de 4,500,000 francs au moins à la formation de ce capital, et elle aura, par dérogation à l'article 45 de la loi du 18 mai 1873, modifiée par celle du 22 mai 1886, le droit de nommer deux administrateurs. MM. Coiseau et Cousin s'engagent à participer à la formation du capital de la société concessionnaire à concurrence d'au moins 2,000,000 de francs représentés par des titres nominatifs, lesquels ne seront cessibles qu'un an après l'exécution complète des travaux.

Notification de la présente clause sera faite à la société.

Le Gouvernement a la faculté de nommer un commissaire spécial qui, comme les commissaires de la société, a un droit de contrôle illimité sur toutes les opérations et affaires sociales. Ce commissaire pourra assister à toutes les séances du conseil d'administration; il y sera convoqué avec communication de l'ordre du jour.

Le montant de l'indemnité à allouer au commissaire sera fixé de commun accord avec la société et, à défaut, par le Gouvernement.

ART. 7. — Avant d'obtenir la concession, la société anonyme s'engagera envers l'État et la ville de Bruges : 1° à payer sa part du prix de l'entreprise déterminé à l'article 4, soit une somme de 6,900,000 francs, qui devra être versée proportionnellement à ses obligations au fur et à mesure de l'avance-

ment des travaux ; 2° pendant une durée de 75 ans à compter de l'achèvement des travaux, à gérer et à exploiter les ports et le canal concédé avec toutes leurs dépendances ; à maintenir en parfait état d'entretien, pendant la même durée, tous les ouvrages et toutes les installations, sauf toutefois l'obligation d'entretien qui incombe aux entrepreneurs, en vertu du 6° de l'article premier ; à supporter tous les frais, toutes les charges à résulter des obligations prémentionnées et y compris ceux du personnel, à l'exception des frais des services publics incombant à l'État ou à la commune : le tout conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 8. — La ville de Bruges s'oblige à prendre les mesures nécessaires pour qu'au jour de la réception définitive des travaux, la société concessionnaire dispose d'un capital liquide de 2,000,000 de francs, destiné exclusivement à assurer l'entretien du port à la côte.

Si ce capital était, par la suite, affecté en tout ou en partie à d'autres dépenses, la ville de Bruges serait tenue de le reconstituer à due concurrence, au fur et à mesure des besoins de l'entretien.

Art. 9. — Les droits obligatoires de port et de quai, ainsi que les taxes pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs et des marchandises. seront perçus conformément au tarif inséré au cahier des charges.

Les taxes facultatives de rémunération pour les opérations de chargement et de déchargement ou de transbordement, faites par la société concessionnaire de l'exploitation au moyen de grues et appareils lui appartenant, pour l'occupation des hangars, magasins, cales, etc., pour les services de garde, d'éclairage, etc., seront fixées par la société sans pouvoir être plus élevées que dans les autres ports belges. Elles seront soumises à l'approbation du Gouvernement. Aucune majoration ne pourra être apportée à ces taxes sans l'autorisation formelle et spéciale du Gouvernement. Elles pourront être abaissées, pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception soit en faveur, soit au préjudice de qui que ce soit.

La navigation sera exempte de toute taxe à la traversée des ponts, des écluses et dans toute l'étendue du canal.

Si, par la suite, le port de Gand est mis en communication avec le port à la côte, les navires en destination ou venant du port de Gand, seront exempts, dans le port à la côte, des taxes obligatoires, lorsqu'ils n'y feront aucun chargement ou déchargement de marchandises, et qu'ils n'y séjourneront pas.

La société concessionnaire aura le droit de percevoir des taxes et péages dès que les travaux permettront de recevoir des navires, même avant la date prévue pour l'achèvement des travaux.

La société concessionnaire n'interviendra en aucune façon dans les recettes à provenir des taxes de pilotage et de chemin de fer, dont les produits seront versés dans les caisses de l'État. Elle ne pourra soulever aucune réclamation du chef des modifications qui seraient apportées à ces droits ou tarifs. Il est entendu que les tarifs de chemin de fer, sur les ports qui font l'objet de la présente convention, auront les mêmes bases que celles qui sont admises pour les autres ports belges.

Art. 10. — L'État aura le droit d'établir à ses frais des installations pour les bateaux de pêche.

Les lieux de mouillage et d'échouage de ceux-ci seront déterminés par les règlements du port.

Ces bateaux seront exempts de toute taxe qui ne serait pas perçue dans les autres ports de la côte belge.

ART. 11. — L'État établira à ses frais les voies ferrées nécessaires à l'exploitation des ports et du canal d'après des dispositions à arrêter, la société concessionnaire entendue; il en percevra seul les péages; toutes les dépenses d'entretien, de renouvellement et d'exploitation seront à sa charge.

La ville de Bruges, en ce qui concerne les terrains lui appartenant actuellement, et MM. Coiseau et Cousin, en ce qui concerne les terrains à exproprier, mettront gratuitement à la disposition de l'État les terrains et la plateforme des terrassements qui sont nécessaires pour le déplacement des voies existantes et pour l'établissement des gares projetées près de la côte et à Bruges. Ils laisseront établir conformément aux plans toutes les voies ferrées nécessaires pour la manœuvre des trains et pour l'accès des bassins à Bruges et des môles et appontements à la côte.

Les extensions ultérieures de ces voies ferrées, qui seraient nécessaires, se feront de commun accord aux frais du Trésor public, soit par l'État lui-même, soit par la société qui en recevra le prix.

ART. 12. — La société concessionnaire ne pourra mettre obstacle à aucune construction de routes, chemins de fer ou canaux, traversant le canal maritime et le port de Bruges ou y prenant leur origine, faite ou autorisée par le Gouvernement; mais ces voies ne seront pas établies sans qu'elle ait été entendue au préalable. Les frais d'entretien, de manœuvre et de personnel relatifs à ces constructions ne seront en aucun cas à la charge de la société concessionnaire.

ART. 13. — La société concessionnaire sera déchue de tous ses droits si elle manque à ses obligations en ce qui concerne l'entretien et l'exploitation.

Toutefois, la déchéance ne pourra être prononcée contre les concessionnaires que pour des manquements graves et s'ils n'ont pas satisfait dans les trente jours à une mise en demeure qui leur aurait été adressée par l'État.

En outre, dans le cas où la société concessionnaire négligerait l'entretien des ouvrages qui lui sont remis, l'État aurait, après une mise en demeure, le droit de faire saisie-arrêt sur les recettes de la société, qu'il pourrait affecter aux travaux de réfection reconnus indispensables.

Dans le cas où la société concessionnaire abandonnerait l'exploitation ou qu'elle aurait encouru la déchéance, la ville de Bruges s'engage à intervenir avec l'État dans les dépenses d'entretien et d'exploitation du port à la côte ; la répartition de ces dépenses entre l'État et la ville, après déduction des recettes, se ferait annuellement dans la proportion du mouvement, en tonnage net, qui se serait produit, pendant l'année écoulée, dans les ports à la côte et de Bruges.

ART. 14. — A l'expiration de la présente concession, ainsi que dans le cas de déchéance de la concession ou d'abandon de l'exploitation par la société

anonyme, tous les ouvrages et installations établis dans le périmètre des terrains abornés du port à la côte, feront retour à l'État qui sera, par le seul fait, subrogé à tous les droits de la société concessionnaire. Les ouvrages et installations du canal maritime et du port de Bruges feront pareillement retour à la ville de Bruges qui s'engage à les maintenir en bon état d'entretien. Les taxes à percevoir par la ville de Bruges seront soumises à l'approbation du Gouvernement.

ART. 15. — Au cours de la concession et à partir de la trentième année révolue, l'État aura la faculté de racheter la concession moyennant préavis d'un an. Le prix du rachat sera déterminé en capitalisant à 4 % le revenu net moyen des sept dernières années en excluant les deux moins favorables.

Si ce prix dépasse le coût des travaux autorisés, payés par la société concessionnaire ou par la ville de Bruges, l'excédent ne sera dû par l'État qu'au prorata de l'intervention de la société concessionnaire et de la ville de Bruges dans les dépenses totales faites en travaux exécutés, y compris ceux du port à la côte, au jour de la reprise des ouvrages concédés.

A défaut d'autres arrangements pris au moment du rachat ou ultérieurement, le port de Bruges, avec toutes ses installations et dépendances, ainsi que le canal, feront retour à la ville de Bruges à l'expiration de la soixante-quinzième année à partir du commencement de la concession.

La ville de Bruges s'engage à ne pas changer la destination du port et du canal affectés à perpétuité à la navigation et au commerce, sans l'autorisation du Gouvernement.

ART. 16. — L'État s'engage à soumettre à la Législature un projet de loi en vue d'incorporer dans le territoire de la ville de Bruges tous les terrains compris dans les travaux à exécuter, ainsi qu'une zone à déterminer entourant les installations maritimes de Bruges et celles du port à la côte.

ART. 17. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de deux francs quarante centimes.

ART. 18. — Seront exempts du timbre : le registre des actions nominatives et les actions au porteur de la société à constituer en exécution de l'article 5 de la présente convention.

ART. 19. — La concession qui fait l'objet de la présente convention ne pourra être cédée ni donnée à bail sans l'autorisation du Gouvernement.

Bruxelles, le 1er juin 1894.

Le Bourgmestre de la ville de Bruges,
Cte A. VISART DE BOCARMÉ.

L. COISEAU. JEAN COUSIN.

Le Ministre des Finances,
P. DE SMET DE NAEYER.

Le Ministre de l'Agriculture,
de l'Industrie et des Travaux publics,
LÉON DE BRUYN.

STATUTS.

CHAPITRE I.

OBJET, SIÈGE ET DURÉE DE LA SOCIÉTÉ.

ARTICLE PREMIER.

Il est formé une société anonyme sous la dénomination de : *Compagnie des installations maritimes de Bruges.*

Son siège social est à Bruges. Elle peut constituer ailleurs des agences.

ART. 2.

La société a pour objet :

1° La participation à concurrence de 6,900,000 francs au payement du prix de l'entreprise de la construction d'un port à la côte et d'un port à Bruges avec toutes leurs dépendances et de la construction d'un canal maritime reliant lesdits ports avec toutes ses dépendances.

2° La gestion, l'entretien et l'exploitation des ports, du canal et de leurs dépendances.

La société peut, en vue de développer cette exploitation, faire toutes les entreprises ou opérations commerciales, industrielles ou financières qui se rattacheraient directement ou indirectement, en tout ou en partie, à l'une ou l'autre branche des différents services que comporte son objet.

ART. 3.

La société prend cours à la date des présents et finira avec la concession qui lui sera accordée par le Gouvernement.

CHAPITRE II.

CAPITAL SOCIAL.

ART. 4.

Le capital social est fixé à 9 millions de francs.

Il est représenté par 9,000 actions privilégiées de 500 francs chacune et par 9,000 actions ordinaires de 500 francs chacune.

Il sera créé, en outre, 9,000 actions de jouissance destinées à remplacer les actions privilégiées au fur et à mesure de l'amortissement de celles-ci, qui sera fait conformément aux articles 35 et 36.

Les 9,000 actions ordinaires sont souscrites par la ville de Bruges.

Les 9,000 actions privilégiées sont souscrites :

1. par M.
2. par M.
3. par M.
4. par M.
5. par M.
6. par M.
7. par M.

TOTAL. . . 9,000.

Sur chacune de ces actions privilégiées et ordinaires présentement souscrites, un versement de 10 % a été fait en présence du notaire et des témoins soussignés, entre les mains de M. X..., pour compte de la société.

ART. 5.

