

Considérant que cette dépense sera compensée par une recette correspondante ;

Considérant que le transfert de l'école de médecine tropicale de la place Quetelet à la villa Duden doit s'opérer sans délai ; que ce transfert occasionnera des dépenses supplémentaires et immédiates de personnel et de matériel ;

Considérant qu'il est indispensable d'opérer prochainement la délimitation de l'enclave de Mahagi de concert avec les autorités du gouvernement de Sa Majesté britannique ;

Que l'organisation d'une mission de délimitation pour cet objet entraînera une dépense supplémentaire au budget des dépenses extraordinaires ;

Attendu que les dépenses ci-dessus résumées sont urgentes ;

Vu l'article 12 de la loi du 18 octobre 1908 sur le gouvernement du Congo belge ;

Sur la proposition de Notre ministre des colonies,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Il est ouvert au budget des dépenses ordinaires du Congo belge pour l'exercice 1912 des crédits supplémentaires pour un montant de nonante-deux mille neuf cents francs (fr. 92,900) à répartir comme suit sur les articles du dit budget :

CHAPITRE XIII. — Postes et télégraphes.

Art. 76. Frais de transmission de télégrammes du Congo belge et de communications téléphoniques et radiotélégraphiques, 63,000 francs.

CHAPITRE XXIII. — Ecole de médecine tropicale.

Art. 126. Traitement et indemnités du personnel, 630 francs.

Art. 127. Matériel, mobilier, bibliothèque, travaux de laboratoire, divers, 27,250 francs.

Art. 2. Il est ouvert au budget des dépenses extraordinaires du Congo belge, pour l'exercice 1912, un crédit supplémentaire de cinquante et un mille francs (fr. 51,000) auquel l'affectation ci-après sera donnée : « Mission de délimitation de l'enclave de Mahagi ».

Ce crédit sera rattaché au tableau général des crédits destinés aux dépenses extraordinaires de 1912, annexé à l'arrêté royal du 26 février 1912, sous un article 5c.

Art. 3. Les dépenses inscrites à l'article 1^{er} du présent arrêté pour un montant global de nonante-deux mille neuf cents francs (fr. 92,900) seront couvertes par les ressources ordinaires du trésor.

Celles inscrites à l'article 2 pour un montant de cinquante et un mille francs (fr. 51,000) seront couvertes par les ressources de l'emprunt.

Art. 4. Notre ministre des colonies (M. J. RENKIN) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

236. — 30 juin 1913. — Arrêté ministériel. — Tenderie aux ortolans. — Ouverture (1). (Monit. des 7-8 juillet 1913.)

Le ministre de l'agriculture et des travaux publics (M. G. HELLEPUTTE),

Vu la loi du 28 février 1882, sur la chasse ;

Vu l'article 7 du règlement d'administration générale du 15 août 1906, pris en vue de prévenir la destruction des oiseaux insectivores,

Arrête :

Art. 1^{er}. Par dérogation à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 15 août 1906, il est permis, cette année, à partir du 20 juillet inclus, de prendre des ortolans, au moyen de filets, dans les provinces d'Anvers, de Liège et de Limbourg, ainsi que dans les arrondissements de Louvain et de Saint-Nicolas.

Cette faculté ne pourra être exercée que depuis le lever du soleil jusqu'à 7 heures du matin, par les personnes qui auront, au préalable, prévenu le bourgmestre de la commune sur le territoire de laquelle elles désirent en faire usage et qui seront munies de l'autorisation prescrite par l'article 3 du règlement susmentionné.

Art. 2. La vente, l'achat et le transport des ortolans sont autorisés dans tout le royaume, à partir de la date indiquée au § 1^{er} de l'article précédent.

Art. 3. Les gouverneurs des provinces sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

237. — 30 juin 1913. — Loi portant dérogation à la loi du 23 août 1899, autorisant le gouvernement à unifier les

(1)

Bruxelles, le 30 juin 1913.

A MM. les gouverneurs des provinces.

Monsieur le gouverneur,

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur l'arrêté qui précède, relatif à la tenderie aux ortolans.

