

pour se maintenir ensuite dans les chemins dits *du Prince et Tige Jacquet* jusqu'au village de Plainevaux, où elle traversera la maison du sieur Lafontaine (Lambert-Joseph). En sortant de ce dernier village, la route se tiendra dans le vallon du ruisseau de Plainevaux jusqu'à son confluent dans celui de Martin et passera, sur ce parcours, à proximité de la maison du sieur Dupuis (Nicolas), et des moulins de Plainevaux; après quoi, elle côtoiera le ravin des ruisseaux de Martin et de la Chapelle qu'elle laissera à droite, ainsi que la ferme du sieur Jacques Thiry; la route, qui passera ensuite à 72 mètres environ sur la gauche du bâtiment de la chapelle, se dirigera vers le moulin Tully et suivra, en partie, un chemin d'exploitation. De là, le tracé franchira le chemin de Limon au moulin Tully, à 51 mètres environ à la gauche du ponceau existant sur le biez de décharge de ce moulin, d'où il remontera le cours du ruisseau de Hody. Il passera à environ 45 mètres à gauche du centre d'un four à chaux situé à la hauteur de la source de ce ruisseau et se dirigera vers le chemin de Tavier à Hody, dont il suivra la direction générale pour se terminer à 98 mètres au delà de l'extrémité, vers le presbytère, de la façade d'un bâtiment appartenant au sieur Delpierre à Hody.

Art. 4. La disposition générale du tracé est indiquée en rouge avec rectifications de l'encre bleue, au plan annexé au présent arrêté et approuvé par notre ministre des travaux publics.

Art. 5. Le tracé de la première section recevra, avant l'ouverture des travaux, les modifications de détail qui seront jugées nécessaires par notre ministre des travaux publics, dans le but : 1<sup>o</sup> de faire passer convenablement la route par un viaduc à construire sous le chemin de fer concédé de Namur à Liège; 2<sup>o</sup> d'augmenter, moyennement de 25 mètres, l'intervalle qui séparera la route de ce chemin de fer, dans un alignement traversant la propriété de la dame veuve Lesoinne, sur 1,700 mètres environ de longueur; 3<sup>o</sup> d'éviter deux passages à niveau de ce railway, immédiatement en deçà de l'établissement d'Ougrée.

Art. 6. La largeur de la route sera de 10 mètres pour la première section et de 9 mètres pour la seconde, celle de la chaussée d'empierrement étant, pour toutes deux, de 5 mètres. Les accotements de la première auront respectivement 2 et 3 mètres de largeur, et ceux de la deuxième,

1 mètre 50 centimètres et 2 mètres 50 centimètres.

Toutefois, les concessionnaires sont autorisés à ne donner aux accotements des traversées des hameaux et villages, les largeurs déterminées ci-dessus, qu'au fur et à mesure de la reconstruction des bâtiments et murs de clôture existants, sous la condition d'y établir les rigoles et autres ouvrages qui seraient jugés nécessaires par notre ministre des travaux publics.

Art. 7. L'inclinaison des talus et les dimensions des fossés dont la route sera bordée partout où de besoin, seront réglées selon la nature du terrain et les localités.

Art. 8. Les propriétés nécessaires à l'établissement et à la construction de la route et de ses dépendances, seront emprises et occupées conformément aux lois en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 9. Indépendamment du concours offert par la province de Liège, par les communes et les propriétaires intéressés, il sera alloué aux concessionnaires des deux sections de route précitées des subsides fixés respectivement :

Pour la section du Val-Benoît à Lize, à trente mille francs;

Pour la section de Lize à Hody, à soixante et quinze mille francs.

Il sera statué par une disposition ultérieure sur l'imputation de ces subsides.

Art. 10. L'adjudication de la concession et l'exécution des travaux de chaque section de route auront lieu conformément aux devis, cahier des charges et plans approuvés par notre ministre des travaux publics.

Art. 11. Notre ministre des travaux publics (M. C. d'Hoffschmidt) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

217. — 21 mars 1846. — *Loi autorisant la modification de la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre* (1). (Monit. du 30 mars 1846.)

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

Article unique. Le gouvernement est autorisé à modifier la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre dans les termes de la convention provisoire du 22 janvier 1846, annexée

(1) Présentation à la chambre des représentants, le 31 janvier 1846. (Documents, p. 609.) — Rapport par M. Vanden Eynde, le 26 février. — (Documents, p. 848.) Discussion et adoption, le 6 mars, à l'unanimité des 52 membres présents.

Rapport au sénat par M. le vicomte Desmanet de Biesme, le 17 mars. — Discussion, les 18 et 19. — Adoption, le 19, à l'unanimité des 29 membres présents.