Les appels de fonds ultérieurs seront faits par le conseil d'administration au fur et à mesure des besoins. Il en sera donné avis aux actionnaires par lettre recommandée, un mois à l'avance.

Tout versement qui n'est pas effectué dans le mois à dater de ce préavis, produit de plein droit et sans demande en justice, un intérêt au profit de la société à raison de 5 % l'an, à partir du jour de son exigibilité, sans préjudice aux droits d'exécution contre les retardataires.

Les souscripteurs peuvent libérer leurs actions avant que les appels de fonds soient faits; les versements anticipatifs donnent droit à un intérêt de 2 % l'an.

ART. 6.

Les actions sont au porteur après leur entière libération. Toutefois, les actions ordinaires portant les nos 1 à 6,000 ne pourront être transformées en actions au porteur et faire l'objet de transferts à des tiers sans le consentement du conseil d'administration.

En aucun cas, les actions non libérées ne peuvent être transférées sans l'autorisation préalable du conseil d'administration.

Celui-ci a le droit d'autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale et de déterminer la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt peut être assujetti, le mode de la délivrance des titres et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

ART. 7.

Les actions au porteur et les certificats nominatifs d'inscription sont signés par deux administrateurs. L'une des signatures peut être apposée au moyen d'une griffe.

ART. 8.

Le capital social peut être augmenté par décision de l'assemblée générale dans les conditions qu'elle détermine.

ART. 9.

Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du montant de leurs actions.

Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens de la société. Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

ART. 10.

La société peut émettre des obligations au porteur par décision de l'assemblée générale qui détermine le type de ces obligations et leur taux d'intérêt et d'amortissement.

Le conseil d'administration fixe les autres conditions de l'émission.

CHAPITRE III.

ADMINISTRATION, DIRECTION ET SURVEILLANCE.

ART. 11.

La société est administrée par un conseil composé de cinq membres au moins, neuf au plus.

Le conseil communal de la ville de Bruges aura toujours le droit de nommer deux de ces administrateurs. Il fera connaître les titulaires au conseil d'administration au moins huit jours avant celui fixé pour la nomination des administrateurs.

Si ces administrateurs sont conseillers communaux, ils rempliront leur mandat gratuitement.

ART. 12.

Les administrateurs sont nommés pour six ans; ils sont toujours rééligibles.

Tous les trois ans, le conseil d'administration est renouvelé par moitié.

Cependant les administrateurs nommés par la première assemblée générale resteront en fonctions jusqu'à l'assemblée générale du premier mardi du mois de mai 1900. Après ce délai, l'assemblée générale procédera à une nouvelle élection complète, et un tirage au sort, à faire au sein du conseil, déterminera ceux des administrateurs qui feront partie de la première série triennale sortante, laquelle comprendra, si le nombre des administrateurs est impair, un membre de plus que la seconde série.

ART. 13.

Tous les trois ans, à la première séance qui a lieu après l'assemblée générale ordinaire, le conseil d'administration choisit, parmi ses membres, un président et un secrétaire.

ART. 14.

Le conseil se réunit une fois par trimestre sur la convocation du président ou, à son défaut, de la majorité des administrateurs. et plus souvent si les intérêts de la société l'exigent.

ART. 15.

Les séances du conseil sont présidées par le président et, à son défaut, par le plus âgé des membres présents.

Les résolutions du conseil sont prises à la majorité des voix.

Toute décision, pour être valable, doit réunir l'adhésion verbale ou écrite de la majorité des membres composant le conseil.

ART. 16.

Les délibérations du conseil sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres qui ont pris part à la délibération et inscrites dans un registre spécial tenu au siège de la société. Les copies ou extraits sont signés par le président ou par celui que le conseil a désigné pour le remplacer.

ART. 17.

Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration et la gestion des affaires sociales.

Notamment, le conseil vend, cède et transfère toutes les valeurs mobilières de la société; il acquiert tous meubles et tous immeubles, aliène tous excédents de terrains et autres immeubles qu'il jugera inutiles pour la réalisation de l'objet social; il arrête les règlements relatifs à l'organisation des services ainsi que les règlements d'administration ou d'ordre intérieur; il fixe et modifie les tarifs des droits et péages, dans les limites du cahier des charges; il demande et accepte toutes concessions et tous renouvellements ou extensions des concessions déjà obtenues.

Il fait tous traités, achats et marchés, transactions et compromis, autorise toutes main-levées de saisie ou d'inscription hypothécaire ainsi que tous désistements de privilège et d'autres droits réels, avec ou sans payements.

Il donne tous mandats ou pouvoirs pour des affaires générales ou spéciales et, notamment, pour encaisser les mandats ou ordonnances de payement, à des administrateurs, à des directeurs ou autres agents de la société ou même à des personnes étrangères à la société.

Le conseil nomme et révoque tous les agents de la société, détermine leurs attributions, fixe leurs traitements et, s'il y a lieu, leurs cautionnements.

Il peut choisir dans son sein un ou plusieurs délégués, soit pour la gestion journalière, soit pour d'autres devoirs. Il désigne le ou les directeurs et fixe leurs attributions. Ceux-ci peuvent être choisis parmi les membres du conseil. Le conseil fixe les traitements à allouer aux administrateurs délégués et aux directeurs.

Le conseil détermine le placement des fonds disponibles.

L'indication qui précède n'est pas limitative, mais simplement énonciative des pouvoirs du conseil d'administration, tout ce qui n'est pas expressément réservé à l'assemblée générale par les statuts étant de la compétence du conseil.

ART. 18.

Tous les actes qui engagent la société, autres que ceux du service journalier, sont signés valablement par deux administrateurs autorisés à cette fin, à moins de délégation spéciale à un seul administrateur ou à un tiers.

Les actes du service journalier sont signés par l'administrateur délégué ou par le directeur, et par un autre agent désigné par le conseil.

ART. 19.

Les actions en justice, tant en demandant qu'en défendant, sont suivies, au nom du conseil d'administration, par son président ou celui qui le remplace.

ART. 20.

Chaque administrateur doit déposer, à titre de cautionnement, trente actions de la société.

ART. 21.

Les opérations de la société sont surveillées par un collège composé de trois commissaires au moins et cinq au plus.

Les commissaires sont nommés pour six ans; ils sont toujours rééligibles.

Tous les trois ans, le collège des commissaires est renouvelé par moitié.

Cependant, les commissaires nommés par la première assemblée générale resteront en fonctions jusqu'à l'assemblée générale du premier mardi du mois de mai 1900. Après ce délai, l'assemblée générale procédera à une nouvelle élection complète, et un tirage au sort, à faire au sein du collège, déterminera ceux des commissaires qui feront partie de la première série triennale sortante, laquelle comprendra, si le nombre des commissaires est impair, un membre de plus que la seconde série.

ART. 22.

Le collège des commissaires choisit dans son sein un président et un secrétaire.

ART. 23.

Chaque commissaire doit déposer 10 actions à titre de cautionnement.

ART. 24.

Indépendamment de la part des bénéfices stipulée à l'article 34 et des allocations qui peuvent être faites pour des délégations spéciales, comme il est dit à l'article 17, il est alloué un traitement de 2,000 francs par an à chacun des membres du conseil d'administration, et un traitement de 500 francs par an à chacun des membres du collège des commissaires. Il sera réservé la moitié de ces traitements pour en former un fonds de présence qui est partagé entre les membres de chacun de ces collèges en raison du nombre des séances auxquelles ils auront assisté.

En outre, il sera alloué des frais de voyage à ceux qui n'habitent pas la ville de Bruges.

CHAPITRE IV.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

ART. 25.

L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les actionnaires absents ou dissidents.

ART. 26.

Il est tenu chaque année et pour la première fois en 1896 à Bruges, le premier mardi du mois de mai, à 10 heures du matin, une assemblée générale ordinaire. Le conseil d'administration peut convoquer des assemblées générales extraordinaires. Il doit les convoquer sur la demande du collège des commissaires ou d'actionnaires représentant le cinquième du capital social.

ART. 27.

Tout propriétaire d'actions privilégiées, ordinaires ou de jouissance, a le droit d'assister aux assemblées générales ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire.

La ville de Bruges pourra s'y faire représenter par un délégué de l'administration communale.

Les titulaires d'actions au porteur doivent, pour y être admis, déposer cinq jours avant la date fixée pour la réunion, au siège social ou dans les établissements financiers désignés par le conseil d'administration, leurs actions contre un reçu qui servira de carte d'entrée à l'assemblée.

Les actionnaires propriétaires d'actions nominatives sont admis aux assemblées générales, sur production de leur lettre de convocation. Chaque action a droit à une voix; toutefois, nul ne peut prendre part au vote pour un nombre d'actions dépassant la cinquième partie du nombre des actions émises ou les deux cinquièmes des actions représentées à l'assemblée.

ART. 28.

Le bureau de l'assemblée générale se compose des membres présents du conseil d'administration.

Le président du conseil d'administration ou un autre membre du conseil délégué par ses collègues préside l'assemblée; il nomme son secrétaire.

En cas de vote, le bureau s'adjoint deux actionnaires scrutateurs.

Une liste de présence indiquant les noms des actionnaires et le nombre d'actions qu'ils représentent, est signée par chacun d'eux en entrant à l'assemblée.

ART. 29.

Les procès-verbaux sont signés par le président, le secrétaire et, s'il y a lieu, par les deux scrutateurs.

Les expéditions ou extraits à délivrer sont signés par le président ou par l'administrateur qui le remplace.

ART. 30.

Les votes ont lieu à la majorité absolue des suffrages.

Ils ont lieu au scrutin secret lorsque dix actionnaires au moins le demandent et lorsqu'il s'agit de nomination ou de révocation.

Le scrutin secret a lieu au moyen de bulletins de cent, de dix, de deux et d'une voix, qui sont remis aux actionnaires à concurrence du nombre de voix auquel chacun d'eux a droit.

ART. 31.

L'assemblée générale délibère sur toutes les propositions qui lui sont faites par le conseil d'administration ou par le collège des commissaires, pourvu qu'elles aient été énoncées dans l'ordre du jour.

Aucune proposition faite par des actionnaires n'est mise à l'ordre du jour si elle n'est signée par des actionnaires représentant le cinquième du capital social, et si elle n'a été communiquée au conseil d'administration en temps utile pour être portée à l'ordre du jour et insérée dans les convocations.

ART. 32.

Il faut la résolution d'une assemblée générale délibérant conformément à l'article 59, alinéas 3, 4 et 5 de la loi sur les sociétés, pour augmenter le capital social, modifier les présents statuts ou dissoudre la société (sauf ce qui est dit dans la partie finale de l'article 72 de ladite loi).

CHAPITRE V.

COMPTES ET BILANS.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES.

ART. 33.

L'exercice social est clos le 31 décembre de chaque année et pour la première fois le 31 decembre 1895.

Jusqu'à la mise en exploitation de l'ensemble des travaux, le solde des dépenses et des recettes sera porté au compte de premier établissement.

ART. 34.

Sur le bénéfice net résultant du bilan. après déduction des frais généraux, des charges sociales, des amortissements autres que ceux des actions privilégiées, dépréciations et moins-values, il est d'abord prélevé 5 % au profit du fonds de réserve, conformément à la loi.

