

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 JUIN 1896.

Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1896 ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. T'KINT DE ROODENBEKE.

MESSIEURS,

Les dépenses extraordinaires prévues pour l'exercice 1896 s'élèvent à la somme de fr. 54,452,225.55 se répartissant comme suit :

Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes . fr.	36,712,290 »
Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics	9,983,300 »
Ministère de la Guerre	6,701,635 55
Ministère des Finances	1,055,000 »
Total . . . fr.	54,452,225 55

Conformément à une décision récente prise par le Gouvernement, les crédits inscrits au Budget extraordinaire concernent principalement des dépenses ayant pour objet de compléter ou d'améliorer l'outillage économique du pays. S'il en est quelques-uns qui ne rentrent pas dans cette catégorie, c'est qu'ils se rapportent à des travaux antérieurement décrétés. Les autres dépenses exceptionnelles ont été rattachées, dans la mesure du possible, aux Budgets ordinaires des divers Départements ministériels; elles s'élèvent, pour 1896, à une somme de dix millions environ, dont le Budget extraordinaire a été chargé.

Le crédit de 2,000,000 de francs relatif à l'État Indépendant du Congo (art. 2) ne constitue pas une avance nouvelle du Trésor. Il ne représente en effet que l'annuité due, en vertu de la convention du 3 juillet 1890, approu-

⁽¹⁾ Budget, n° 226, XV.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. BEERNAERT, était composée de MM. RONSE, LORAND, MOUSSET, HOVOIS, T'KINT DE ROODENBEKE et DE JAER.

vée par la loi du 4 août suivant, et ne figure au Budget qu'en exécution d'engagements antérieurs auxquels l'État Belge ne peut pas loyalement se soustraire.

Quant au crédit de 150,000 francs prévu, au même article, en faveur du Ministère de l'Intérieur et de l'Instruction publique, il est uniquement destiné à remédier, jusqu'au vote du Budget extraordinaire pour 1897, à l'insuffisance des crédits mis jusqu'ici à la disposition de ce Département, à titre d'avances, pour assurer le paiement des traitements de disponibilité des instituteurs communaux.

L'article 3 du projet de loi détermine les recettes extraordinaires de l'exercice courant; elles s'élèvent à 5,738,846 francs. L'excédent de fr. 50,863,379 55, nécessaire pour faire face aux dépenses proposées aux articles 1 et 2, sera couvert, soit au moyen des excédents du Budget ordinaire, soit par la voie d'un emprunt à émettre sous forme de bons du Trésor, portant intérêt, et payables à une échéance qui ne pourra dépasser cinq ans (art. 4).

En vertu de l'article 5, le Gouvernement est autorisé, comme d'habitude, à rattacher, par arrêté royal, aux crédits extraordinaires pour 1896, ceux des deux exercices précédents (1894 et 1895) encore disponibles, et dont le total s'élève à fr. 61,673,622 77.

Une communication fort intéressante, faite par l'honorable Ministre des Finances à votre rapporteur, et donnant les renseignements les plus complets sur la situation actuelle des Finances de l'État, lui a permis de comparer exactement les charges et les engagements grevant le Trésor, à la date du 1^{er} janvier 1896, avec les ressources dont il dispose pour les couvrir.

Il est établi dans la Note préliminaire que le solde, reporté à l'exercice 1896, des crédits extraordinaires alloués en 1894 et en 1895, s'élève à fr. 61,673,662 77

Si l'on ajoute à cette somme les crédits qui font l'objet des articles 1^{er} et 2 du Budget extraordinaire de 1896, soit 56,602,225 55

on constate que les engagements du Trésor, en ce qui concerne le service extraordinaire, s'élèveront, après le vote du Budget, à 118,275,888 32

La situation du Trésor au 1^{er} janvier 1896 montre que, pour les services ordinaires, les Budgets de 1830 à 1895 présentent un excédent de *recettes* de . fr. 112,217,707 90; pour la même période, l'excédent de *dépenses* pour les services extraordinaires s'élève à 136,555,978 48

D'où un excédent de dépenses constituant
une charge de 24,118,270 58

SOIT UN TOTAL DE. . . fr. 142,394,158 90
formant les engagements du Trésor.

Pour les couvrir, le Trésor possède les ressources suivantes :

1° Parmi les crédits reportés des exercices 1894 et 1895, il en est pour lesquels le Trésor dispose de ressources correspondantes : il paye en titres de la Dette publique les dépenses de construction de certaines lignes de chemins de fer ⁽¹⁾; il emploie, pour des avances à faire, soit les sommes correspondant aux crédits reportés, soit celles qu'il reçoit en remboursement d'avances faites précédemment ⁽²⁾.

Les ressources de cette nature (recettes extraordinaires) de 1894 et 1895 s'élèvent à fr.

636,179 15

2° Les recettes extraordinaires à effectuer en 1896 sont évaluées à

5,738,846 »

3° Le Gouvernement a été autorisé, par diverses lois de crédits extraordinaires, à émettre des titres de la Dette publique; il ne fait usage de ces autorisations qu'au fur et à mesure des besoins du Trésor.

Au 1^{er} janvier 1896, il restait à émettre :

a) Solde de l'émission autorisée par la loi du 16 mai 1892 . . fr. 2,140,418 97

b) Émissions autorisées
par :

La loi du 24 mai 1892. fr. 42,760,068 37

— 1^{er} sept. 1893 . 41,774,894 89

Les lois des 31 mai et

30 juin 1894 36,415,000 38

La loi du 29 juin 1895 . 11,850,000 »

— 11 sept. 1895 . 60,082,534 24

Soit fr.

195,022,916 85

La loi du Budget extraordinaire de 1896 contient une nouvelle autorisation d'emprunter à concurrence de

50,863,379 55

TOTAL. fr.

252,261,321 55

représentant les ressources dont dispose le Gouvernement.

(1) Ligne de la Convention-loi des 21 juillet-25 août 1895 et ligne de Wanlin à Anseremme. fr. 269,319 69

(2) Avances pour le paiement du traitement de disponibilité d'instituteurs communaux 166,859 46

Avances aux colonies agricoles de Hoogstraeten, Wortel, Merxplas . . . 200,000 »

Fr, 636,179 15

L'excédent des ressources disponibles ou réalisables sur les engagements, qui se montent à fr. 142,594,158.90, est donc de fr. 109,867,162 65

Mais il y a lieu d'en déduire une somme de 12,600,000 »
reçue des Pays-Bas pour leur quote-part dans le rachat du chemin de fer d'Anvers au Moerdyck et de Roosendaël à Bréda, et qui n'a pu jusqu'ici recevoir son affectation spéciale.