Veuillez recommander aux agents que la chose concerne, de surveiller d'une façon toute spéciale les personnes qui pratiquent ce genre de tenderie et de verbaliser à charge de celles qui, avant le 15 septembre, n'auraient pas relâché immédiatement les oiseaux autres que des ortolans, qui se seraient fait prendre dans les filets. Dans ce cas, ces oiseaux doivent être saisis et mis en liberté, s'ils sont encore vivants.

Il devra être verbalisé également à charge des tendeurs qui feraient usage d'autres oiseaux que l'ortolan comme appeaux ou appellants.

Le ministre de l'agriculture et des travaux publics,
G. HELLEPUTTE.

concessions de tramways existant dans l'agglomération bruxelloise (1). (Monit. du 26 juillet 1913.)

Albert, etc. Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. Par dérogation à l'article III de la convention du 26 avril 1899, annexée à la loi du 23 août suivant, est approuvée la convention complémentaire du 15 novembre 1912, conclue entre l'État belge, la ville de Bruxelles et la société anonyme Les Tramways bruxellois, en vue de modifier les conditions auxquelles le Gouvernement a concédé à cette société la construction, l'entretien et l'exploitation d'une ligne en prolongement de la ligne de tramway de la rue de la Loi, par l'impasse du Parc percée, jusqu'aux grands boulevards du centre de Bruxelles, en conformité de la délibération du conseil communal de Bruxelles, en date du 2 mai 1898.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre de l'agriculture et des travaux publics, M. G. HELLEPUTTE.)

CONVENTION.

Entre l'État belge, représenté par M. Georges Helleputte, ministre de l'agriculture et des travaux publics,

Et

Le collège des bourgmestre et échevins de la ville de Bruxelles, représenté par M. Adolphe Max, bourgmestre, et M. Alfred Dwelshauwers, secrétaire, agissant pour et au nom de la ville de Bruxelles, sous réserve d'approbation par le conseil communal,

(4) *Session de 1912-1913.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 17 janvier 1913, n° 107. Rapport. Séance du 3 juin 1913, n° 279.

Annales parlementaires. — Discussion. Séance du 6 juin 1913, p. 1492. — Vote. Séance du 12 juin 1913, p. 1544 et 1545.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 13 juin 1913, n° 81.

Annales parlementaires. — Discussion et vote. Séance du 19 juin 1913, p. 433. (Note du *Moniteur*.)

PASINOMIE 1913.

Et

La société anonyme Les Tramways bruxellois, représentée par M. le baron Baeyens, président, et M. Albert Janssen, directeur général, il a été exposé :

Qu'en exécution de la loi du 23 août 1899, le gouvernement, par arrêté royal du 23 août suivant, a déclaré la société anonyme Les Tramways bruxellois concessionnaire de diverses lignes de tramways décrites dans la convention du 26 avril 1899, aux clauses et conditions de cette convention et au cahier des charges du 26 avril-10 août 1899 ;

Qu'aux termes de l'article 3 de la convention du 26 avril 1899, il a été concédé à la société anonyme Les Tramways bruxellois, pour un terme échéant le 31 décembre 1943, la construction, l'entretien et l'exploitation d'une ligne en prolongement de la ligne de tramway de la rue de la Loi par l'impasse du Parc percée jusqu'aux grands boulevards du centre de Bruxelles, dans les conditions à déterminer de commun accord entre le gouvernement et la ville de Bruxelles, en conformité de la délibération du conseil communal de Bruxelles, en date du 2 mai 1898, approuvant la convention intervenue le 23 avril 1898 entre la ville et la société Les Tramways bruxellois, convention aux termes de laquelle la ville s'engageait à concéder à la société, en prolongement de la ligne de la rue de la Loi, une ligne rejoignant les boulevards centraux ;

Que la réalisation, par application de l'arrêté royal du 7 novembre 1904, de l'accord intervenu entre l'État et la ville de Bruxelles pour l'aménagement du quartier de la Putterie et de ses abords, ainsi que pour le percement de l'impasse du Parc, a rendu utile la conclusion d'une convention complémentaire entre l'État, la ville de Bruxelles et la société Les Tramways bruxellois, en vue de modifier, de compléter et d'exécuter la convention-loi du 23 août 1899.

Les points ci-dessus relatés ayant été rappelés, il a été convenu ce qui suit, sous réserve d'approbation par la législature :

ARTICLE 1^{er}.