Le surplus des bénéfices est appliqué de la manière et dans l'ordre suivant :

1° La somme nécessaire pour assurer l'amortissement des actions privilégiées conformément aux articles 35 et 36 ci-dessous;

2° La somme nécessaire pour payer aux actions privilégiées un premier dividende représentant 5 % au maximum sur le montant versé de ces actions ;

3° La somme nécessaire pour payer aux actions ordinaires un premier dividende de 5 % au maximum sur le montant versé de ces actions ;

4° 10 % du surplus sont attribués aux administrateurs et commissaires pour être répartis entre eux conformément à la loi et au prorata du nombre des jetons de présence de chacun d'eux ;

5° Un tantième pour cent aux administrateurs délégués ou directeurs; ce tantième sera fixé par le conseil d'administration, sans qu'il puisse être supérieur à 5 % de ce surplus;

6° L'excédent est réparti entre les actions privilégiées ou les actions de jouissance qui les remplacent, et les actions ordinaires dans la proportion de trois parts pour chaque action privilégiée ou de jouissance et d'une part pour chaque action ordinaire.

ART. 35.

L'amortissement des actions privilégiées ne commencera qu'après l'expiration de la dixième année de la durée de la concession.

Il sera consacré au service de cet amortissement une annuité telle qu'en y ajoutant le dividende de 5 % attribué aux actions amorties, ledit amortissement soit complet en 65 ans.

Ces sommes seront prélevées en premier lieu et immediatement après la part du fonds de réserve.

Dans le cas où, faute de bénéfices suffisants, l'amortissement viendrait a être suspendu pendant un ou plusieurs exercices, l'arriéré sera récupéré sur les exercices suivants avant toute distribution de dividende et jusqu'à complet apurement.

ART. 36.

L'amortissement se fera par voie de tirage au sort annuel. Toute action éteinte par l'amortissement sera remplacée par une action de jouissance, laquelle, outre les droits de vote dans les assemblées, jouira du second dividende, afférant à l'action privilégiée qu'elle remplace.

CHAPITRE VI.

DISSOLUTION, LIQUIDATION.

Art. 37.

A l'expiration du terme de la société, les ports. le canal et les installations maritimes avec leur outillage et leur mobilier, feront respectivement retour à l'État et à la ville de Bruges, comme il est dit dans la convention de concession.

Les valeurs restant à la société serviront, après apurement des charges, à compléter éventuellement le remboursement au pair des actions privilégiées.

Le surplus sera partagé entre les actions ordinaires d'une part, et de l'autre les actions de jouissance créées en remplacement soit des titres privilégiés amortis pendant le cours de l'existence sociale, soit des titres privilégiés remboursés comme il vient d'être dit, et ce dans la proportion d'un pour les premières et de trois pour les secondes.

Art. 38.

En cas de dissolution anticipée par suite de l'exercice de la faculté de rachat par le Gouvernement, les valeurs sociales serviront également à rembourser les actions privilégiées comme il est dit à l'article précédent; mais avant la répartition du surplus entre les actions ordinaires et les actions de jouissance sur la base déterminée audit article, on prélèvera la somme nécessaire pour rembourser aussi au pair les actions ordinaires.

Art. 39.

En cas de dissolution, l'assemblée générale nommera les liquidateurs.

Art. 40.

Sont nommés pour la première fois en qualité de commissaires, MM...

Art. 41.

Une assemblée générale se tiendra aussitôt après la passation du présent acte pour désigner les membres qui composeront le premier conseil d'administration.

Vu pour être annexé à la convention du 1er juin 1894.

Le Ministre de l'Agriculture,
de l'Industrie et des Travaux publics.
Léon De Bruyn.

CAHIER DES CHARGES

RELATIF A L'EXÉCUTION DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET A L'EXPLOITATION :

1° *D'un port à Bruges;*
2° *D'un canal maritime de Bruges à la côte;*
3° *D'un avant-port près de Heyst.*

Objet du cahier des charges.

Le présent cahier des charges est destiné à régler les conditions d'exécution des travaux et d'exploitation des ouvrages, faisant l'objet de la convention intervenue le 1er juin 1894 entre le Gouvernement, la ville de Bruges et MM. L. Coiseau et J. Cousin, entrepreneurs des travaux à réaliser.

TITRE I.

CONSTRUCTION.

CHAPITRE I. — Indication générale des travaux.

Article premier.

Les travaux à exécuter sont les suivants :

1° Un port à Bruges, situé entre le canal de Lisseweghe et la route de l'Écluse, à environ 175 mètres au nord du canal de Bruges à Ostende.

L'axe longitudinal de ce port est situé à environ 135 mètres à l'ouest de l'axe du pont du chemin de fer de Bruges à Heyst.

2° Un canal maritime reliant le port de Bruges à l'avant-port près de Heyst. Le canal est tracé en ligne droite dans l'axe du port de Bruges; il vient aboutir à l'avant-port, et son axe prolongé vers la mer passe à 1,400 mètres environ à l'ouest des écluses des canaux de dérivation de la Lys et de Selzaete.

3° Un avant-port près de Heyst, comprenant :

a. Un port extérieur, constitué par un môle de 2,038 mètres de développement, couvrant l'entrée du canal maritime et abritant les quais et installations extérieurs.

b. Une écluse de 282 mètres de longueur totale précédée d'un chenal de 750 mètres de longueur, donnant accès à la mer; l'écluse et le chenal ont leur axe dans le prolongement de celui du canal.

c. Un port intérieur de refuge, de 660 mètres de longueur avec estacades.

L'entreprise comprend, en outre, les travaux d'entretien de tous ces ouvrages pendant la période de garantie.

Les travaux seront exécutés conformément aux plans approuvés et aux stipulations du présent cahier des charges.

Art. 2. — *Repère.*

Le plan de comparaison auquel sont rapportées les cotes de niveau indiquées sur les plans approuvés, est celui du nivellement général du Royaume passant par le zéro d'Ostende.

DESCRIPTION DÉTAILLÉE.

I. — Port de Bruges.

Art. 3. — *Dispositions générales.*

Le nouveau port comprend des bassins mis en communication avec le canal de Bruges à Ostende par une écluse semi-maritime, et des terre-pleins armés de grues, de hangars, de magasins et des constructions nécessaires à l'exploitation du port.

Art. 4. — *Bassins.*

Les bassins sont au nombre de trois : le bassin de l'Ouest, le bassin de l'Est et le bassin du Nord ou d'évolution, formé par la réunion des deux premiers.

Les bassins de l'Est et de l'Ouest sont séparés par un môle de 120 mètres de largeur, terminé par un musoir de forme arrondie.

Le bassin de l'Ouest a 365 mètres de longueur, mesurée du fond sud à l'extrémité du môle, et 90 mètres de largeur.

Le bassin de l'Est a 195 mètres de longueur, mesurée de crête en crête du fond sud à l'extrémité du môle, et 90 mètres de largeur à la ligne d'eau.

Le bassin du Nord ou d'évolution a 300 mètres de largeur et 220 mètres de longueur, y compris l'étendue du raccordement de ce bassin avec la section normale et régulière du canal.

Le niveau de l'eau dans les bassins est à la cote + 3^{m},50, le plafond à la cote — 4^{m},50, ce qui donne un mouillage de 8 mètres.

Le bassin de l'Ouest est bordé de murs de quai en maçonnerie, dont la tablette est placée à la cote + 6^{m},15, qui est celle des terre-pleins.

Ces murs sont construits en maçonnerie de briques avec mortier de trass bâtard. Ils doivent, comme tous les murs en général, pouvoir résister à une surcharge de six tonnes par mètre carré de quai, déposée tant sur le mur que sur le terre-plein du quai. La tablette est en pierres de taille dites petit granit et, sur 3^{m},50 de hauteur au-dessous de cette tablette, le parement est en moellons piqués de la Meuse ou de Tournai.

Dans l'épaisseur du mur à l'arrière, est ménagée une galerie de 1m,80 de hauteur et de 0m,90 de largeur, destinée à recevoir :

a) Les conduites d'eau, de gaz, fils, câbles, etc., nécessaires le long des quais;

b) Les eaux de pluies des hangars, qui sont déversées dans les bassins.

Des montants d'accostage en bois de pitch-pine, de Riga rouge, de mélèze ou de greenheart, de 0m,30 sur 0m,35 d'équarrissage, sont engagés dans la maçonnerie du parement, et espacés de 15 en 15 mètres; des bornes d'amarrage en fonte, espacées de même, sont placées de manière que la face antérieure se trouve à l'aplomb du parement du mur et que la base forme tablette.

Cinq échelles de sauvetage, en fer, de 3m,65 de longueur, sont fixées, au plomb, dans le parement des murs et placées près des poteaux d'accostage.

Le bassin Est est sans murs de quai et bordé simplement par des talus perrés. Sa largeur est de 57 mètres au plafond, de 90 mètres à la ligne d'eau et de 100m,60 entre les crêtes. Les talus de ce bassin sont revêtus d'un perré de 0m,30 d'épaisseur, en moellons, s'étendant jusqu'à la cote + 2 mètres, c'est-à-dire jusqu'à 1m,50 sous le plan de l'eau. Le pied de ce perré vient s'appuyer contre une rangée de pieux et bordage; les pieux, de 3m,50 de fiche, sont espacés d'un mètre; le bordage est formé de deux planches en sapin superposées, ayant chacune 0m,23 de largeur et 0m,035 d'épaisseur.

Le môle circulaire du bassin d'évolution et la rive nord de ce bassin sont revêtus de perrés semblables à ceux du bassin de l'Est. Les perrés de la rive nord se raccordent d'une manière régulière avec ceux du canal.

Il y a quatre escaliers en pierre dans les talus des bassins.

Art. 5. — *Écluse.*

L'écluse mettant en communication le bassin Ouest et le canal de Bruges à Ostende a une longueur totale de 172 mètres, dont 97m,40 pour le sas. L'ouverture de l'écluse est de 12 mètres ; le sas a la même largeur.

Le dessus des buses est placé à l'amont à la cote — 0m,55, et à l'aval à la cote — 1m,25.

Le radier et les fondations de l'écluse sont en maçonnerie de béton; les bajoyers sont en maçonnerie de briques, sauf les parements qui sont en pierres de taille dites petit granit pour le grand appareil, et en pierres de la Meuse ou de Tournai pour les moellons piqués.

Tous les mortiers entrant dans cette maçonnerie sont de trass bâtard.

Il y a quatre portes formant huit vantaux. Ces vantaux sont en fer ou en acier.

La maçonnerie des têtes de l'écluse est établie de manière à y permettre l'installation des deux ponts tournants indiqués au plan. Ces ponts sont en fer ou en acier; ils présentent une largeur de 8m,50, y compris deux trottoirs d'un mètre chacun. Le pont de la tête nord est réservé au passage du chemin de fer; le pont de la tête sud est réservé à la circulation des voitures et des piétons.

Le remplissage et la vidange du sas peuvent se faire à volonté par les larrons ménagés dans les bajoyers de l'écluse, par les ventelles des portes et par le concours de ces différents pertuis.

Un conduit ou tunnel métallique de 1m,20 de hauteur et de 1m,10 de largeur est établi dans le massif en béton placé à la tête nord de l'écluse; il sert à relier deux puits verticaux ménagés dans les bajoyers et permet ainsi la pose des fils, des conduites, des câbles nécessaires à l'exploitation du port, et qui devraient passer d'un côté à l'autre de l'écluse.

Une gare de virement est ménagée dans le canal de Gand à Ostende au droit de l'écluse, de manière à rendre faciles l'entrée et la sortie des bateaux. Sa dimension doit être suffisante pour permettre l'évolution des bateaux que l'écluse peut recevoir.

Art. 6. — *Terre-plein, constructions diverses.*

Les déblais à provenir de la construction des bassins et de l'écluse sont utilisés pour établir, aux cotes prévues, les quais, leurs plates-formes et leurs dépendances. Ils servent également à former l'assiette de la voie détournée du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe et, le cas échéant, celle de la gare à établir à proximité des installations maritimes.