L'excédent de ressources est ainsi réduit à fr. 97,267,162 65

Rappelons d'autre part qu'il résulte des documents qui nous ont été distribués, que la dette consolidée de la Belgique représentait, au 1^{er} janvier 1896, un capital de fr. 2,226,529,447.03. Elle s'est augmentée, en 1895, amortissement déduit, de 21,558,100 francs.

EXAMEN EN SECTIONS.

Dans la 3^e et la 5^e section, le Budget extraordinaire a été adopté à l'unanimité, sans observations. Il en a été de même dans la 4^e section, sous réserve de certaines explications complémentaires à demander, s'il y a lieu, par la section centrale.

La 1^{re} section a voté le Budget par trois voix et une abstention, mais a repoussé, par parité de voix, les crédits relatifs à l'avenue de Tervueren, à la construction d'un perré ou promenoir entre le fort Wellington et la digue d'Albertus, à Mariakerke, ainsi que les crédits militaires (art. 2, 23, 25, 26 et 28). Un membre a émis le vœu de voir affecter principalement le crédit de 1,500,000 francs, de l'article 1^{er}, aux arrondissements qui, à d'autres titres, n'émargent pas au Budget extraordinaire de cet exercice.

Au sein de la 2^e section, on s'est plaint de la non mise en valeur des terrains occupés par les forts de la rive gauche de l'Escaut devenus inutiles, tels que le fort de la Tête-de-Flandre. Les crédits relatifs à l'agriculture et aux travaux publics, Tervueren excepté, et aux chemins de fer, postes et télégraphes, ont été votés à l'unanimité, mais les crédits militaires ont été repoussés par 7 voix et 2 abstentions.

Un membre de la 6^e section, tout en remerciant le Gouvernement, au nom de l'arrondissement de Saint-Nicolas, d'avoir compris dans les dépenses prévues celles relatives au pont de Hamme, sur la Durme, et à la construction de la route de Tamise à Cruybeke, lui signale également la nécessité de reconstruire les ponts de Lokeren et de Waesmunster, d'améliorer la navigabilité de la Durme et de procéder à l'approfondissement du canal du Moervaart, ainsi qu'à l'assèchement des polders du pays de Waes. D'autres membres désireraient faire activer les travaux des canaux houillers, et voir relier, entre

Doel et Lillo, les deux rives de l'Escaut par un service de bateaux à vapeur, en vue du commerce de betteraves qui tend de plus en plus à se développer dans cette région. La 6^e section adopte le Budget par quatre voix et une abstention.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1896 n'ayant été déposé que dans la séance du 2 juin dernier, et l'une des sections n'ayant terminé ses travaux que le 10 juin, votre section centrale, convoquée à cette date, a eu fort peu de temps à sa disposition pour l'examen et la discussion des divers crédits proposés, la clôture très prochaine de la session parlementaire exigeant un prompt rapport.

Elle a dû se borner, après une courte discussion générale, à passer rapidement en revue les différents articles du Budget, et a chargé son rapporteur de résumer sommairement les observations auxquelles plusieurs d'entre eux ont donné lieu, ainsi que les questions à poser de ce chef au Gouvernement.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

La section centrale a été unanime à exprimer le regret de voir s'établir de plus en plus la fâcheuse coutume de ne présenter le Budget extraordinaire qu'à la fin de la session ordinaire, alors que deux ou trois séances au plus peuvent être consacrées à le discuter. Dans ces conditions, le contrôle nécessaire que les Chambres législatives ont à exercer sur une partie importante des dépenses publiques devient presque illusoire, car tout examen sérieux de ce Budget est impossible. Elle signale cet état de choses à l'attention toute particulière du Gouvernement, en lui demandant, pour la session prochaine, d'y avoir égard dans l'intérêt bien entendu de l'État. On pourrait peut-être diviser les crédits extraordinaires, et saisir la Législature, au début de chaque session, des propositions de dépenses qui sont définitivement arrêtées, réservant les autres pour plus tard.

Un membre, se faisant l'écho d'un vœu émis en section, voudrait voir, à l'avenir, le Gouvernement présenter un Budget extraordinaire pour chaque ministère, au lieu d'un seul Budget comprenant tous les crédits. D'après lui, ce serait le vrai moyen de donner à chacun des membres de la Législature la liberté de son vote, viciée aujourd'hui par la nécessité d'adopter ou de rejeter en bloc l'ensemble des crédits demandés pour tous les Départements ministériels.

DISCUSSION DES ARTICLES.

TITRE PREMIER. — DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.**ARTICLE PREMIER DU PROJET DE LOI.**

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

ARTICLE PREMIER.

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.

Adopté sans observations.

ART. 2.

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

La section centrale a posé, à la demande d'un de ses membres, une série de questions au Gouvernement à propos de cet article.

1^{re} QUESTION. — Quelle est la longueur de l'avenue construite par M. Parmentier?

RÉPONSE. — 7,136 mètres. (Voir Budget extraordinaire de 1895.)

2^e QUESTION. — Quelle est la longueur exacte de celle que l'État doit construire?

RÉPONSE. — 2,995 mètres.

3^e QUESTION. — Quelle est la dépense qui incombera à l'État (Département des Chemins de fer) du chef de la construction du pont de la Woluwe et autres travaux à faire par l'État pour la route?

RÉPONSE. — L'entreprise du pont à construire au-dessus de l'avenue de Tervueren a fait l'objet d'une adjudication dont le montant s'élève à 162,000 francs. En outre, la dépense pour les travaux à exécuter par le service des voies s'élève à 7,700 francs. Le relèvement de la voie entraînera une dépense de 50,800 francs.

4^e QUESTION. — Quelle est la dépense totale que nécessitera la création de l'avenue?

RÉPONSE. — A. *En ce qui concerne les quatre premières sections à construire par M. Parmentier, ainsi qu'il est expliqué au Budget extraordinaire de 1896 :*

L'État débourse	fr. 1,000,000 »
abandonne le subside de la province	333,000 »
accorde la concession d'un tramway estimé à	223,000 »
abandonne la propriété d'arbres pour	100,000 »
	Fr. 1,660,000 »

La vente des arbres n'ayant produit que 53,000 francs, un crédit de 43,000 francs est demandé au Budget extraordinaire de 1896.