La ligne de tramway en prolongement de la rue de la Loi jusqu'aux grands boulevards du centre de Bruxelles suivra l'itinéraire ci-après déterminé :

A la descente : la rue des Colonies, la rue de Loxum, la rue d'Arenberg, la rue Montagne-aux-Herbes-Potagères, la rue du Fossé-aux-Loups, la rue des Augustins, la rue des Vanniers, la rue de l'Évêque, la rue de la Vierge-Noire ;

A la montée : la rue du Marché-aux-Poulets, la rue du Marché-aux-Herbes, la future rue Courbe (partie inférieure), la rue des Colonies.

ARTICLE 2.

A titre provisoire, et en attendant que l'assiette de la nouvelle rue Courbe soit établie, la voie mon-

tante prendra, à partir des galeries Saint-Hubert, la rue Centrale (dite rue provisoire) et la rue Cantersteen pour rejoindre ainsi la rue des Colonies.

ARTICLE 3.

La société concessionnaire aura la faculté d'établir, par la rue de la Chancellerie et la rue du Parchemin, une voie contournant les nouveaux bâtiments de la Caisse de reports et de dépôts, moyennant la réserve formelle que cette voie ne pourra être affectée ni aux manœuvres ni au stationnement des voitures et que le service s'y fera sans aucun rebroussement.

ARTICLE 4.

La ligne ne comprendra, à la descente, qu'une seule section entre l'angle de la rue des Colonies et de la rue Royale, d'une part, et l'angle de la rue du Marché-aux-Poulets et des boulevards centraux (Grands Magasins de la Bourse), d'autre part. Elle ne comprendra, à la montée, qu'une seule section entre le point qui vient d'être mentionné et l'angle de la rue des Colonies et de la rue Royale.

ARTICLE 5.

Les voitures qui circuleront sur le tronçon nouveau pourront comprendre deux classes si la société concessionnaire le juge nécessaire.

ARTICLE 6.

Tout trajet en service direct, c'est-à-dire sans changement de voiture, par la ligne nouvelle et une autre ligne urbaine du réseau ne pourra donner lieu à une taxe dépassant 40 ou 45 centimes en seconde classe, suivant que le voyageur empruntera deux ou un plus grand nombre de sections.

ARTICLE 7.

L'ensemble des lignes ou parties de lignes comprises dans tout trajet en service direct, c'est-à-dire sans changement de voiture, sera considéré comme une ligne unique quant à l'application des prescriptions relatives aux correspondances.

ARTICLE 8.

L'usage de voitures remorquées est interdit tant à la descente qu'à la montée, sauf sur la partie de la ligne comprise entre la rue Royale et la rue de Loxum et sur la voie faisant la boucle autour des bâtiments de la Caisse de reports et de dépôts.

ARTICLE 9.

La traction pourra se faire par fil aérien axial, sauf dans la rue des Colonies, la nouvelle rue Courbe (partie inférieure) et la voie formant boucle autour des bâtiments de la Caisse de reports.

Dans ces parties de la ligne, le service devra être assuré au moyen de canivaux.

Le fil aérien axial pourra être prolongé de

40 mètres au maximum dans le bas de la rue des Colonies, aussi longtemps que durera la situation provisoire prévue à l'article 2 de la présente Convention.

Fait en triple à Bruxelles, le 15 novembre 1912.

G. HELLEPUTTE.

DWELSHAUWERS.

MAX.

La société anonyme Les Tramways bruxellois :

Le président du conseil d'administration,

B^{re} BAYENS.

Le directeur général,

ALB. JANSSEN.

Rapport fait, au nom de la commission (1) de la Chambre des représentants, par M. Wauwermans.

La convention conclue entre l'Etat belge, la ville de Bruxelles et la société « Les Tramways bruxellois » tend à assurer l'établissement de communications directes par rails urbains entre le centre de la capitale et les parties de l'agglomération qui, hier encore faubourgs et campagnes, se sont incorporées pour former le plus grand Bruxelles.