Les terres de déblais en excédent peuvent servir à remblayer des fossés et des terrains bas appartenant à la ville de Bruges. Le surplus, s'il y a lieu, sera porté en dépôt sur des terrains à acheter par les entrepreneurs et qui resteront leur propriété.

Les bassins et terre-pleins dépendant directement du port, ont une surface d'environ quarante-huit hectares; ils sont clôturés du côté de la ville par une grille en fer, et des autres côtés par une clôture en vieilles billes.

Deux passages sont ménagés dans cette clôture; l'un à l'angle sud-ouest pour le service des trains, l'autre à l'angle sud-est pour le service des voitures et des chariots.

Les constructions diverses à ériger sont les suivantes :

a) Un bâtiment de 500 mètres carrés, pour le service du port ;

b) Un bâtiment de 400 mètres carrés, pour le service de la douane.

Ces bâtiments ont un étage au-dessus du rez-de-chaussée.

c) Un bâtiment de 200 mètres carrés, pour l'éclairage électrique ;

d) Une maison éclusière;

e) Des magasins et hangars, en fer, à perron et sans perron, d'une surface totale de 12,000 mètres carrés. Leur répartition autour des bassins et leur dispositif seront ultérieurement soumis à l'agréation de l'Administration communale de la ville de Bruges.

Art. 7. — *Outillage.*

L'outillage du port comporte six grues à vapeur automotrices, chacune d'une puissance de 1,500 kilos et ayant une portée de 10 mètres, à partir de l'axe.

L'éclairage électrique est assuré par un générateur et par une machine à vapeur actionnant une machine dynamo-électrique capable d'alimenter vingt lampes à arc de quarante carcels et deux cents lampes à incandescence de seize bougies. Il est installé une batterie d'accumulateurs pour prévenir toute interruption dans le service.

L'outillage peut servir pendant la période de construction, moyennant qu'il soit remis en parfait état lors de la réception provisoire des travaux et de la mise en exploitation.

Art. 8. — *Voies ferrées.*

Le chemin de fer de Bruges à Blankenberghe est détourné comme il est indiqué au plan; à cet effet, la plate-forme du détournement et ses travaux d'art seront mis à la disposition de l'Administration des chemins de fer, entièrement prêts pour la pose des voies.

Le nouveau chemin de fer franchit le canal de Bruges à Ostende au moyen d'un pont tournant à double voie, laissant une passe libre de 12 mètres pour la navigation. Les piles de ce pont sont fondées à l'aide de l'air comprimé. Les culées et les voûtes interposées entre elles et les piles, sont construites à sec. Le tablier mobile est en fer ou en acier.

Art. 9. — *Pavages.*

Les pavages sont exécutés en pavés de grès ou de porphyre du quatrième échantillon; leur surface totale est de 40,000 mètres carrés. Le choix des matériaux et la répartition des pavages seront soumis à l'agréation de l'Administration communale de Bruges.

Art. 10. — *Divers.*

Le fossé extérieur de la ville est dévié, de manière à venir se raccorder au canal de Bruges à Ostende, en maintenant ses conditions de navigabilité actuelles.

Une prise d'eau est établie à ce canal avec les dimensions voulues, pour conduire par un aqueduc et par un fossé passant latéralement au côté est des bassins, le volume d'eau nécessaire aux irrigations des terrains situés à l'est du canal maritime.

Le pont du chemin de fer actuel sera réparé, consolidé et transformé, de façon à pouvoir livrer passage à une rue qui servira d'accès aux bassins.

Les travaux pour l'aménagement des rues, les prises et les écoulements des eaux, le déplacement des clôtures, pavages, voie du chemin de fer vicinal, etc., en un mot les travaux à exécuter au sud du canal d'Ostende autres que les remblais, le déplacement du fossé extérieur et la gare de virement, ne sont pas à la charge des entrepreneurs, non plus que les indemnités éventuelles à payer aux locataires ou occupants des terrains appartenant à la ville de Bruges.

II. — Canal maritime.

Art. 11. — *Dispositions générales.*

Le canal maritime s'étend depuis la limite nord des nouvelles installations maritimes de Bruges jusqu'à la limite sud du port à la côte.

Les routes et les chemins coupés par le canal sont détournés.

Un pont tournant est établi sur ce canal, à l'endroit qui sera désigné par l'Administration des ponts et chaussées.

Art. 12. — *Canal.*

La largeur du canal est de 22 mètres au plafond établi à la cote — 4m,50, de 70 mètres à la flottaison et de 80m,60 entre les crêtes à la cote + 6m,15. Son tirant d'eau est de 8 mètres. Les talus sont, dans la partie inférieure, depuis le plafond jusqu'à 1m,50 sous le niveau de l'eau, inclinés à 3 de base pour 1 de hauteur; une banquette de 1m,50 de largeur est ménagée de chaque côté à ce niveau; à partir de ce point jusqu'à la crête, les talus sont inclinés à 2 de base pour 1 de hauteur.

Les talus sont protégés, à partir de 1m,50 sous le niveau de l'eau et jusqu'à 1m,50 au-dessus de ce niveau, par un perré de 0m,30 d'épaisseur, en moellons. Il s'appuie sur une charpente formée de pieux de 3m,50 de longueur et de 0m,18 à 0m,20 de diamètre, battus tous les mètres, sur lesquels sont clouées deux planches de 0m,23 de largeur sur 0m,035 d'épaisseur. La partie supérieure des talus est semée de gazon.

Les déblais sont déposés de chaque côté du canal, sur les terrains achetés à cet effet et qui font partie des dépendances du canal.

Les chemins de halage ont 10 mètres de largeur.

De chaque côté extérieur des dépôts sont établis des fossés dont les dimensions seront fixées par l'Administration des ponts et chaussées, et qui servent, celui de l'ouest à l'asséchement et celui de l'est à l'irrigation du territoire. En outre, de petites rigoles sont ménagées vers l'intérieur des dépôts.

Art. 13. — *Pont tournant.*

Le pont tournant a une passe libre de 22 mètres; le tablier mobile est symétrique par rapport au pivot.

Les fondations des piles sont descendues jusqu'à la cote — 7m,50 au moins.

Les culées sont fondées sur un massif de béton, protégé par un coffre de pieux et de palplanches. Les maçonneries sont au mortier de trass bâtard; les fondations sont en béton, les piles et les culées en maçonnerie de briques, sauf les parements qui, sur 2 mètres de hauteur, sont en pierres de taille dites petit granit pour le grand appareil, et en pierres de la Meuse ou de Tournai pour les moellons piqués.

Le tablier mobile a 51 mètres de longueur et une largeur de 4m,80 mesu-

rée d'axe en axe des longerons ; il est en acier. La travée fixe a la même largeur et 18m,45 de longueur; elle est également en acier.

Le plancher inférieur du pont est en bois de chêne et le plancher supérieur en bois rouge du Nord.

Les abords sont pavés et raccordés convenablement avec les routes à relier.

Une maison pontière est construite à proximité du pont.

Art. 14. — *Détournement des routes et des chemins.*

Les détournements des routes pavées sont pavés. Les entrepreneurs peuvent utiliser pour ces pavages les matériaux provenant des parties supprimées et susceptibles d'être réemployés; les pavages neufs seront exécutés en pavés de porphyre du quatrième échantillon.

Les détournements des routes non pavées sont recouverts, sur une largeur de 3 mètres, d'une couche, de 0m,15 à 0m,20 d'épaisseur, de briquaillons et de scories.

III. — Avant-port.

Art. 15. — *Dispositions générales.*

Cet avant-port comprend :

a) Une rade ou port extérieur, abritée par un môle courbe s'avançant jusqu'aux fonds actuels de 7m,80, à 850 mètres de la laisse de basse mer et disposé de façon à permettre l'accostage des navires, ainsi que le chargement et le déchargement des marchandises. Le môle comprend une jetée, un mur de quai et un terre-plein.

b) Un chenal et une écluse maritime, mettant la rade en communication avec le port intérieur et le canal vers Bruges.

c) Un port intérieur.

d) Les installations et l'outillage nécessaires pour l'exploitation.

a) port extérieur.

Art. 16. — *Jetée.*

La jetée est courbe et tracée suivant deux arcs de cercle tangents, dont les rayons sont respectivement de 1,200 mètres et de 2,000 mètres. Elle a un développement total de 2,058 mètres, mesurés suivant l'arête extérieure.

Son enracinement à la côte a lieu à 850 mètres (mesurés parallèlement à la laisse des basses mers), à l'ouest de l'axe du chenal d'accès à l'écluse. L'extrémité de sa crête extérieure est placée à 850 mètres de la laisse des basses mers de vives eaux moyennes, laquelle passe à 224 mètres de la borne-grève n° 53 et à 205 mètres de la borne-grève n° 54. Le musoir est tangent à une ligne droite partant de l'intersection de l'axe du chenal, avec la laisse des basses mers définie ci-dessus et dirigée suivant N.-E. q. N. magnétique, la déclinaison ouest de l'aiguille aimantée étant fixée à 17°.

La jetée est formée de trois parties : la première sur l'estran est pleine et a un développement de 232 mètres; la deuxième, à claire-voie, a un développement de 247m,53; la troisième partie, pleine, a un développement de 1578m,47.

Partie sur l'estran. — Elle part de la côte et s'étend jusqu'à la culée de la partie à claire-voie. Elle est constituée par un massif en maçonnerie de 3 mètres d'épaisseur reposant sur une fondation de 10 mètres de largeur et de 1 mètre d'épaisseur en béton, renfermée dans un coffre en pieux et palplanches.

A l'abri de ce massif et à la cote + 7, est établi le remblai pour le passage des voies; il a 10m,50 de largeur et est protégé sur sa face supérieure par un pavage et sur son talus par un perré de 0m,40 d'épaisseur, maçonnés au mortier de ciment. Le pied de ce perré est maintenu par une file de pieux et palplanches clouées sur un chapeau.

Sur le massif s'élève, du côté du large, un parapet en béton se raccordant avec le paravent de la partie à claire-voie.

Partie à claire-voie. — A partir de l'extrémité de la partie sur l'estran et sur un développement de 247m,53, la jetée est à claire-voie et formée de piles espacées de 5 mètres. Les deux culées sont en maçonnerie de briques ou de béton et descendues tout au moins vers la terre à la cote zéro et vers le large à la cote — 8m,50.

Les piles sont formées de rangées de pieux en fer enfoncés dans le sol jusqu'à des cotes variant de — 3 mètres jusqu'à — 8m,50 au moins. Ces piles sont parfaitement contreventées et entretoisées entre elles, et surmontées de poutres métalliques portant le tablier du pont. Les voies sont fixées sur des longrines reposant sur des longerons en fer portés par les pieux métalliques.

Du côté du large et sur toute la longueur de la partie à claire-voie, est fixé un paravent solide de 4m,80 de hauteur, formé de tôles et de fers cornières.

Partie pleine. — La jetée pleine prend son origine à l'extrémité de la partie à claire-voie, et est construite de la manière suivante :

Sur 1,194m,06, la base est formée de blocs de béton, de 2,500 à 3,000 tonnes, ayant une longueur de 25 mètres, une largeur de 7m,50 et une hauteur variant avec la pente de l'estran, lequel sera au préalable, et comme de besoin, dressé et protégé contre les affouillements par une couche de moellons. Le dessus des blocs est à peu près à la cote + 1 mètre. Sur l'assise de ces gros blocs ainsi établie, de la cote + 1 mètre jusqu'à la cote + 7 mètres, le corps de la jetée est formé par trois assises de blocs de béton pesant chacun 50 tonnes environ. Les lits et les joints de ces blocs sont bourrés de mortier et exécutés avec le plus grand soin, de manière à réaliser autant que possible un monolithe et à ne pas laisser pénétrer l'eau. A partir de la cote + 7 mètres s'élève une maçonnerie de béton formée sur place, constituant un mur d'abri de 4m,80 de hauteur et de 3 mètres d'épaisseur.