B. *En ce qui concerne les deux dernières sections à construire par l'État*, la dépense s'élèvera à 528,000 francs.

5^e QUESTION. — Qui construit les sections dont la construction incombe à l'État? N'est-ce pas M. Parmentier ou son entrepreneur travaillant à bordereau de prix? Y a-t-il eu adjudication?

RÉPONSE. — La construction de ces deux sections a été soumise à l'adjudication publique le 23 octobre 1893; six concurrents ont pris part à l'adjudication.

Ce sont Messieurs : Hargot, C. et E., de Liège ;
Goossens, E., de Schaerbeek ;
Merget, L., de Crupont ;
Moens, A., de Schaerbeek ;
Ruelens frères, de Héverlé lez-Louvain ;
Vilain, S. et O., de Saint-Gilles.

Messieurs Ruelens frères ayant été les plus bas soumissionnaires, ont été déclarés adjudicataires ; ce sont ces mêmes entrepreneurs qui construisent, pour compte de M. Parmentier, les quatre premières sections.

6^e QUESTION. — M. Parmentier a-t-il constitué la société anonyme qu'aux termes de l'article 3 il devait constituer? Ne pourrait-on nous communiquer l'acte constitutif de cette société?

RÉPONSE. — L'acte de société sera signé dans quelques jours et sera communiqué aux membres de la Chambre.

7^e QUESTION. — A qui et pour quel prix la concession du tramway a-t-elle été rétrocédée par M. Parmentier?

RÉPONSE. — Au Crédit général de Belgique pour le prix de 223,000 francs.

Le cahier des charges d'exploitation sera-t-il ou est-il approuvé par le Gouvernement? Ne pourrait-on nous le communiquer?

RÉPONSE. — Le cahier des charges est approuvé. Des exemplaires sont mis à la disposition des membres de la section centrale.

8^e QUESTION. — La Société Nationale des chemins de fer vicinaux n'avait-elle pas demandé cette concession et fait le capital nécessaire avec les communes intéressées?

Quel est le groupe financier qui lui a été préféré par M. Parmentier?

RÉPONSE. — Ainsi qu'il est dit dans la réponse faite à la section centrale à l'occasion du Budget extraordinaire de 1893, la Société Nationale des

chemins de fer vicinaux a offert 175,000 francs pour la concession qui est portée en compte à M. Parmentier pour 225,000 francs.

La réponse à la seconde partie de la question se trouve plus haut.

En présence de ces explications, la section centrale adopte le crédit à l'unanimité, moins une abstention.

ART. 3 à 10.

Expropriations et travaux relatifs à la Meuse, à l'Ourthe, à l'Escaut, à la Haine, à la Senne, à la Dyle, aux deux Nèthes, au canal de dérivation de la Lys, aux canaux de Furnes à Dunkerke, et de Furnes à Bruges.

Adoptés sans observations.

ART. 11.

Canaux houillers. — Expropriations et travaux. — Honoraires.

Un membre fait observer que l'Exposé des motifs ne donne pas la justification du mot *honoraires* inscrit au libellé de cet article; il préférerait le voir supprimer, un poste spécial étant réservé à ce genre de dépenses dans les Budgets ordinaires, et son maintien pouvant entraîner des abus.

La section centrale se rallie à cette observation et renouvelle le désir déjà exprimé l'année dernière par la section centrale du Budget extraordinaire, de voir le Gouvernement éviter autant que possible des désignations exceptionnelles de ce genre.

Adopté sous cette réserve.

ART. 12 à 16.

Travaux aux canaux de Liège à Anvers, au canal de Willebroeck, aux ports d'Ostende et de Heyst, aux installations maritimes d'Anvers.

Adopté sans observations.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

La section centrale, reprenant une observation générale présentée l'année dernière, critique le laconisme excessif de l'Exposé des motifs en ce qui concerne plusieurs des crédits sollicités pour ce Département. Les libellés de certains articles sont conçus en termes si vagues que l'on ne peut se rendre suffisamment compte des travaux qui seront réellement exécutés dans le courant de l'exercice, ni du chiffre total de dépenses auquel ces travaux donneront lieu. Elle prie l'honorable Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, de prendre les mesures nécessaires pour que, dans le prochain Budget extraordinaire, un compte rendu plus détaillé des travaux ressortissant à son Département soit donné dans l'Exposé des motifs, et lui demande, pour le Budget actuel, de compléter sous ce rapport, les docu-

ments distribués en répondant aux diverses questions posées, en son nom, sous les articles 17 à 21.

ART. 17.

Chemins de fer. — Voies et travaux.

1^{re} QUESTION. — Quel est le coût présumé de certains travaux prévus au littéra A. de cet article, notamment ceux de la gare d'Anvers, et du pont du Val-Benoît, à Liège?

RÉPONSE. — Le tableau ci-après donne tous les renseignements demandés.

I. — *Gares d'Anvers.* — Les travaux d'Anvers comprennent plusieurs sections énumérées ci-après :

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	MONTANT des travaux adjudés.	MONTANT des paiements effectués.	RESTE à payer.	TRAVAUX restant à exécuter.
1° Gare de formation d'Anvers-Nord :				
Terrassements	886,000	590,000	296,000	»
Terrains	1,679,000	1,679,000	»	»
TOTAUX.	2,565,000	2,269,000	296,000	»
2° Viaducs sur la ceinture	1,563,800	1,504,000	59,800	»
3° Relèvement de la station de Borgerhout.	926,224	900,000	26,224	»
4° <i>Anvers-Est.</i> — Relèvement entre la rue du Vanneau et la rue du Chariot	2,123,756	900,000	1,223,756	»
Terrains	1,886,000	1,766,000	120,000	»
TOTAUX.	4,009,756	2,666,000	1,343,756	»
5° <i>Anvers-Est.</i> — Gare couverte et relève- ment jusqu'à la rue du Vanneau.	4,703,595	500,000	4,403,595	»
6° <i>Anvers-Est.</i> — Relèvement entre la rue du Chariot et les fortifications	1,828,500	»	1,828,500	»
7° <i>Anvers-Est.</i> — Bâtiment des recettes, éclai- rage électrique, ascenseurs, chauffage	»	»	»	5,000,000
8° <i>Anvers-Est.</i> — Remise aux locomotives du triangle, bâtiments Berchem et Borgerhout.	»	»	»	750,000
9° Relèvement de la ligne de la Hollande entre la rue Porte du Schijn et le Polder pour supprimer six passages à niveau et le pont tournant du Dam	»	»	»	2,000,000
10° Matériel et signaux	»	»	»	2,000,000
11° <i>Anvers-Sud</i> :				
Terrains	2,265,660	1,685,660	580,000	»
Bâtiment des recettes	»	»	»	1,200,000
Travaux divers	»	»	»	600,000
Matériels et signaux.	»	»	»	500,000
TOTAUX.	17,662,535	9,124,660	8,537,875	10,050,000

II. — *Salzannes.*

Travaux	998,834	100,000	898,834	»
Id.	»	»	»	784,000
Terrains	685,800	685,800	»	»
TOTAUX.	1,684,634	785,800	898,834	784,000

III. *Pont du Val-Benoit*. — Les travaux projetés par l'Administration des Ponts et Chaussées doivent être payés en partie par l'Administration des Chemins de fer. La part d'intervention de celle-ci est évaluée à 1 million 750,000 francs.