Voir plus loin l'arrêté du 28 mars 1846.

à la présente loi, sous les réserves indiquées ci-après (1) :

1<sup>o</sup>, § 6 de l'art. 2 de la convention précitée :

« La société s'engage à rattacher l'embranchement de Charleroy à la station du chemin de fer de l'État à Châteleineau, au moyen d'un embranchement secondaire à double voie. »

2<sup>o</sup> A intercaler au § 1<sup>er</sup> de l'art. 6 de la même convention, après le mot *Charleroy*, les mots suivants : *ainsi que celui de Châteleineau*.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Contre-signé par le ministre des travaux publics (M. C. d'Hoffschmidt).

### CONVENTION.

Entre le gouvernement belge, représenté par M. le ministre des travaux publics, d'une part,

Et la société anonyme du chemin de fer de Louvain à la Sambre, représentée par M. Eugène Chatard de Fargeas, aux termes de la procuration passée par les membres du comité d'administration, par-devant M. Venn, notaire public à Londres, en date du 23 décembre 1845, dûment légalisée par M. le consul de Belgique, enregistrée à Bruxelles le..., d'autre part,

A été convenu ce qui suit ;

Art. 1<sup>er</sup>. Le chemin de fer de Louvain à la Sambre prendra son origine à Louvain, aux abords de la porte du Canal, vis-à-vis des bassins, entre l'embranchement ferré appartenant à l'État et l'ancien mur d'enceinte. Le tracé, après avoir traversé une partie de la ville dont il coupera le rempart entre la vieille porte de Bruxelles et le Voer, se développera sur la rive gauche de la Dyle jusqu'à la hauteur du château d'Héverlé; après quoi, il franchira cette rivière dont il suivra la rive droite jusqu'au delà de Wavre, en passant par les communes de Vieux-Héverlé, Weert-Saint-George et Archennes. De Wavre, le tracé s'élèvera à l'ouest de la route de Bruxelles à Namur, sur le versant de la vallée de la Dyle, et atteindra Gembloux, en laissant à sa droite les communes de Blanmont, Chastre et Érage.

Art. 2. De Gembloux, ledit chemin de fer se dirigera, par une bifurcation, vers Namur et vers Charleroy.

L'embranchement de Namur, passant par Rhisnes, viendra se relier, le plus directement possible, à la station du chemin de fer de l'État et au chemin de fer concédé de Namur à Liège.

L'embranchement de Charleroy passera par Fleurus.

Sa partie extrême sera tracée de manière à obtenir la jonction la plus favorable possible avec le chemin de fer de l'État et les chemins de fer concédés de l'Entre-Sambre-et-Meuse et de Marchienne-au-Pont à Erquelinnes.

Les deux embranchements de Namur et de Charleroy seront construits à double voie, comme l'artère principale de ladite ligne de Louvain à Gembloux.

Art. 3. L'embranchement qui réunit actuellement la station de la porte de Diest aux bassins du canal de Louvain servira de jonction entre la station des bassins et le chemin de fer de l'État. L'usage en est cédé à la société pour la durée de sa concession, à la condition d'y doubler la voie, d'y faire les travaux de rectification et d'amélioration qui seront prescrits par le gouvernement et, en outre, d'en assurer l'entretien et l'exploitation régulière, aux conditions de son cahier des charges et sans préjudice de ce qui est statué à l'art. 4 ci-après.

Art. 4. Les transports entre les bassins du canal et la station du chemin de fer de l'État, se feront, sur cet embranchement, aux prix déterminés par le tarif de la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre.

Pour ce qui est des transports à destination ou venant d'un point quelconque de la ligne de Louvain à la Sambre et de ses autres embranchements, le tarif sera appliqué en prenant comme point de départ ou d'arrivée, tant des voyageurs que des marchandises, le milieu du raccordement, de telle sorte que les prix soient les mêmes pour les deux stations (des bassins ou du chemin de fer de l'État), tant à l'arrivée qu'au départ.

Art. 5. La société sera tenue d'avoir, soit dans la station de l'État, soit sur un emplacement contigu à cette station, conformément à ce qui sera réglé par le ministre des travaux publics, les bureaux et dépendances jugés indispensables pour opérer la translation des voyageurs et marchandises venant du chemin de fer de l'État ou à destination de ce chemin de fer.