Sur les 370m,76 suivants, l'épaisseur de la jetée est de 9 mètres à sa base, de 6m,50 pour la partie médiane et de 4m,50 sur la hauteur du mur d'abri.

Dans l'épaisseur de ce mur d'abri est ménagée une galerie donnant accès au feu du musoir.

La jetée est terminée par un musoir, dont la base, constituée d'un seul bloc, aura 16 mètres de diamètre et 9 mètres de hauteur. Le diamètre est réduit à 13^{m},50 sur la hauteur comprise entre la cote + 1 mètre et la cote + 7 mètres, et à 11^{m},50 depuis la cote + 7 mètres jusqu'à la cote + 11^{m},80. Sur ce musoir est établie une tourelle portant un feu.

La jetée pleine est couronnée, sur toute sa longueur, par un parapet en béton, de 1^{m},20 de hauteur et de 1^{m},20 de largeur, atteignant la cote + 13 mètres.

Le pied extérieur de la jetée est protégé contre les affouillements par un enrochement en blocs naturels, d'un poids minimum de 300 kilogrammes. Les dimensions et l'étendue de cet enrochement seront réglées d'après la puissance d'affouillement des vagues et déterminées de manière que le pied de la jetée ne soit jamais nulle part à découvert.

Art. 17. — *Mur de quai.*

A l'abri de la jetée, et à une distance de 54 mètres, de crête en crête, s'élève le mur de quai; il a un développement total de 1,186^{m},80 mesurés sur la crête à partir de l'extrémité est de la culée nord de la jetée à claire-voie.

Il est, comme la jetée, construit en béton; la fondation est faite au moyen de blocs de 25 mètres de longueur, posés sur le sol, préalablement dragué, à la cote — 8 mètres; le dessus de la fondation est arasé à la cote + 0^{m},50. Sur la base ainsi établie viennent se poser deux assises de blocs de béton de 2 mètres de hauteur arasés à la cote + 4^{m},50; la dernière assise a 2^{m},20 de hauteur et est construite en maçonnerie de béton moulé sur place. Le parement de ce béton, comme celui des blocs inférieurs du mur, est fait en béton spécial dit granolitique; il est couronné par une tablette en pierre de taille de 1^{m},20 de largeur et de 0^{m},30 de hauteur sur la face. Sur 300 mètres, la fondation du mur sera établie à la cote — 9^{m},50.

Un aqueduc est ménagé dans la partie supérieure du mur, pour écouler les eaux de pluie et pour recevoir l'installation, le cas échéant, des différentes conduites nécessaires à l'exploitation du port.

Des montants d'accostage, espacés de 15 mètres en 15 mètres, sont enfoncés dans le sol et fixés contre les parements du mur du quai. Les bornes d'amarrage en fonte sont espacées de même.

L'espace compris entre le mur de quai et la jetée est remblayé et arasé à la cote + 7 mètres; il porte les hangars et les magasins.

Art. 18. — *Rives du port.*

L'estran est maintenu sur toute l'étendue du port. A l'est du chenal, la rive est protégée à la laisse de haute mer sur une longueur de 100 mètres par un perré maçonné de 0^{m},40 d'épaisseur. Le pied de ce perré s'appuie sur une file

de pieux et de palplanches respectivement de 3 mètres et de 2 mètres de fiche; les palplanches sont clouées sur un chapeau.

Le pied de la dune à l'ouest de la jetée est protégé de la même manière sur une longueur de 1,200 mètres.

Indépendamment de ces perrés, les entrepreneurs ont à leur charge tous autres travaux destinés au maintien de l'estran dans la partie comprise entre les épis n°s 33 à 41.

Art. 19. — *Profondeur du port.*

Le mouillage dans le port est de 8 mètres sous zéro sur une largeur de 300 mètres le long du mur du quai. Cette profondeur est raccordée aussi régulièrement que possible d'une part avec les fonds de 8 mètres de l'Appelzak, et d'autre part avec le chenal d'accès de l'écluse.

b) Chenal et écluse.

Art. 20. — *Chenal d'accès.*

Le chenal d'accès débouche à la mer à environ 1,400 mètres à l'ouest des écluses des canaux de dérivation de la Lys et de Selzaete. Il a 750 mètres de longueur; sa largeur normale est de 50 mètres au plafond, de 106 mètres au niveau de l'eau à la cote + 4m,50 et de 116 mètres entre les crêtes à la cote + 7m,00

Les talus sont inclinés à 3 de base pour 1 de hauteur depuis le plafond jusqu'à la cote zéro, niveau auquel est ménagée une banquette de 1 mètre de largeur; de cette banquette à la crête, les talus sont inclinés à 2 de base pour 1 de hauteur.

Les rives du chenal vont en s'évasant sur toute la largeur de l'estran, de manière à présenter une ouverture de 200 mètres à la laisse des basses mers. Elles sont bordées par des jetées basses en maçonnerie signalées par cinq ducs d'albe de chaque côté.

Deux feux de port sont placés aux extrémités de ces jetées, sur des musoirs en charpente reliés à la côte par des passerelles de 2 mètres de largeur établies à la cote + 7,00.

Depuis la côte jusqu'à la tête aval de l'écluse, les talus du chenal sont protégés au-dessus de la cote 0, par des perrés de 0m,40 d'épaisseur, en moellons maçonnés au mortier de ciment. Le pied de ces perrés prend appui sur une file de pieux, chapeaux et palplanches; les pieux ont 4m,50 de longueur et 0m,22 à 0m,25 de diamètre; les palplanches ont 3 mètres de longueur et 0m,075 d'épaisseur.

Art. 21. — *Écluse.*

L'écluse a 282 mètres de longueur totale, 256 mètres entre les faces intérieures des portes roulantes et 158 mètres de sas; sa largeur est de 20 mètres.

Les portes roulantes, d'un seul vantail, s'ouvrent en venant se loger dans des chambres ménagées latéralement dans les bajoyers. Elles sont en fer ou en acier et leur manœuvre se fera par l'électricité. Des chambres de visite sont disposées à la partie inférieure des portes, pour qu'on puisse inspecter les roues, les essieux, les boîtes et les chemins de roulement, en employant l'air comprimé.

La maçonnerie des têtes de l'écluse est établie de manière à y permettre l'installation de deux ponts tournants, savoir : un pont pour chemin de fer sur la tête d'amont et un pont pour route sur la tête d'aval. Ces ponts sont en fer ou en acier ; ils seront manœuvrés par l'électricité.

Le remplissage et la vidange du sas se feront par des vannes circulaires commandant des aqueducs ménagés dans les bajoyers, en même temps que par les vannes des portes. Ces vannes et ces aqueducs sont disposés de façon à diriger les eaux quand on voudra sous les portes roulantes de manière à entretenir en état de propreté les radiers et à chasser la vase qui pourrait s'y déposer.

Les eaux d'évacuation des terrains riverains du canal maritime, sont amenées par des fossés latéraux dans des aqueducs qui débouchent dans le chenal, en passant dans les murs de face de la tête aval. Ces aqueducs sont indépendants des larrons de l'écluse.

L'écluse est fondée sur un radier général en béton entouré de palplanches ; les maçonneries des bajoyers sont en briques, sauf celles des parements vus qui sont en pierres de taille, dites de petit granit pour le grand appareil, et en pierres de Tournai ou de la Meuse pour les moellons piqués.

Tous les mortiers entrant dans l'ouvrage sont de trass bâtard.

Le sas est limité d'un côté par un bajoyer vertical et de l'autre côté par un talus, incliné à 1 de base pour 1 de hauteur, revêtu d'un perré maçonné de $0^{m},50$ d'épaisseur moyenne, en moellons.

c) Port intérieur.

Art. 22. — *Port intérieur.*

Le port intérieur se trouve placé immédiatement en amont de l'écluse. Il a 660 mètres de longueur ; sa largeur est de 50 mètres au plafond, de $96^{m},30$ à la ligne d'eau et de $103^{m},30$ entre les crêtes des rives. Son talus est est établi dans des conditions semblables à celles du talus du canal, dont il n'est que le prolongement. Son talus ouest est incliné à 2 pour 1 et est protégé depuis la cote + 2,00 jusqu'à la crête par un perré de 0,30 d'épaisseur, en moellons.

Cinq estacades en bois sont construites le long de la rive ouest, pour permettre aux navires de faire leurs opérations.

Le terre-plein est arasé à la cote + 7,00 ; il a 75 mètres de largeur.

d) Installations et outillage.

Art. 23 — *Terre-pleins et constructions.*

Tous les terre-pleins indiqués en rose sur le plan n° 8 sont remblayés à la cote + 7,00 et disposés de façon à recevoir les voies et les constructions diverses.

Sur le terre-plein du môle sont construits trois hangars fermés, avec quais à la hauteur de la plate-forme des wagons. Ils sont en fer et ont chacun 175 mètres de longueur sur 30 mètres de largeur. Une partie de hangar est aménagée sur une longueur de 25 mètres en bâtiment de recettes pour voyageurs avec un bureau de douane.

Un bâtiment de 150 mètres carrés est construit pour le service du port près de l'origine de la jetée.

Près du port sont construits, sur une superficie totale d'environ 800 mètres, un atelier et un bâtiment réservoir de force motrice.

Ces bâtiments serviront pendant l'exécution des travaux. Ils seront remis en bon état à la réception provisoire.

Art. 24. — *Outillage.*

L'outillage comprend :

a) Trois générateurs de vapeur alimentant les machines, vaporisant chacun 800 k. à l'heure.

b) Une machine à vapeur Compound de 200 chevaux, actionnant une dynamo-génératrice de même puissance fournissant l'énergie aux grues, aux cabestans et aux dynamos-réceptrices pour les manœuvres de l'écluse.

c) Une machine à vapeur de 100 chevaux actionnant une dynamo pour l'éclairage électrique et pouvant suppléer au besoin la machine *b*.

d) Une dynamo-génératrice de 146,000 watts.

e) Une dynamo de 36,000 watts pour l'éclairage.

f) Huit grues électriques.

g) Dix cabestans électriques.

h) Quatre dynamos-réceptrices pour la manœuvre des ponts et des portes.

i) Une batterie d'accumulateurs pour éviter toute interruption de service.

j) Une bigue flottante de 50 tonnes.

k) Une drague marine à godets.

l) Une drague marine suceuse.

m) L'outillage d'atelier (forges, tours, machines à percer, à forer, à raboter, etc.) pour la réparation et l'entretien du matériel.

Ce matériel et cet outillage pourront être employés pendant la construction, à condition d'être remis en bon état à l'exploitation.

Art. 25. — *Pavages.*

La plate-forme du môle, entre les rails des voies à installer par l'État, est recouverte en pavés de grès du quatrième échantillon, maçonnés au mortier de ciment à prise lente. La surface de ce pavage est de 22,000 mètres carrés. Le surplus est recouvert d'un pavement composé d'une brique à plat et une brique sur champ maçonnées au mortier de ciment.

Art. 26. — *Voies ferrées.*

Le chemin de fer de Blankenberghe à Heyst est détourné comme il est indiqué au plan. La plate-forme du détournement et les ouvrages d'art qui seraient nécessaires seront mis à la disposition de l'Administration des chemins de fer entièrement prêts pour la pose des voies, ainsi qu'un terrain d'environ 5 hectares pour l'établissement d'une station.