Ces communications rapides répondent à un besoin dont nul ne pouvait, il y a quelques années à peine, prévoir l'intensité. Le mouvement d'exode des campagnes vers les villes, entraîna bientôt, comme premier résultat, la hausse des loyers des immeubles situés au cœur de la cité et la meilleure utilisation des surfaces bâties par la construction en hauteur. Le commerce et les affaires chassèrent d'abord ceux qui restaient complètement étrangers à leurs activités. Puis les commerçants, les employés, les industriels et tous ceux de la bourse et de la finance en vinrent à rechercher loin du centre de fièvre des transactions, des habitations répondant mieux aux exigences de l'hygiène et du confort.

Dans toutes les grandes villes se pose aux administrations communales le problème né de l'afflux vers le centre et de la congestion que crée celui-ci dans les artères, grandes rues jadis, aujourd'hui couloirs insuffisants. Les modes de locomotion se sont transformés : la voiture lourde a été remplacée par le véhicule léger, qui a dû céder le terrain à l'autobus, que dépasse l'auto-taxi, que tient à devancer l'auto de luxe : c'est l'élément de différences de vitesses avec toutes les difficultés du « dépassement ». C'est encore l'augmentation de circulation résultant de ce que les véhicules ont multiplié les parcours : on a calculé que si le nombre des voitures a doublé, les parcours accomplis ont quadruplé : la traction mécanique, rapide mais encombrante et dangereuse, réclame pour son domaine la plus grande part de l'assiette des voies de communication. A certaines heures du jour, ou lors de certaines cérémonies, c'est l'encombrement et l'immobilisation.

Nos pères ne pouvaient prévoir... Certains édiles, il y a quelques années, n'ont pas su vouloir.

Aujourd'hui il faudrait des millions pour fournir le remède : les indemnités allouées par les tribunaux à l'occasion des récentes expropriations forcent à ajourner — peut être indéfiniment — des projets qui seraient cependant d'une utilité incontestable pour les besoins de la circulation à Bruxelles : tels l'élargissement de la portion d'accès de l'avenue

(1) La commission était composée de MM. Verhaegen, président, Bertrand, Dallemagne, De Meester, Lemonnier, Théodor et Wauwermans.

Louise et la création d'une artère de dégagement entre le carrefour des rues de la Montagne, de la Madeleine, Marché-aux-Herbes et de la Colline et celui des rues de l'Écuier et Léopold ou des Fripiers.

On en est réduit à des expédients. Et lorsqu'on aura épuisé ceux-ci, combien en coûtera-t-il pour trouver des solutions.

L'examen de la convention qui vous est soumise a mis en singulière évidence les difficultés créées par cette situation. Les commerçants et les riverains de rues dotées de lignes de transports en commun, à véhicules non déraillables, élèvent des plaintes de jour en jour plus vives : l'entrée des marchandises dans certains magasins, le stationnement de leurs voitures ou de celles de leurs clients est rendu quasi-impossible à raison de ce que le tramway vient continuellement longer le trottoir de leurs magasins. Il se produit à chaque instant des encombrements dans les rues étroites. Les règlements accordent le privilège de passage à ces transports et sanctionnent ce privilège de peines de police.

Si grandes que soient ces nuisances, il faut bien admettre cependant que les intérêts particuliers doivent céder devant ceux de la masse du public.

Ceux qui se plaignent le plus vivement se plaindraient bien davantage encore si l'on supprimait le tramway... de la rue voisine; ou même si on leur proposait une autre solution que de le faire circuler... de l'autre côté de la même rue!...

A défaut du réseau de tramways unifié dans ses parcours, son régime de correspondance et de tarifs, ses prix, du réseau idéal qu'il n'est guère possible de créer que lorsqu'on l'établit en une seule fois, il faut se résoudre à accepter les solutions les moins fâcheuses et les moins irrationnelles.

Le tracé proposé pour la jonction des villes basse et haute n'échappe point à des critiques qui semblent des plus justifiées, et il est certain que par son exécution il fournira matière à de nombreuses plaintes.

Les deux voies — montante et descendante — empruntant des parcours différents, la règle rationnelle à appliquer serait que ceux-ci soient aussi rapprochés que possible.

Le tracé proposé méconnaît cette règle essentielle. Il est des points qui ne seront pas desservis ou desservis moyennant d'interminables détours : un habitant du quartier nord-est se rendant rue Grétry ou même à la Bourse atteindra bien plus tôt son but en abandonnant le tramway rue d'Arenberg qu'en continuant son voyage.