Les convois de voyageurs arrivant à Louvain continueront leur marche jusqu'à la station de

(1) L'arrêté de modification a été pris le 26 mars en ces termes :

« La concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre est modifiée dans les termes de la con-

vention provisoire du 22 janvier 1846, annexée à la loi du 21 de ce mois, et sous les réserves indiquées dans la même loi. (*Monit.* du 30 mars 1846.)

l'État; la société devra également prendre, à la station de l'État, les voyageurs qui, de cette station, voudraient se rendre à l'un ou à l'autre point des lignes qui lui sont concédées.

Art. 6. La société s'engage à fournir les projets définitifs des deux embranchements de Namur et de Charleroy, dans les six mois à dater de la promulgation de la loi à intervenir.

Elle s'oblige à commencer les travaux sur ces deux embranchements, immédiatement après l'approbation des plans, les délais d'exécution demeurant fixés conformément aux stipulations du cahier des charges.

Art. 7. Elle s'engage aussi à ouvrir les travaux de la section de Louvain à Wavre dans les quinze jours de la promulgation de la loi, et à les poursuivre sans interruption.

Art. 8. Il sera loisible à la société de substituer à la section de Gembloux à Jemeppe un chemin de fer industriel (*tramroad*) pour le transport des matières pondéreuses, et destiné à rattacher le bassin de Jemeppe à un point à déterminer par le gouvernement, de la ligne de Louvain à Charleroy.

Art. 9. La société contractante, pour assurer l'exécution de ses nouveaux engagements, versera, à la première demande du gouvernement, un second cautionnement de 500,000 francs.

Art. 10. Aucune expropriation, aucuns travaux ne pourront être entamés sur les deux embranchements, avant qu'il ait été dûment justifié, à la satisfaction de M. le ministre des travaux publics, de la réalisation d'un nouveau versement, en Belgique, de 1,500,000 fr., y compris le cautionnement mentionné à l'article précédent. Ce versement devra être fait dans le délai de six mois, à dater de la promulgation de la loi de concession.

Art. 11. Les sommes de 15,000 et de 1,000 fr. prévues, pour frais de surveillance, à l'art. 41 du cahier des charges de la concession, sont portées respectivement à 20,000 et 2,000 francs.

Art. 12. Les conditions de la concession primitive sont maintenues et demeurent obligatoires, en tant qu'il n'y est pas dérogé par la présente convention.

Art. 13. La présente convention sera soumise à la sanction des chambres législatives, après avoir été dûment ratifiée par le comité d'administration de la société. Elle serait regardée comme nulle

et non avenue si la sanction législative était refusée.

Fait en double, à Bruxelles, le 22 janvier 1846.

(Signé) C. D'HOFFSCHMIDT.

Approuvé l'écriture ci-dessus et d'autre part.

(Signé) E. CHATARD DE FARGEAS.

Nous soussignés membres du comité d'administration de la société anonyme du chemin de fer de Louvain à la Sambre, après avoir pris connaissance de la convention ci-dessus et d'autre part, déclarons en comprendre parfaitement et le sens et la valeur, et n'y trouvant rien de contraire aux termes de la procuration que nous avons donnée à notre mandataire, le sieur Eugène Chatard de Fargeas, en conséquence l'approuvons, la ratifions, dans son entier, et nous nous engageons à l'exécuter loyalement.

(Signé) JOHN BARNES, S. J. CAPPER, CASTEN-DIECK, H.-L. SHALE, E. SHERMAN.

Witness :

E. K. RANDELL,

Solicitor to the company.

218. — 22 MARS 1846. — *Arrêté royal nommant le sieur Arrivabene chevalier de l'ordre de Léopold.* (Monit. du 24 mars 1846.)

Motifs. « Voulant reconnaître, par un témoignage public de notre bienveillance, les services rendus au pays par M. le comte Arrivabene (Jean), auteur de plusieurs publications faites dans le but d'améliorer le sort des classes laborieuses et pauvres. »

219. — 23 MARS 1846. — *Loi qui ouvre un crédit provisoire au département des travaux publics, pour le mois d'avril 1846* (1). (Monit. du 29 mars 1846.)

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

Art. 1<sup>er</sup>. Il est ouvert au ministère des travaux publics un crédit provisoire de un million soixante-neuf mille quatre cent quatre francs trente-deux centimes (fr. 1,069,404 32 c.), pour faire face aux dépenses du mois d'avril de l'exercice 1846.

Art. 2. La présente loi sera obligatoire le 1<sup>er</sup> avril 1846.

(1) Présentation à la chambre des représentants, le 17 mars 1846. — Rapport par M. Mast de Vries, le 18. — Discussion et adoption, le même jour à l'unanimité des 65 membres présents.

Discussion au sénat les 20 et 21 mars 1846. — Adoption, le 21, à l'unanimité des 26 membres présents.