La dépense totale sera de 3,500,000 francs.

IV. — Bâtiments et voies; travaux nouveaux ou achèvements sur divers points du réseau notamment :

1° <i>Schaerbeek</i> . — Agrandissement de la cour aux marchandises	140,000 »
2° <i>Alost</i> — Agrandissement des installations de la traction.	200,000 »
3° <i>Theux</i> . — Aménagement et construction d'un hangar aux marchandises	50,000 »
4° <i>Dolhain</i> . — Extensions et améliorations.	40,000 »
5° <i>Gand</i> . — Reconstruction du pont du Snep.	500,000 »
6° <i>Ostende (quai)</i> . — Aménagement (1 ^{er} crédit)	100,000 »
7° <i>Zarren</i> . — Aménagement et construction d'un bâtiment des recettes.	49,600 »
8° <i>Amougies</i> . — Aménagement de la gare	34,000 »
9° <i>Deux-Acres</i> . — — — — —	38,800 »
10° <i>Soignies</i> . — Établissement de voies de garage pour les plus longs trains de marchandises	60,000 »
11° <i>Jurbise</i> . — Aménagement de la gare	110,000 »
12° <i>Charleroi</i> . — Construction de gares latérales, d'une chaufferie; déplacement d'un château d'eau; élargissement du viaduc de la route de Bernissart et travaux divers qui sont la conséquence de ceux énumérés	400,000 »
13° <i>Marchienne-au-Pont</i> . — Modifications aux voies et aux bâtiments des recettes	51,000 »
14° <i>Bascoup</i> . — Établissement d'une patte d'oie pour le garage de 700 wagons	80,000 »
15° <i>Haine-Saint-Pierre (formation)</i> . — Construction d'une nouvelle remise aux locomotives, d'un bâtiment pour bureau, d'un magasin, d'un dortoir, etc.	152,000 »
16° Aménagement de la station de <i>Châtelineau</i>	140,000 »
17° — — — — — d' <i>Aiseau</i>	195,000 »
18° — — — — — d' <i>Arlon</i>	59,500 »
19° <i>Grupont</i> . — Construction d'un nouveau bâtiment des recettes	32,000 »
20° <i>Schellebelle</i> . — Aménagement de la gare.	62,500 »

2^{me} QUESTION. — Le littéra C de l'article 17 vise-t-il une modification dans le mode d'exploitation du camionnage du chemin de fer, et ce crédit se rattache-t-il à celui qui est prévu au littéra D de l'article 19?

RÉPONSE. — En vue d'améliorer le service du camionnage dans l'agglomération bruxelloise, l'administration des chemins de fer exploitera ce service

à partir du 1^{er} août prochain, date à laquelle expirera le contrat conclu le 17 mars 1886 avec la Société des messageries de l'État.

L'administration ne demande à l'entreprise que la fourniture des chevaux.

Elle s'est ainsi trouvée dans la nécessité de reprendre, d'une part, les écuries et remises, et, d'autre part, le matériel roulant.

Cette obligation résulte du contrat conclu, en 1886, avec la Société précitée.

Toutefois, dans la somme de 600,000 francs (litt. C de l'article 17) est comprise la valeur d'une habitation enclavée dans l'immeuble comprenant les écuries, cette habitation constituant un obstacle à l'extension future des installations reprises.

La dépense évaluée à 155,000 francs, prévue au littéra D de l'article 19, représente la valeur du matériel roulant.

3^{me} QUESTION. — La somme prévue au litt. b du litt. D de l'article 17 constitue-t-elle un premier crédit, ou s'agit-il de travaux déjà en cours, pour lesquels des crédits ont déjà été sollicités ?

RÉPONSE. — L'administration a l'intention d'établir à double voie les lignes les plus importantes.

Les crédits sollicités ci-après ont été sollicités et le seront à l'avenir.

1895.

Crédit voté : 1,150,000 francs.

1. Luttre à Gosselies (ville).	fr.	90,000	»
2. Warquignies à Saint-Ghislain		150,000	»
3. Piéton à Trazegnies		210,000	»
4. Faurœulx à Buvrinnes		171,000	»
5. Peissant à Erquelines		110,000	»
6. Jumet-Brulotte à Gilly		95,000	»
7. Jumet-Brulotte à Marchiennes.		220,000	»
8. Flénu-Produits à Dour		400,000	»
9. Peissant à Lissereulx		53,500	»
10. Autel-Bas à Sterpenich		150,000	»

1896.

Crédit voté : 581,000 francs.

1. Flénu-Central à Quaregnon-Central	fr.	75,000	»
2. Ostende-Thourout.		506,000	»

1897.

Crédit à demander : 895,000 francs.

1. Dudzeele à Blankenberghe.
2. Vieux-Dieu à Termonde.

1898.

Crédit à demander : 1,400,000 francs.

Denderleeuw à Courtrai.

ART 18.

Chemins de fer. — Acquisition de terrains pour une nouvelle gare de marchandises à Bruxelles.

Cet article a donné lieu, de la part d'un membre de la section centrale, à la question suivante :

4^{me} QUESTION. — Est-il bien entendu que tous les terrains compris dans le plan d'exécution des installations maritimes que comporte l'exécution de la loi du 11 septembre 1895 seront rétrocédés à la Société des Installations? Il y aurait lieu, dans l'affirmative, de modifier le libellé de cet article.

RÉPONSE. — Les terrains dont il s'agit ont été acquis par l'Administration des chemins de fer pour l'aménagement d'une nouvelle gare pour le service des marchandises.

Ces terrains seront rétrocédés dans la mesure qui sera jugée nécessaire à l'établissement des installations maritimes.