D'autre part, le tracé de la ligne apparaît comme absolument critiquable lorsqu'il traverse en oblique cette rue d'Arenberg au bas de celle-ci, interceptant la circulation montante et descendante de cette rue très encombrée, forme une courbe à rayon très court Montagne-aux-Herbes-Potagères pour venir apporter l'afflux de toutes les voitures des services bruxellois sur les voies des chemins de fer économiques. Un encombrement même passager dans ce carrefour ou à ces points de jonctions resserrés, un simple défaut dans le fonctionnement d'une aiguille, la moindre difficulté de manœuvres au changement de mode de traction sur une voie empruntée par de très nombreux services : il n'en faudra pas davantage pour amener le désarroi sur toutes les lignes.

Ce tracé est particulièrement long : il force le voyageur à de nombreux méandres derrière le quartier des Halles centrales.

Il a semblé à plusieurs membres de la commission que l'on aurait pu fort aisément remédier à ces critiques, en substituant au tracé tourmenté que que la convention adopte celui sur le droit en descente de la rue de l'Écuier.

Il leur paraissait aussi que l'on aurait pu arriver

à un accord favorable aux intérêts du public par des modifications aux droits que la convention actuelle concède aux deux parties.

Si l'on avait pu raccourcir l'itinéraire l'on aurait pu solliciter de la compagnie des tramways la substitution du caniveau au trolley à la traversée du boulevard, en faisant valoir auprès d'elle que l'économie de temps et de manœuvre justifiait l'abandon de cet avantage que la convention lui concède.

La possibilité de réaliser cette solution a été recherchée auprès des parties contractantes. L'Etat et la société des Tramways bruxellois ont paru, en ce qui les concernait, disposés à l'accepter. Mais celle-ci a rencontré de la part de la ville de Bruxelles la déclaration que, si le tracé qui vous est soumis constituait un pis-aller, il était absolument impossible de songer à faire passer un tramway rue de l'Écuier et qu'il n'y avait pas d'autre solution que celle à laquelle la ville avait dû se résoudre.

Dans ces conditions, une modification au tracé ne pouvant, malgré tous les efforts lents, obtenir l'adhésion de toutes les parties intéressées, force est de conclure à l'approbation de la convention telle qu'elle est proposée. Il n'apparaît plus utile, ainsi qu'un membre l'avait suggéré, d'accorder au gouvernement, par un article additionnel, les pouvoirs nécessaires aux fins de modifier, le cas échéant, le tracé dans le sens indiqué ci-dessus.

La commission signale que de nombreuses pétitions sont parvenues aux fins de hâter les travaux et surtout d'obtenir l'établissement de lignes de jonction ou complémentaires, affluents de la ligne nouvelle. Il importe de favoriser la création de celles-ci sans leur susciter de vexatoires entraves; la construction d'une ligne de tramways doit être envisagée par les administrations communales non tant au regard des redevances à fournir par le concessionnaire que des commodités à fournir au public, et des plus-values que fournissent les impositions des constructions nouvelles.

Aux termes de la convention, le service direct ne pourra être assuré que par des voitures motrices isolées. Aucune remorque ne pourra dépasser à la descente la boucle de la rue des Colonies. Il serait dès lors souhaitable que le parcours de ces voitures motrices soit prolongé au delà du terminus prévu — le Rond-Point — soit par exemple jusqu'à la porte de Tervueren ou le boulevard de Grande-Ceinture. C'est, d'ailleurs, ainsi que l'ont signalé de nombreux pétitionnaires, le seul moyen pratique de relier au centre tout le quartier nord-est et l'avenue de Tervueren, au delà de l'avenue de Cortenberg.

La convention n'est qu'un acte complémentaire de celle d'avril 1899 : le cahier des charges annexé à celle-ci reste applicable dans toutes ses dispositions en tant que la convention nouvelle n'y déroge pas.

La concession nouvelle émanant du pouvoir législatif, il ne peut être réclamé du concessionnaire, par l'exploitant de la ligne existante, aucune autre indemnité que celle résultant de l'emprunt des voies et de l'équipement électrique, de leur usage et de leur entretien.