CHAPITRE II. — Clauses relatives a l'exécution des travaux.

Art. 27. — *Conditions générales.*

Les clauses et conditions du cahier général des charges, pour les entreprises de travaux, approuvé le 10 novembre 1890, sont applicables à la présente entreprise en tant qu'il n'y est pas dérogé par le présent cahier des charges.

Les entrepreneurs construiront à leurs frais, risques et périls, sous la surveillance de l'Administration des ponts et chaussées, conformément aux plans approuvés et aux stipulations du présent cahier des charges, les travaux qui viennent d'être énumérés, avec tous leurs ouvrages et dépendances. Les administrations publiques intéressées n'interviendront dans les dépenses qu'à concurrence des sommes à forfait qu'elles se sont engagées à payer par la convention. Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien et la réparation des travaux à réaliser, sont exclusivement à la charge des concessionnaires, à l'exception des indemnités dont il est question au dernier alinéa de l'article 10.

Cette condition de la non-intervention des administrations publiques intéressées dans les dépenses au delà du forfait, c'est-à-dire l'absence complète pour ces administrations de charges pécuniaires supplémentaires, doit être considérée comme la base du contrat, et elle sera entendue dans son sens le plus large, les entrepreneurs étant censés avoir examiné toutes les données sur lesquelles l'entreprise repose, et s'être rendu compte de la possibilité de faire des expropriations definitives ou temporaires, les travaux et les fournitures de toute nature, sans aucune exception ni distinction, nécessaires à la réalisation de l'entreprise dont il s'agit, qui est donc un forfait dans la plus large acception du mot.

Les administrations publiques intéressées ne pourront, dans aucun cas, être rendues responsables des erreurs, des lacunes, des défauts de dimensions dont les plans et projets pourraient se trouver entachés ou des difficultés qui pourraient surgir dans leur exécution, attendu que les entrepreneurs acceptent les stipulations du présent cahier des charges et les pièces du projet à réaliser comme étant leur propre ouvrage et qu'ils prennent en outre l'engagement de donner à tous les ouvrages en général les dimensions et les dispositions nécessaires pour en assurer la stabilité et la solidité.

A raison de la nature spéciale et exceptionnelle de l'entreprise, l'approbation donnée aux plans ne pourra jamais être invoquée pour impliquer

l'intervention pécuniaire des administrations intéressées, s'il survient des imprévus au cours de l'entreprise, quelles que soient la nature de ces imprévus, les modifications à faire subir aux plans et les dépenses à en résulter.

De même, et dans l'ordre d'idées qui vient d'être défini, c'est-à-dire sans autre intervention pécuniaire de la part des administrations publiques intéressées que celle du forfait, la société concessionnaire aura à pourvoir pendant toute la durée de la concession, aux travaux d'entretien, d'amélioration, de renouvellement et de reconstruction, le cas échéant, de tous les ouvrages faisant partie de l'entreprise.

Les entrepreneurs seront tenus, jusqu'à la réception définitive, d'exécuter, à leurs frais exclusifs, tous les travaux en outre de ceux prévus aux plans, qui seraient nécessaires pour assurer l'écoulement des eaux et les communications sur les routes et les chemins publics.

Il est expressément entendu que, pour tout ce qui n'aurait pas été prévu relativement à l'origine, aux qualités et aux dimensions des matériaux ou au mode d'exécution des ouvrages, les entrepreneurs seront tenus de se conformer aux règles de l'art et aux usages généralement adoptés dans les travaux publics de l'État.

ART. 28. — *Délai d'exécution.*

Les travaux devront être commencés dans les six mois qui suivront la promulgation de la loi approuvant la concession. Ils devront être achevés au plus tard sept années après cette promulgation.

ART. 29. — *Plans.*

Les entrepreneurs soumettront à l'approbation du Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics les plans des emprises, les plans d'ensemble et les plans de détail, les épures et les diagrammes relatifs aux travaux. Le Ministre, après avoir statué sur ces plans, les renverra aux entrepreneurs dans les trois mois de leur présentation. Les entrepreneurs garderont les plans soumis aux enquêtes et les dossiers des enquêtes, et fourniront quatre copies conformes de ces plans. Ils enverront les plans de détail avec quatre copies dont une leur sera retournée, certifiée conforme. Les copies devront être fournies dans le délai d'un mois après l'approbation des plans.

ART. 30. — *Acquisition des terrains.*

Les entrepreneurs ne pourront, sans l'assentiment de l'État ou de la ville de Bruges, faire ou laisser insérer dans les actes de vente ou dans les jugements d'expropriation aucune clause onéreuse pour l'État, pour la ville de Bruges ni pour la société concessionnaire.

Dans l'année de l'achèvement total des travaux, les entrepreneurs remettront respectivement à l'État et à la ville de Bruges les titres de propriété des emprises effectuées pour compte de chacun d'eux. Ces titres de propriété

seront formés des pièces exigées par l'État pour les acquisitions faites en son nom par les sociétés de construction de chemins de fer.

Dans la même année, les entrepreneurs feront faire à leurs frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties des ports qui feront partie du domaine public, du canal et de leurs dépendances; ils feront également dresser à leurs frais, contradictoirement avec l'Administration des ponts et chaussées, la ville de Bruges et la société concessionnaire, un état descriptif et détaillé des ouvrages, des installations et de l'outillage.

Des expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif prémentionnés seront dressées aux frais des entrepreneurs pour être déposées aux archives de l'État, de la ville de Bruges et de la société concessionnaire.

Sauf les droits des tiers, et moyennant le paiement des droits proportionnels d'enregistrement et autres, les entrepreneurs pourront disposer, comme ils le jugeront convenable, des terrains provenant d'excédents d'emprises qui n'auront pas été compris dans le bornage.

Art. 31. — *Vérifications et épreuves.*

Les entrepreneurs présenteront, avec les plans de détail nécessaires, les calculs des efforts maxima auxquels les différentes parties des ouvrages seront soumises.

Le train d'essai, pour les tabliers des ponts sous chemin de fer, prévu par l'article 11 du cahier général des charges, sera formé de locomotives du type à quatre essieux chargés chacun de treize tonnes.

Art. 32. — *Pavillons.*

Les entrepreneurs sont tenus de faire établir, aux endroits qui leur seront indiqués, et d'entretenir jusqu'à la fin des travaux, des pavillons provisoires destinés à l'usage des agents préposés à la surveillance des travaux. Ces pavillons, dont le nombre est limité à deux, seront construits en bois et de façon à pouvoir être démontés facilement, afin d'en permettre le déplacement au besoin.

Chaque pavillon sera formé de deux pièces, ayant au moins 5 sur 5 mètres de superficie chacune, et séparées par un corridor de $1^{m},50$ de largeur.

Les pavillons seront garnis des meubles nécessaires à un bureau. Ils seront chauffés lorsque la température l'exigera. Un cabinet d'aisances sera annexé à chaque pavillon.

Pendant toute la durée des travaux, les entrepreneurs devront veiller à la conservation des pavillons et de leur ameublement, qui resteront leur propriété.

Au lieu de pavillons en bois, les entrepreneurs pourront mettre à la disposition des agents de l'Administration des constructions en maçonnerie,

ART. 33. — *Communications et raccordements.*

Les entrepreneurs ne peuvent interrompre la circulation sur des voies de communication publiques quelconques qu'après qu'ils y auront été autorisés par l'Administration. Ils sont tenus d'établir, au préalable, des moyens de communication provisoires pour voitures ou pour piétons aux endroits où cela sera reconnu nécessaire.

Les raccordements de voies nouvelles aux voies existantes sont opérés au moyen de pentes dont l'inclinaison ne dépasse pas 0m,020 pour un mètre.

ART. 34. — *Origine, qualités et emploi des matériaux.*

Autant que possible, la préférence sera accordée à la main d'œuvre et à l'industrie nationales.

Les matériaux sont soumis, aux frais des entrepreneurs, à telles épreuves que l'Administration juge nécessaires. Les essais se feront en général à l'arsenal de Malines.

Les entrepreneurs doivent fournir un état exact des carrières auxquelles ils empruntent leurs fournitures avec la désignation des bancs d'où les matériaux sont extraits. Ils sont tenus de fournir au service du contrôle des échantillons des pierres provenant desdits bancs. Ce service a le droit de faire surveiller par ses agents dans les carrières le choix et la taille des matériaux, le tout sans préjudice de la réception à faire à pied d'œuvre. Il peut interdire les bancs dont les matériaux seraient reconnus par lui ne pas être de bonne qualité.

Les parties métalliques doivent satisfaire, au point de vue de la résistance et des conditions de réception, aux conditions habituellement requises par l'Administration des ponts et chaussées.

La pierre de taille sera de l'espèce dite petit granit.

Les moellons piqués et les moellons pour enrochement et perrés doivent provenir des carrières de Tournai ou de la Meuse.

Les briques doivent provenir des meilleurs fours de la région. La chaux est de la qualité dite hydraulique ordinaire.

Les ciments seront à prise rapide pour les ouvrages susceptibles d'être attaqués par les lames aussitôt après leur emploi, et à prise lente pour les autres ouvrages.

Le ciment à prise lente aura trois mois d'âge au moment de la mise en œuvre. Il ne pourra commencer à faire prise au plus tôt qu'au bout d'une demi-heure, ni avoir fait complètement prise en moins de trois heures à la température de 15° à 20° centigrades. Après douze heures, le durcissement sera complet.

Il sera d'une finesse telle que le résidu, sur un tamis de 900 mailles par centimètre carré, ne s'élève pas à plus de 10 % du poids total. Versé lentement dans un récipient d'un hectolitre et non tassé, il ne pourra peser moins de 130 kilogrammes à l'hectolitre. Le poids spécifique déterminé au moyen du voluménomètre de Schuman sera compris entre 3.05 et 3.15.

Confectionné en briquettes, le ciment devra résister à une traction de 25 kilogrammes au centimètre carré après un jour d'exposition à l'air et six jours d'immersion dans l'eau, et à une traction de 35 kilogrammes au centimètre carré après un jour d'exposition à l'air et vingt-sept jours d'immersion dans l'eau.

Le sable peut provenir des fouilles des ouvrages, des dunes ou de la plage. Il est purgé de terre et de vase.

Les galets sont siliceux, purgés de terre et de vase. Ils proviennent de la Meuse, du Rhin, de la côte anglaise ou des gisements fournissant des galets de même espèce. Ils doivent pouvoir passer en tous sens dans un anneau de 0.08 de diamètre et être refusés par un anneau de 0.02 de diamètre. Les galets trop gros sont cassés à la main.

La pierre cassée provient des carrières donnant du petit granit, du calcaire ou du porphyre.

Les briquaillons proviennent de briques parfaitement cuites. Ils doivent passer en tous sens dans un anneau de 0.06 de diamètre et être lavés à grande eau immédiatement avant leur emploi.

Les poteaux d'accostage, les estacades de garde, les ducs d'albe et les apponteements sont en pitch pine, en Riga rouge, en mélèze ou en greenhaert.

Le pied des perrés est soutenu par des charpentes en sapin ou en hêtre ou par du béton.

Les pieux, chapeaux et palplanches pour le coffrage des fondations en béton sont en bois de hêtre ou de sapin.

Les menuiseries non abritées sont exécutées en bois de chêne du pays. Les autres menuiseries et tous les bois de charpente des bâtiments sont en sapin rouge du Nord.

La fonte doit être grise, de deuxième fusion.