Il est impossible de dire en ce moment si cette cession devra comprendre tout ou partie de ces terrains, et dès lors il est préférable de maintenir le libellé proposé par le Gouvernement.

— Plusieurs membres de la section centrale estiment que cette réponse est insuffisante; la loi votée en 1895 doit être exécutée complètement aussi longtemps qu'elle n'a pas été révisée.

ART. 19.

Chemins de fer. — Traction et matériel.

QUESTION. — Le litt. B comprend-il l'éclairage électrique des wagons ou seulement celui des gares et magasins? Dans l'affirmative, s'agit-il d'un essai?

RÉPONSE. — Le crédit demandé est destiné seulement à l'éclairage des gares et installations.

ART. 20 et 21.

Postes, télégraphes et téléphones.

Plusieurs membres de la section centrale attirent l'attention de la Chambre sur le nouvel ordre d'idées dans lequel s'engage le Département des Postes et Télégraphes, et préféreraient voir le Gouvernement soumettre à la Législature des propositions distinctes pour les divers hôtels de poste ou de télégraphes à construire à l'avenir.

Les articles 20 et 21 ont donné lieu aux deux questions ci-après :

QUESTIONS. I. — La section centrale désire être exactement renseignée sur les travaux prévus à cet article, et connaître le coût total de chacun d'eux?

Le Gouvernement a-t-il un plan d'ensemble quant à la construction de nouveaux hôtels des postes, et dans quelles villes du pays compte-t-il en établir?

II. — La section centrale voudrait obtenir les mêmes renseignements en ce qui concerne les locaux télégraphiques et téléphoniques visés au litt. B.

RÉPONSES. — Le Gouvernement sollicite un crédit de 852,500 francs pour la construction, l'agrandissement et l'appropriation de bureaux de postes. Ce crédit sera principalement affecté à l'acquisition de terrains.

Les évaluations de dépenses pour les principaux bureaux des postes, des télégraphes sont :

1° Bureau de Gand.

A. Acquisition de terrains et de la Maison des Bateliers.	616,000
B. Constructions	1,000,000

2° Bureau de Liège.

A. Terrains	552,500
B. Constructions.	800,000

3° Bureau d'Anvers.

Les locaux à l'usage des facteurs doivent être agrandis. — A cet effet le service des marchandises devra être déplacé.

La dépense sera imputée sur les crédits des chemins de fer.

Les travaux d'agrandissement sont évalués	60,000
---	--------

4° Bureau de Courtrai.

A. Terrains	175,000
B. Constructions.	300,000

5° Bureau de Tournai.

A. Terrains. fr.	97,500
B. Constructions	300,000

6° Ostende.

Bureau des postes et des télégraphes fr.	400,000
--	---------

7° Dinant.

A. Terrains. fr.	12,000
B. Constructions	90,000

Les améliorations et reconstructions des bâtiments sont exécutées au fur et à mesure des besoins du service.

II. — Bureaux télégraphiques.

Anvers.

Construction d'un bureau central des télégraphes.

A. Terrains.	190,000
B. Constructions	450,000

III. — Bureaux téléphoniques.

Les principaux bureaux à construire sont :

A. Bureau de Bruxelles.

Les terrains appartiennent à l'État.

La dépense pour la construction du bâtiment est évaluée à . fr. 1,000,000

B. Bureau d'Anvers.

Terrains fr.	200,000
Constructions	700,000

C. Bureau de Gand.

Terrains fr.	82,000
Constructions	400,000

D. Bureau de Charleroy :

Le terrain appartient à l'État.

Constructions fr.	75,000
-----------------------------	--------

E. Bureau de Namur.

Le terrain appartient à l'État.

Constructions fr. 90,000

A propos de l'article 21, un membre de la section centrale a demandé si Arlon sera bientôt doté d'installations téléphoniques, et si ces installations sont comprises dans l'*etc.* du litt. D.

Il a été répondu que les réseaux d'Arlon et du Luxembourg seront établis dès que le nombre des adhérents sera suffisant.

Un autre membre désirerait savoir il est entendu que le crédit prévu au litt. C comprend seulement, en ce qui concerne les fils téléphoniques, la plus-value des fils de bronze sur les fils de fer à remplacer?

Il a été répondu que ce crédit comprend :

1° La dépense totale relative aux extensions du réseau téléphonique;

2° La plus-value seulement, résultat du remplacement des fils de fer par des fils de bronze.

ART. 22.

Marine.

DEMANDE. — La section centrale désire voir répartir entre les n° 1 et 2, le crédit demandé de 300,000 francs?

— Quel est le service auquel est affecté le steamer dont il est parlé au n° 1?

— Quel sera le coût total de la dépense prévue aux deux postes de cet article?

RÉPONSE. — Le crédit de 310,000 francs sollicité à l'article 22 est destiné :

1° A la construction d'un remorqueur pour le service d'Ostende fr. 190,000 »

Le grand remorqueur construit en 1876 et qui a pour mission de porter secours en cas de détresse et de prêter assistance aux navires qui entrent à Ostende ou qui en sortent, s'est trouvé insuffisant en certaines circonstances de temps et de marée pour touer les grands voiliers chargés de nitrate qui fréquentent maintenant ce port. Le commerce demande avec raison la construction d'un remorqueur de plus grande puissance, en rapport avec la nouvelle situation.

2° A l'acquisition d'un steamer pour le service de la rade d'Anvers fr. 90,000 »

L'acquisition d'un second steamer pour assurer la police de la rade d'Anvers est nécessaire par suite de l'accroissement qu'a pris le service de la rade et de la rivière.

3° A la construction d'un bâtiment où seront installés l'École

de navigation ainsi que les bureaux du commissariat maritime et du pilotage, second crédit fr. 50,000 »
 Un premier crédit de 55,000 francs a été inscrit au Budget de 1895.
 La dépense totale est évaluée à 120,000 francs.

MINISTÈRE DE LA GUERRE.

Certains crédits demandés pour ce Département, et repoussés par plusieurs sections, ont donné lieu, au sein de la section centrale, à une vive opposition. Tout en se résignant aux dépenses nécessaires que peuvent exiger les nécessités bien établies de la défense nationale, la majorité de la section centrale est opposée à tout ce qui, en matière militaire, constitue des dépenses de luxe; d'autre part, elle voudrait être définitivement fixée sur le coût total de l'armement des forts d'Anvers, pour lequel, cette année encore, des sommes importantes sont sollicitées. Des explications plus satisfaisantes ont donc été demandées au Gouvernement à propos des articles 23 et 24.