Il incombera toutefois à l'administration locale de décréter les règlements de police pour assurer la circulation aisée des véhicules, soit dans un sens, soit dans deux sens, dans les rues traversées. Il est entendu que ces règlements ne pourraient être contraires au règlement général de police du 2 décembre 1902 relatif à l'exploitation des tramways concédés par le gouvernement. Ce dernier règlement assure la priorité aux voitures du service public par rapport aux autres véhicules et il stipule que les conducteurs de véhicules quelconques évi-

teront, autant que possible, de suivre la voie occupée par les tramways (art. 14).

Un membre de la commission a attiré l'attention particulière de celle-ci sur les nuisances qui résultent de cette clause, et a émis l'avis qu'il serait souhaitable que ce règlement fût modifié sur ce point.

La commission vous propose à l'unanimité l'adoption de la convention.

Le Rapporteur,
WAUWERMANS.

Le Président,
VERHAEGEN.

238. — 30 juin 1913. — Loi modifiant les limites séparatives de Termonde et de Saint-Gilles lez-Termonde (Flandre orientale) (1). (Monit. du 18 juillet 1913.)

Albert, etc. Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. La partie de la ligne séparative entre la ville de Termonde et la commune de Saint-Gilles lez-Termonde représentée sur le plan annexé à la présente loi par un trait jaune, sous les lettres A, C, D, E, F, G, H, I, est remplacée par la ligne figurant en rouge, sur le même plan, sous les lettres A, B, C, E, G, I.

Les parcelles du territoire de la commune de Saint-Gilles lez-Termonde indiquées sur le plan sous les lettres A, B, C et E, F, G, sont détachées du territoire de cette commune et incorporées au territoire de la ville de Termonde. Les parcelles du territoire de la ville de Termonde mentionnées sur le plan sous les lettres C, D, E, et G, H, I, sont détachées du territoire de cette ville et annexées à la commune de Saint-Gilles lez-Termonde.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre de l'intérieur, M. PAUL BERRYER.)

(1) *Sessions de 1910-1911, de 1911-1912 et de 1912-1913.*
CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Projet de loi et exposé des motifs. Séance du 5 juillet 1911, p. 740 et séance du 22 février 1913. — Rapport. Séance du 26 janvier 1912, p. 308, et séance du 24 avril 1913.

Annales parlementaires. — Vote. Séance du 30 mai 1913, p. 1413.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 17 juin 1913.

Annales parlementaires. — Vote. Séance du 19 juin 1913, p. 434. (Note du *Moniteur*.)

239. — 30 juin 1913. — Loi portant modification des limites séparatives de la ville de Gand et des communes de Ledeborg et de Meirelbeke (Flandre Orientale) (2). (Monit. du 19 juillet 1913.)

Albert, etc. Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. La partie du territoire de la commune de Ledeborg et la partie du territoire de la commune de Meirelbeke teintées en rouge, la première sur le plan A, la seconde sur le plan B, annexés à la présente loi, sont incorporées à la ville de Gand. La ligne séparative entre cette ville et les deux communes précitées est constituée par le thalweg du nouveau lit de l'Escaut.

La ville de Gand prendra à sa charge tous les frais qui pourront résulter de la cession consentie par la commune de Ledeborg et versera à la commune de Meirelbeke une indemnité de 2,675 francs.

Art. 2. Toute partie du territoire qui, en vertu de la présente loi et suivant indication du plan y annexé, passe d'une commune à une autre, est réunie au canton judiciaire au territoire duquel elle est incorporée.

Dispositions transitoires.

Art. 3. Les causes régulièrement introduites avant que la présente loi soit obligatoire, seront continuées devant le juge de paix qui s'en trouvera saisi.

Art. 4. Les notaires et les huissiers dont le ressort ou la compétence s'étendait au delà des limites fixées par la présente loi pourront continuer, à titre personnel, à

(2) *Sessions de 1910-1911, de 1911-12 et de 1912-1913.*
CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Projet de loi et exposé des motifs. Séance du 5 juillet 1911, p. 741, et séance du 12 février 1913. — Rapport. Séance du 15 mars 1912, p. 645 et séance du 19 mars 1913.

Annales parlementaires. — Vote. Séance du 30 mai 1913, p. 1419.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 17 juin 1913.

Annales parlementaires. — Vote. Séance du 19 juin 1913, p. 434. (Note du *Moniteur*.)