La tôle de fer autre que celle employée comme moyen de construction est de l'espèce désignée au cahier général des charges sous la dénomination de « tôle supérieure ou n° 4 ».

Les fers laminés de la catégorie A de l'article 58 du cahier général des charges sont de l'espèce dite « n° 3, bonne qualité ».

Les larges plats sont de qualité dite « plats supérieurs ».

Le fer forgé pour boulons, doguets et rivets est de la meilleure qualité et entièrement nerveux.

Les aciers pour constructions métalliques doivent être doux : ils devront répondre, au point de vue de leur réception, aux conditions qui seront fixées par la Commission spéciale des aciers pour les travaux des Départements de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Le bronze est phosphoreux, de la marque G M L, du n° BP2 pour les coussinets, du n° BP4 pour les crapaudines.

Le goudron doit être végétal ; il est appliqué à deux couches.

Les couleurs sont à base de plomb. Les tabliers métalliques sont peints à quatre couches, les deux premières au minium. Les autres ferrures sont peintes à trois couches, la première au minium. Les menuiseries et les parties apparentes des charpentes sont peintes à trois couches.

Les mortiers sont des espèces dites :
Mortier de ciment pour les maçonneries à la mer;
Mortier ordinaire pour l'élévation des bâtiments;
Mortier de trass bâtard pour toutes les autres maçonneries.
Les bétons sont composés comme suit :

1° Pour les ouvrages autres que ceux à la mer :

3 parties de chaux hydraulique éteinte,
1 partie de sable,
2 parties de trass,
3 parties de pierres cassées ou de galets,
3 parties de briquaillons.

2° Pour les ouvrages à la mer :

A. Pour les blocs de 2,500 à 3,000 tonnes :

1 partie de ciment à prise lente,
3 parties de sable,
6 parties de pierres cassées ou de galets.

Cette proportion correspond à 200 kilogrammes de ciment par mètre cube de béton.

La partie supérieure des blocs, sur une épaisseur de 0,50, sera en béton du type *B* suivant.

B. Pour les blocs de 50 tonnes, la jetée et le parapet :

1 partie de ciment à prise lente,
3 parties de sable,
5 parties de pierres cassées ou de galets.

Cette proportion correspond à 235 kilogrammes de ciment par mètre cube de béton.

Le tout-venant galets et sable pourra être employé à la confection de ces bétons, à la condition que la proportion de sable ne s'écarte pas sensiblement de celle indiquée plus haut.

C. Pour le béton spécial dit granolitique :

1 partie de ciment à prise lente,
4 parties de porphyre fin.

Art. 35. — *Dragages.*

Les produits des dragages qui devront être déversés en mer seront transportés au delà de la passe des Wielingen et ne pourront être déversés à moins de 16 kilomètres de la côte. Le lieu de déversement sera agréé par l'Administration des ponts et chaussées.

CHAPITRE III. — Dispositions relatives aux ouvriers employés sur le chantier.

Art. 36.

Conformément à l'article 7 du cahier général des charges, les entrepreneurs ne pourront travailler les dimanches et jours de fête légale, ni en

dehors des heures habituelles du travail, aux ouvrages à effectuer soit sur les terrains acquis au nom de l'État ou de la ville de Bruges et de leurs dépendances, soit sur d'autres terrains ou chantiers occupés temporairement. Exception est faite pour les épuisements et autres travaux accessoires destinés à assurer l'exécution du travail principal, pour les travaux à exécuter à sujétion de marée, et pour les cas d'urgence reconnus par le service de contrôle.

ART. 37.

Si dans le voisinage des chantiers, il ne se trouve pas de maisons en nombre suffisant, où les ouvriers puissent se loger, l'entrepreneur sera tenu de pourvoir au logement de ses agents et des ouvriers; il construira éventuellement, à cet effet, à ses frais, des baraquements dont l'installation devra satisfaire aux règles d'hygiène prescrites par les autorités communales.

ART. 38.

Tout établissement où seraient débitées des boissons alcooliques est rigoureusement interdit sur les terrains occupés par l'entrepreneur.

ART. 39.

L'entrepreneur est tenu d'assurer une prompte assistance médicale à tous les agents et ouvriers blessés ou tombés malades sur les chantiers. A cette fin des boîtes de secours et des appareils de transport en nombre suffisant devront se trouver, en tous temps, en bon état de service sur les chantiers.

ART. 40.

Conformément à l'article 5 de la loi du 16 août 1887, les payements des salaires se feront par quinzaines, et l'entrepreneur devra effectuer cette paie dans un local spécial, où tout débit de boissons quelconques est interdit.

Au cas où l'entrepreneur ou ses sous-traitants auraient été convaincus d'inexécution de l'article 5 de la loi du 16 août 1887, les salaires non payés pourront être payés directement aux ouvriers et retenus sur le premier mandat de payement revenant à l'entrepreneur.

ART. 41.

L'entrepreneur sera tenu d'assurer les ouvriers employés sur ses chantiers. Le règlement des assurances contre les accidents devra être affiché en français et en flamand dans les locaux affectés à la paie.

CHAPITRE IV. — CAUTIONNEMENT, PAYEMENTS, RÉCEPTIONS, RETENUES.

ART. 42. — *Cautionnement.*

Dans les trois mois de la promulgation de la loi approuvant la concession, les entrepreneurs verseront, en se conformant aux stipulations de l'article 30

du cahier général des charges, la somme de quatre cent mille francs (400,000 fr.), qui formera, avec les cent mille francs qu'ils ont versés pour être admis au concours, le cautionnement prévu par le programme de ce concours pour la garantie de l'exécution de leurs engagements.

Ce cautionnement sera restitué, sauf prélèvement des sommes qui seraient dues par les entrepreneurs, au prorata de la valeur de chaque partie de l'entreprise, par moitié après la réception provisoire et après la réception définitive de cette partie.

ART. 43. — *Paiements.*

Les paiements se feront par acomptes de 370,000 francs, à mesure de l'acquisition des terrains, de l'avancement des travaux et de la réception des matériaux approvisionnés sur les chantiers.

Les situations seront dressées à la demande des entrepreneurs d'après le barême qui sera établi en conformité avec l'estimation des dépenses. Les terrains acquis seront portés en compte aux entrepreneurs sur le vu d'une déclaration du notaire certifiant la passation de l'acte et le paiement du prix ou du récépissé délivré par le conservateur des hypothèques, de la consignation de la somme fixée par un jugement.

L'outillage destiné à l'exploitation des ports et du canal et qui sera employé pendant la construction, sera compté dans les situations aux trois quarts de sa valeur. Le quart restant servira de garantie de la remise en bon état, au moment de l'exploitation, et sera payé aux entrepreneurs aussitôt après la réception provisoire.

Les payements seront supportés par l'État, la ville de Bruges et la société concessionnaire au prorata de leur intervention, comme il est dit dans la convention de concession.

Toutefois, la subvention de deux millions de francs accordée à la ville de Bruges par la province de la Flandre occidentale, ne devant être versée qu'après l'achèvement des travaux du canal maritime, la part d'intervention dans le payement de chaque mandat est fixée comme suit:

Pour l'État, à 27/37 ;

Pour la ville de Bruges, à 3/37 ;

Pour la société concessionnaire, à 7/37.

Après l'achèvement des travaux du canal maritime, la ville de Bruges payera seule les mandats suivants, jusqu'à concurrence de deux millions de francs représentant la subvention de la province de la Flandre occidentale.

Les derniers mandats seront liquidés au moyen des soldes dus par chacune des parties intervenantes, sur le montant de leur intervention déterminée dans l'article 4 de la convention.

ART. 44. — *Réception.*

La réception provisoire se fera par parties séparées comprenant respectivement :

a) Le port et les installations maritimes de Bruges ;

b) Le canal maritime ;

c) Le chenal d'accès, l'écluse et le port intérieur.

Elle aura lieu dès que ces parties de travaux seront complètement terminées.

La réception provisoire du port extérieur près de Heyst aura lieu dès que les ouvrages et les installations de la rade seront achevés et que les dragages dans le port seront assez avancés pour que les navires puissent accoster le quai et y faire leurs opérations.

La réception définitive se fera, par parties également, un an après la réception provisoire.

Si, à l'époque fixée pour la réception définitive, il reste à exécuter des travaux de parachèvement qui n'offrent aucun caractère d'urgence mais qui rentrent plutôt dans la catégorie des travaux d'entretien, tels que les dragages, et qui soient de nature à ne pouvoir, en raison de la mise en exploitation des ports et du canal, être exécutés qu'irrégulièrement, la société concessionnaire sera substituée pour ces parachèvements aux obligations des entrepreneurs, moyennant le payement par ceux-ci, à la dite société, d'une somme à convenir et qui résultera d'une évaluation contradictoire des travaux et fournitures restant à effectuer. Dans ce cas, il sera procédé à la réception définitive absolument comme si les entrepreneurs se trouvaient dans les conditions voulues pour cette réception.

Cette évaluation devra être approuvée par l'Administration des ponts et chaussées et ne pas dépasser 200,000 francs.

Art. 45. — *Retenues.*

Sur la somme de 600,000 francs prévue dans l'évaluation des dépenses pour l'entretien du port près de Heyst pendant la construction et pendant l'année de garantie, 300,000 francs seront payés aux entrepreneurs aussitôt après la réception provisoire du port extérieur près de Heyst. Les 300,000 autres francs demeureront en garantie de l'exécution complète des travaux et seront payés aux entrepreneurs lors de la réception définitive du port extérieur près de Heyst.

TITRE II.

Exploitation.

Art. 46. — *Entretien.*

Pendant toute la durée de la concession, la société concessionnaire a l'obligation d'entretenir en parfait état l'avant-port près de Heyst, le canal maritime et le port de Bruges avec leurs bâtiments, leurs dépendances et leur outillage et de les maintenir dans les formes, dimensions et profils prescrits au présent cahier des charges et aux plans qui seront approuvés pour leur exécution, de manière que la navigation dans les dits ports et canal, ainsi

que les accès, soient toujours libres, sûrs et faciles. Elle est tenue de les remettre en parfait état à l'expiration de la concession, le tout à ses frais.

La société concessionnaire a à sa charge l'éclairage des ports, des bassins et des abords des ponts, la manœuvre des ponts et des portes d'écluse, en un mot tous les devoirs et tous les frais de l'exploitation des ports près de Heyst et de Bruges et du canal maritime.

Elle est seule responsable de tous accidents et avaries imputables à sa négligence ou à la faute de ses préposés.

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes a le droit de fixer, la société concessionnaire entendue, les heures auxquelles les ponts-rails peuvent être tournés pour le passage des navires et des bateaux.

Les ponts-route ne peuvent être tournés que pendant le temps strictement nécessaire au passage des navires et des bateaux. Pendant le temps que ces ponts sont tournés, des signaux interdiront le passage qui sera, en outre, défendu par des chaînes.

ART. 47. — *Produits accessoires du canal maritime.*

La société concessionnaire a le droit de planter sur les chemins de halage et sur les dépôts le long du canal maritime et de semer sur les dépôts. Elle a, pendant la durée de la concession, la jouissance des produits de la pêche, des herbages et des plantations du canal et, en général, de tous produits accessoires.

ART. 48. — *Exemption de péages.*

Il ne pourra être établi, sur les ports près de Heyst et de Bruges et sur le canal maritime, pendant toute la durée de la concession, aucun péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'État, soit au profit de la province, soit au profit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 49. — *Personnel des concessionnaires.*

La société concessionnaire nommera à son choix exclusif les agents qu'elle emploiera pour l'entretien, pour le pilotage, le halage et le remorquage sur le canal, pour la manœuvre des engins, des portes et des ponts et pour la perception des taxes.