ART. 23.

Artillerie de place.

1^{re} QUESTION. — A quel chiffre s'élèvera le coût total de la dépense prévue par le libellé de l'article 23 pour l'artillerie de place, à Anvers?

RÉPONSE. — En considérant comme acquis le crédit de 3,500,000 francs sollicité pour l'artillerie de place en 1896, il restera, pour compléter l'armement des ouvrages existants de la position d'Anvers, à faire une dépense pouvant être évaluée à 5,500,000 francs.

2^{me} QUESTION. — Quelle est la somme totale déjà dépensée pour cet objet?

RÉPONSE. — En considérant comme entièrement dépensé le crédit de 3,000,000 de francs alloué au Budget extraordinaire de 1895, cette somme s'élève à 15,634,294 francs.

ART. 24

École militaire. — Amélioration du casernement. — Acquisition de terrains dans les places de Bruges, Tournai, Gand, Liège et Bruxelles pour l'agrandissement du casernement actuel (seconds manèges, etc.).

Le libellé de cet article a été critiqué à divers points de vue. D'abord, il fait mention de l'École militaire, pour laquelle aucun crédit n'est prévu, malgré l'urgence de commencer les travaux arrêtés depuis longtemps. Ensuite, il ne permet pas de se rendre compte des travaux entrepris pour l'amélioration du casernement et de juger jusqu'à quel point on est resté fidèle au programme communiqué à la section centrale? C'est-ce qu'il serait intéressant de savoir.

Enfin, l'achat de terrains à Bruges, Tournai, Gand, Liège et Bruxelles pour l'établissement de seconds manèges, est-il bien indispensable? Ces seconds manèges, dont on s'est fort bien passé jusqu'ici, doivent-ils être construits, et n'est-ce pas là une de ces dépenses de luxe dont on a parfois abusé depuis quelque temps en matière militaire? Existe-t-il des seconds manèges en France et en Allemagne?

Aux questions qui lui ont été posées à ce sujet, le Gouvernement a répondu :

« En ce qui concerne l'École militaire, M. le Ministre a déjà déclaré aux Chambres, l'année dernière, que son coût total s'élèverait à 4,120,000 francs. Avec un supplément de 30,000 francs seulement, on pourrait englober tout le quadrilatère compris entre les rues Wappers, Hobbema, Vander Goes et l'avenue de Cortenberg, et donner aux installations une extension éminemment utile, à laquelle on avait dû primitivement renoncer par raison d'économie.

» Les dépenses relatives à l'acquisition des terrains seront imputées sur le Budget extraordinaire voté l'année dernière.

» On ne pourra guère mettre en adjudication cette année que les travaux de nivellement du terrain et l'exécution de certaines substructions (citernes, égouts, fondations). Une somme de 230,000 francs sera affectée à ces travaux et imputée sur le Budget soumis au vote de la Législature. Il est à noter que les négociations pour l'acquisition des terrains ne sont pas encore terminées, ce qui pourrait constituer une cause de retard pour la mise en train des premiers travaux.

» Quant aux seconds manèges dont il est question à cet article, ils sont absolument indispensables à l'instruction de la troupe dans les casernes occupées par un régiment de cavalerie. Depuis plus de dix ans les rapports des inspecteurs généraux en font la constatation.

» Tous les ans, à partir du mois d'octobre, un manège unique est occupé presque exclusivement par les nombreuses reprises que nécessite l'instruction des recrues. Les anciens soldats, les officiers ne peuvent plus en disposer qu'à de rares intervalles, et pour eux tous les exercices du cavalier sont réduits dans des proportions inadmissibles.

» Les ressources limitées du Budget ont seules empêché l'établissement général des seconds manèges.

» En France, la nécessité des seconds manèges est reconnue depuis longtemps. Sous le ministère de Freycinet, un crédit important a été voté pour cet objet par les Chambres législatives.

» Dans les nouvelles casernes de cavalerie construites en Autriche, chaque escadron possède un petit manège et le régiment dispose en outre d'un manège de vastes proportions.

» En Allemagne, toutes les casernes de cavalerie construites depuis 1875 ont deux manèges.

» Certains quartiers affectés au casernement des troupes montées comprennent même un manège par escadron.

» Cette question a été mûrement étudiée en Belgique. A titre d'essai, l'on a

construit, il y a quelques années, un second manège à la deuxième caserne de cavalerie, à Etterbeek. Bien que ses proportions soient un peu restreintes, ce second manège rend de sérieux services qui ont permis d'apprécier toute l'utilité que présentent ces installations complémentaires. »

La section centrale désire voir établir pour les travaux de l'École militaire un poste séparé ; de plus, elle n'adopte pas le crédit demandé à cet article, en tant qu'il a pour objet l'établissement de seconds manèges, et vote la suppression des mots : « seconds manèges » dans le libellé de cet article.

ART. 25.

Routes militaires de Liège et de Namur, et établissement de réseaux téléphoniques militaires dans ces positions.

Adopté sans observations.

ART. 26.

Transformation des ouvrages existants de la position d'Anvers pour les mettre à même de résister aux effets des obus torpilles (report).

Il s'agit d'un reliquat de crédit précédemment accordé. — Adopté sans observations.

MINISTÈRE DES FINANCES.

ART. 27.

Appropriation de terrains provenant du démantèlement des places fortes.

Adopté sans observations.

ART. 28.

Construction d'un perré entre le fort Wellington et la digue d'Albertus, à Mariakerke.

Le rapport déposé le 2 août 1895 par M. de Broqueville sur le projet de loi portant approbation à divers contrats relatifs à des biens domaniaux, et autorisation d'aliéner des immeubles, évaluée à une somme totale de fr. 287,886.27 le coût de transfert du promenoir ou perré entre le fort Wellington et la digue d'Albertus, à Mariakerke. « Le transfert de ce promenoir, dit-il, coûtera, d'après un devis très détaillé, fr. 152,786.27, plus 35,000 francs si on ne met pas le transport des sables sur le compte du nivellement des dunes. Le pavement en carreaux céramiques, semblables à ceux de la digue d'Ostende, reviendrait en chiffres ronds à 100,000 francs. » (Page 5 du rapport.)

En présence de ces évaluations, basées sur des renseignements officiels, la section centrale s'étonne de voir le Budget extraordinaire prévoir pour ce même travail une dépense de 333,000 francs. Elle a posé à ce sujet, au Gouvernement, la question suivante :

9^e QUESTION. — La section centrale voudrait être plus complètement éclairée sur le travail prévu à cet article. S'il s'agit du promenoir dont il est parlé à la page 3 du rapport fait, au cours de la dernière session, par M. de Brocqueville sur divers contrats relatifs à des biens domaniaux (n° 279), pourquoi le crédit demandé dépasse-t-il de 75,000 francs environ le crédit prévu à cette époque?

RÉPONSE. — Il s'agit, en effet, de la construction du promenoir visé dans le rapport de M. de Brocqueville.

Le devis dressé, le 24 décembre 1893, par l'Administration des Ponts et Chaussées portait à fr. 364,247 92 c^e les diverses dépenses auxquelles donnerait lieu la construction du perré et du promenoir entre le fort Wellington et la digue d'Albertus, à Mariakerke, soit. fr. 364,247 92

Le travail a été adjugé, le 14 mars 1896, à M. De Clercq, entrepreneur à Roulers, qui a offert de s'en charger, avec une diminution de 14,592 92
sur le devis estimatif.

L'entreprise est donc faite pour fr. 349,755 »

Mais il a paru prudent d'augmenter légèrement le crédit dans l'éventualité de travaux imprévus. La différence n'est que de 3,243 francs.

ART. 29.

Nivellement des dunes cédées à M. North.

Cet article modifie, sur plusieurs points importants, la convention intervenue le 28 janvier 1893 entre l'État belge et M. North, convention approuvée par la loi du 11 septembre 1893.

Ces modifications ont eu vraisemblablement pour objet d'amener M. North à renoncer, quant au droit d'option, au bénéfice du terme qui lui était assuré, et il semble résulter de l'Exposé des motifs, que cette renonciation présente des avantages pécuniaires pour l'État. Mais en est-il de même des obligations nouvelles assumées par le Gouvernement? C'est ce qui ne paraît pas établi.

D'autre part, il n'est pas régulier de substituer au texte ancien de la convention un texte nouveau sans que la Chambre ait été appelée à en connaître. La section centrale a donc demandé, à ce propos, quelques éclaircissements qui lui ont été fournis dans ces termes :

« La convention conclue le 23 janvier 1893 entre l'État et M. le colonel North a été soumise à la Législature et approuvée par la loi du 11 septembre 1893.

» Cette approbation était nécessaire parce que le contrat accordait à M. North l'option d'achat de divers terrains des dunes, situés à Ostende et à Mariakerke, et qu'aux termes de la loi des 22 novembre-1^{er} décembre 1790, les domaines nationaux ne peuvent être vendus et aliénés qu'en vertu d'une loi.

» M. North a fait usage de l'option d'achat, et le contrat du 25 avril 1896, qui réalise la vente, maintient tous les éléments essentiels indiqués dans la convention du 25 janvier 1895 : mêmes terrains, même prix et même mode de payement.

» L'accord s'est établi, en outre, sur quelques points accessoires.

» A part la clause nouvelle, d'après laquelle M. North obtient, pour quatre-vingt-dix ans, le droit de capter les eaux potables dans une partie des dunes, clause qui, à raison de son caractère domanial, a été subordonnée à l'assentiment des Chambres ⁽¹⁾, la convention du 25 avril 1896 renferme uniquement des modifications secondaires relatives à des engagements purement mobiliers, que le Gouvernement a pu prendre au nom de l'État, sauf l'intervention de la Législature pour l'allocation des crédits nécessaires à l'exécution des obligations contractées ».

Malgré ces explications, la majorité de la section centrale estime, puisqu'il y a eu modification du texte de la première convention-loi, que ces modifications doivent être soumises à l'approbation de la Législature, sous la forme même de la nouvelle convention intervenue. L'honorable Ministre des Finances, qu'elle avait désiré entendre, ne partageait pas cette manière de voir quant au fond de la question, et croyait plus avantageux, pour les intérêts de l'État, de ne pas publier actuellement le texte de la convention nouvelle. Toutefois, en présence de l'insistance de quelques membres, il s'est rendu au désir de la section centrale, et l'a saisie immédiatement de l'amendement suivant :

« Est approuvée la convention ci-annexée conclue le 25 avril 1896 entre les Ministres des Finances et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, d'une part, et M. le colonel North, d'autre part. » Sous cette forme l'article 29 a été voté par 4 voix et 2 abstentions.

ART. 2 DU PROJET DE LOI.

Adopté sans observations.

L'ensemble du Budget extraordinaire a été voté sous les réserves indiquées au cours du rapport, par cinq voix et une abstention.

Le Rapporteur,

B^{re} A. T'KINT DE ROODENBEKE.

Le Président,

A. BEERNAERT.

(1) Projet de loi domaniale déposé le 2 juin 1896 et soumis aux délibérations des Chambres.
— Doc. parl. n° 227.

ANNEXE.

Entre les soussignés Messieurs Paul de Smet de Naeyer, Ministre des Finances, et Jules Vandenpeereboom, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, domiciliés à Bruxelles, représentant l'État, d'une part,

et Monsieur le colonel John-Thomas North, demeurant à Avery-Hill, paroisse d'Eltham, comté de Kent (Angleterre), d'autre part,

Ce dernier faisant élection de domicile, pour l'exécution du présent acte, en la demeure de M. le bourgmestre de Mariakerke-sur-Mer,

A été conclue la convention suivante :

Il est d'abord exposé que par lettre du 14 octobre 1895, adressée à M. le Ministre des Finances, M. North a notifié à l'État sa volonté d'exercer le droit d'option qui lui a été accordé par l'article 1^{er} du contrat du 25 janvier 1895, approuvé par la loi du 11 septembre 1895, pour l'acquisition de trois terrains domaniaux à Ostende et Mariakerke, l'acceptation de l'offre de vente étant toutefois subordonnée à certaines modifications et additions audit contrat, savoir :

« 1° Par dérogation à l'article 7, 1^{er} alinéa, le point de départ du chemin
» de fer vicinal à traction électrique sera établi au droit du pont situé sur
» l'écluse des anciens bassins et suivra le quai de l'Empereur jusqu'à la rue
» Christine.

» A partir de Mariakerke (Albertus), la ligne empruntera la digue, puis la
» dune nivelée jusqu'à Middelkerke.

» 2° L'État s'entendra avec la ville d'Ostende pour réaliser l'amélioration
» de la voirie :

» a) A l'angle de la rue du Midi et du quai de l'Empereur ;

» b) Entre la rue Saint-Joseph et l'avenue Charles Janssens.