Le Gouvernement accordera aux agents présentés par la société concessionnaire et agréés par lui telles qualités qui leur seront nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions. Ces mêmes agents seront, en outre, assermentés devant qui de droit, à l'effet d'être habiles à dresser des procès-verbaux constatant des contraventions. Ils devront être congédiés si le Département des Travaux publics exige leur renvoi.

ART. 50. — *Surveillance de l'entretien.*

Le Gouvernement et la ville de Bruges feront surveiller par leurs agents, chacun en ce qui le concerne, l'entretien des ports et du canal. Cette surveil-

lance a pour objet d'empêcher la société concessionnaire de manquer à ses obligations; elle est exclusivement d'intérêt public et n'emporte aucune direction.

La société concessionnaire sera tenue de mettre, à ses frais, à la disposition de ces agents, chaque fois qu'elle en sera requise, les ouvriers et le matériel nécessaires pour la vérification de l'état des diverses parties des deux ports et du canal et de la cote de leurs plafonds.

Art. 51. — *Mesures d'office.*

Dans le cas où la société concessionnaire négligerait tout ou partie de l'entretien défini par l'article 46, le Gouvernement aurait le droit, après une simple mise en demeure du Ministre des Travaux publics, lui adressée par lettre recommandée, d'exécuter les travaux d'entretien d'office et aux frais de la société concessionnaire. Cette dernière sera tenue de verser le montant des frais des mesures d'office dans la caisse de l'État qui lui aura été désignée et endéans les trente jours de l'avis qui lui en aura été donné.

Pendant l'année qui suivra l'avis du rachat ou pendant les cinq dernières années de la concession, et dans le cas prévu dans l'alinéa précédent, le Gouvernement aura en outre le droit de faire saisie-arrêt sur les revenus de la société concessionnaire ou de percevoir directement ces revenus, et de les employer à rétablir en bon état d'entretien les parties détériorées ou négligées par la société concessionnaire.

Art. 52. — *Déchéance.*

La société concessionnaire sera déchue de tous ses droits si elle manque à ses obligations en ce qui concerne l'entretien et l'exploitation.

Toutefois, la déchéance ne pourra être prononcée contre la société concessionnaire que pour des manquements graves et si elle n'a pas satisfait dans les trente jours à une mise en demeure qui lui aurait été adressée par l'État.

Art. 53. — *Expiration de la concession.*

A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de son échéance, l'État et la ville de Bruges seront, chacun en ce qui le concerne, subrogés à tous les droits de la société concessionnaire et ils entreront immédiatement en possession et en jouissance de tous les ouvrages, matériel et outillage et de tous leurs produits, ainsi qu'il est stipulé dans l'article 14 de la convention de concession.

Les objets mobiliers, tels que matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, resteront la propriété de la société concessionnaire, de même que les plantations qu'elle aura faites. L'État et la ville de Bruges, chacun en ce qui le concerne, devront reprendre ces plantations, dont la valeur

sera fixée de gré à gré ou à dire d'experts et payée à la société concessionnaire dans les trois mois.

La société concessionnaire conservera également la propriété de toutes les installations et de tout l'outillage autres que ceux indiqués au présent cahier des charges. Elle pourra exiger que l'État et la ville de Bruges, chacun en ce qui le concerne, reprennent à dire d'experts celles de ces installations qui seront comprises dans les limites des terrains abornés, ainsi que l'outillage fixe, mobile ou flottant employé à l'exploitation des ports et du canal.

ART. 54. — *Droits, taxes, péages.*

La société concessionnaire jouira de la perception à son profit, pendant toute la durée de la concession, des droits, taxes et péages, les uns obligatoires et qui ne pourront être modifiés sans l'assentiment du Gouvernement, les autres facultatifs, pour engins de levage, hangars et entrepôts, séjour à quai, lumière électrique, etc, qui, représentant le prix des services rendus, seront en rapport avec les taxes analogues des ports voisins

DROITS OBLIGATOIRES.

AVANT-PORT DE HEYST.

1° *Droits de tonnage.*

Il sera perçu un droit de 25 centimes par tonneau de jauge net Moorsom, sur tout navire venant du large qui aura franchi le musoir.

Le payement de cette taxe donne droit au mouillage dans le port, mais non à quai, pendant cinq jours.

Passé ce délai, il sera perçu en plus, par tonneau de jauge et par jour, trois centimes jusqu'au dixième jour et cinq centimes au delà de ce terme.

2° *Taxes sur les marchandises.*

Il sera perçu par tonne de mille kilogrammes de marchandises chargées ou déchargées, une taxe qui variera de quarante centimes à un franc vingt centimes, selon la nature de la marchandise.

Cette taxe donne le droit de laisser stationner la marchandise sur les quais pendant quarante-huit heures.

3° *Taxes sur les passagers.*

Il sera perçu pour chaque passager, s'embarquant ou débarquant, à destination ou venant d'un pays hors d'Europe :

Première classe, cinq francs ;

Deuxième classe, trois francs ;

Troisième classe, deux francs

Pour chaque passager à destination ou venant d'un port d'Europe, un franc.

Pour chaque passager émigrant, quel que soit le port de destination, cinquante centimes.

CANAL MARITIME.

Les navires ne payeront aucun droit de navigation proprement dit pour le parcours du canal maritime, mais ils pourront être assujettis à des droits de pilotage qui seront fixés, le cas échéant, d'accord avec le Gouvernement et les concessionnaires.

PORT DE BRUGES.

1° *Droits de tonnage.*

Il ne sera perçu aucun droit pour l'entrée, dans les bassins de Bruges, sur les navires venant de Heyst.

Tout navire qui franchira l'écluse de communication entre le canal d'Ostende et les nouveaux bassins payera, aussi bien à l'aller qu'au retour :

a) Les navires de mer un droit, par tonneau de jauge net Moorsom, de vingt centimes;

b) Les bateaux d'intérieur, par tonne métrique, cinq centimes.

2° *Taxes sur les marchandises.*

Il sera perçu sur les marchandises embarquées ou débarquées à Bruges ou en un point quelconque du canal, par tonne de mille kilogrammes, une taxe qui variera de trente centimes à un franc, selon la nature de la marchandise.

DISPOSITION GÉNÉRALE.

Les navires appartenant à l'État seront exempts de tous droits de tonnage.

Bruxelles, le 1er juin 1894.

L. Coiseau, J. Cousin.

Pour la ville de Bruges,

Le Bourgmestre,

Cte A. Visart de Bocarmé.

Vu et approuvé pour être annexé à la convention du 1er juin 1894.

Le Ministre de l'Agriculture,
de l'Industrie et des Travaux publics.

Léon De Bruyn.

ANNEXE V.

Convention pour la création d'une avenue entre le Parc du Cinquantenaire et Tervueren.

(Art. 9 du projet de loi.)

Entre l'État Belge représenté par M. LÉON DE BRUYN, Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, et M. PAUL DE SMET DE NAEYER, Ministre des Finances, d'une part;

Et M. EDMOND PARMENTIER, industriel, demeurant avenue de la Toison d'Or, 23, à Ixelles, d'autre part,

A été arrêtée la convention suivante :

ARTICLE PREMIER. — M. Edmond Parmentier s'engage à construire les quatre premières sections, indiquées aux plans ci-joints, d'une avenue de Bruxelles à Tervueren, suivant devis et cahier des charges ci-annexés.

Les cinquième et sixième sections indiquées auxdits plans seront construites aux frais de l'État.

Cette avenue sera classée dans la grande voirie, conformément à ce qui est dit à l'article 7 ci-après.

ART. 2. — Tous les travaux incombant à M. Parmentier seront terminés dans les deux ans à dater de l'arrêté royal qui autorisera l'expropriation par zone.

ART. 3. — Les travaux seront effectués suivant les règles de l'art, et en conformité des stipulations du cahier général des charges pour les entreprises de travaux publics de l'État.

ART. 4. — A la traversée du chemin de fer de Bruxelles à Tervueren sur le territoire de Woluwe-Saint-Pierre, la voie ferrée sera relevée aux frais de l'État de 3m,50 au-dessus du niveau actuel du rail. Un passage inférieur de 25 mètres de largeur au moins sera également construit par l'État pour livrer passage à la route à créer.

ART. 5. — M. Edmond Parmentier s'engage à constituer, avant le 31 août 1895, une société anonyme pour l'exécution de la présente convention. Les dispositions relatives aux sociétés commerciales seront applicables

à cette société. Les statuts de la société, ainsi que toute modification qui y serait apportée, seront soumis à l'approbation du Gouvernement.

L'apport à la société des droits et obligations résultant de la présente convention aura lieu gratuitement.

Pendant la période de construction et jusqu'à la reprise opérée par l'État conformément à l'article 7 ci-après, le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics désignera un commissaire spécial, investi du droit de contrôle et de vérification le plus absolu. Ce commissaire sera convoqué avec indication de l'ordre du jour, à toutes les séances du Conseil d'administration. L'indemnité qui lui sera allouée de ce chef par la société sera établie de commun accord : en cas de désaccord, elle sera fixée par M. le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics.

Art. 6. — L'expropriation des terrains nécessaires à la réalisation de l'entreprise, ainsi que de la zone à réserver de part et d'autre des première, deuxième et troisième sections de l'avenue, se fera par application des lois coordonnées des 1er juillet 1858 et 15 novembre 1867.

Art. 7. — L'État fera, un an après la réception définitive des travaux de construction de l'avenue, la reprise de celle-ci pour la classer dans la grande voirie de l'État.

Art. 8. — La présente entreprise relative aux quatre premières sections est faite moyennant un forfait absolu à payer par l'État comprenant : 1° une somme d'un million de francs; 2° dix annuités de quarante mille francs chacune, représentant le subside voté par le Conseil provincial du Brabant, en séance du 1er décembre 1894. Les dix annuités dues par la province seront encaissées par l'État.

Les arbres à abattre dans la forêt de Soignes pour la construction de la quatrième section, seront désignés par l'administration forestière et vendus par celle des domaines au profit de M. Edmond Parmentier à concurrence de cent mille francs.

Les terrains domaniaux à emprendre pour l'établissement de la quatrième section seront mis gratuitement à la disposition de M. Parmentier.

Art. 9. — Le Gouvernement s'engage à exécuter et à terminer les travaux des cinquième et sixième sections, dans le délai de deux ans à compter de l'approbation de la présente convention par la Législature.

Art. 10. — M. Edmond Parmentier s'engage à relier le parc de Tervueren à la place Saint-Josse, sous Saint-Josse-ten-Noode, par un tramway à traction mécanique ou animale. Cette ligne de tramway suivra la nouvelle avenue de Tervueren et traversera le quartier Nord-Est, pour aboutir à la place Saint-Josse.

La durée de cette concession sera de cinquante années, à dater de la réception définitive de l'avenue, prévue à l'article 7; les articles 4, 6, 7, 8, 9 et 10 de la loi du 9 juillet 1875 lui seront applicables.

Les plans, clauses et conditions d'exploitation seront arrêtés par le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics. M. Parmentier pourra céder cette concession moyennant l'autorisation du Gouvernement.

Art. 11. — Le Gouvernement pourra donner l'autorisation à M. Parmentier ou à ses ayants droit, d'élever dans le parc de Tervueren des constructions, dont les plans devront être approuvés par le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics. Ces constructions deviendront la propriété de l'État le 1er janvier 1917, sans que celui-ci ait aucune indemnité à payer de ce chef.

Ainsi fait en double à Bruxelles, le 10 juin 1895.

Léon De Bruyn,
P. de Smet de Naeyer,
Edm. Parmentier.