» 3° Par dérogation à l'article 4, litt. B, le promenoir conservera sa lar-
» geur actuelle au droit de l'avancée du fort Wellington ainsi que dans la
» partie comprise entre l'avancée et le chalet royal. Par contre, la digue
» s'étendant depuis l'avancée jusqu'à la digue de Mariakerke (Albertus),
» aura 25 mètres de largeur ainsi répartis :

» Promenoir, 15 mètres ;

» Chaussée, 6 — ;

» Trottoir, 4 — ;

» La chaussée sera pavée en scorie-briks, aux frais de l'État.

» La rue du milieu aura 15 mètres de largeur, celle d'arrière 12 mètres,
» trottoir compris.

» Les blocs de lotissement des terrains à revendre auront au moins
» 60 mètres de profondeur.

» 4° L'État prolongera, jusqu'à la chaussée d'Ostende à Nieuport, l'avenue
» prévue au plan et qui doit relier cette chaussée au nouveau quartier à
» créer entre Ostende et Mariakerke.

» Il mettra à la disposition de M. North un terrain de 125 mètres de lon-
» gueur et 50 mètres de largeur, ayant façade à l'avenue précitée et à la
» chaussée de Nieuport, et devant servir à l'établissement de l'usine à élec-
» tricité ainsi que des remises et ateliers.

» 5° M. North s'engage à acquérir la propriété partiellement bâtie sise à
» Mariakerke le long du chemin des dunes, et enclavée dans le terrain faisant
» l'objet de la convention du 25 janvier 1893.

» L'État se chargera d'effectuer cette acquisition pour le compte de
» M. North; celui-ci s'engage à en payer le prix ou à céder à l'État, à titre
» d'échange, un bloc de terrains au choix de l'État et de valeur équivalente,
» situés le long de la digue de mer à Mariakerke. Il est dès à présent convenu
» que, en cas d'échange, la valeur des terrains à céder par M. North sera
» calculée à raison de 120 francs par mètre carré, et que le bloc aura une
» profondeur d'au moins 30 mètres.

» 6° Le chemin de fer électrique entre Mariakerke et Middelkerke sera
» établi à la cote 10^m,00. M. North s'engage à niveler la dune à cet effet sur
» une largeur de 10 mètres, l'État s'engageant à exécuter un travail semblable
» sur une largeur de 15 mètres. Les travaux de terrassement feront l'objet
» d'une seule adjudication publique, d'après un cahier des charges et un
» devis estimatif à approuver par le Gouvernement.

» Celui-ci remboursera à M. North les trois cinquièmes du coût de ces
» travaux, quotité correspondante à l'excédent de largeur de 15 mètres.

» 7° Le Gouvernement, sous réserve d'approbation par la Législature,
» accordera à M. North, pour un terme de 90 ans, le droit exclusif de
» distribuer aux habitants des communes de Mariakerke et de Middelkerke,
» les eaux potables à capter dans la partie des dunes domaniales s'étendant
» entre Mariakerke et la chaussée reliant Middelkerke à la route d'Ostende
» à Nieuport.

» Cette concession qui ne peut entraver en rien les droits de propriété de
» l'État, notamment au point de vue de l'aliénation des dunes, fera l'objet
» d'un cahier des charges qui réglera entre autres les points suivants :

- » 1. Respect des droits des riverains ;
- » 2. Rachat éventuel de la concession par l'État ;
- » 3. Maximum du prix de vente de l'eau ;
- » 4. Approbation par l'État du tracé des galeries, lesquelles seront main-
» tenues à titre de servitude, au cas d'aliénation du terrain.

» Au cas de la constitution d'une société anonyme prévu à l'article 8 de la
» convention, M. North s'engage à fournir à l'État, sans qu'il en résulte
» aucun frais d'acte ou autres à la charge de M. North, une hypothèque sur
» son usine à ciment située à Beersse, en garantie du paiement du prix des
» terrains qui font l'objet du présent achat ».

Par dépêche du 14 janvier 1896, M. le Ministre des Finances a donné son
assentiment aux dites modifications et additions, et accepté l'engagement de
M. North de réaliser l'acquisition des terrains désignés dans la convention du
25 janvier 1893, aux conditions modifiées ainsi qu'il vient d'être rappelé.

Il y a donc lieu de procéder à la réalisation du contrat de vente prévu par l'article 4 de ladite convention.

En conséquence, il est constaté que l'État, représenté par Messieurs les Ministres prénommés, vend à M. le colonel John-Thomas North les trois terrains décrits à l'article 1^{er} de la même convention et figurés sous les lettres A, B et C au plan I qui y est annexé.

Ces terrains sont cédés sans garantie de contenance, la différence fût-elle d'un vingtième ou davantage.

La vente a lieu en outre aux conditions énoncées dans la convention du 25 janvier 1895, modifiées et complétées comme il est indiqué ci-dessus.

Il est bien entendu :

1^o Que c'est à front de la chaussée d'Ostende à Nieuport que le terrain à mettre à la disposition de M. le colonel North, pour l'usine d'électricité, aura 125 mètres de façade, la profondeur de 50 mètres étant prise dans le sens et le long de l'avenue qui doit relier cette chaussée au nouveau quartier à créer entre Ostende et Mariakerke.

2^o Que ce terrain est mis à la disposition de M. le colonel North dans le but indiqué, pour toute la durée de la concession du chemin de fer vicinal à traction électrique dont il est parlé à l'article 7 de la convention du 25 janvier 1895, c'est-à-dire pour le terme de 90 ans à partir du 11 septembre 1895, date de l'approbation de cette convention par la Législature.

La vente est faite moyennant le prix de sept millions cinq cent soixante mille francs, payables, sans intérêt, en sept annuités d'un million quatre-vingt mille francs chacune, dont la première sera acquittée le 1^{er} juin 1897 et ainsi de suite d'année en année. Les versements devront être effectués à l'agence de la Banque nationale à Ostende, au nom du receveur des domaines en cette ville.

Conformément à l'article 11 de la convention du 25 janvier 1895, le présent acte sera enregistré au droit fixe.

Fait en double à Bruxelles, le vingt-cinq avril mil huit cent quatre-vingt-seize.

(signé) P. DE SMET DE NAEYER.

(signé) J. VANDENPEEREBOOM.

(signé) JOHN-T. NORTH.

Enregistré trois rôles un renvoi à Ostende, le huit mai 1896. Vol. 68, fol. 60, v^o 2.

Reçu : Deux francs quarante centimes.

Le Receveur intérimaire,
(signé) SCHIPMAN.

