

DÉSIGNATION DES SERVICES.	PRÉVISIONS des RECETTES et DES DÉPENSES.	TOTAL PAR CHAPITRE.
Art. 53. Encaissements et paiements effectués pour le compte de tiers par suite du transport des marchandises	250,000 »	
Art. 54. Prix de transports afférents au parcours en dehors des limites des chemins de fer, dans l'intérieur du pays (ports au delà)	3,000 »	
Art. 55. Articles d'argent confiés à la poste et rendus payables sur mandats à vue	3,200,000 »	
Art. 56. Prix des abonnements aux journaux et paiements divers encaissés par les agents du service des postes, pour compte de tiers. .	600,000 »	
		12,131,000 »
Total des recettes et des dépenses pour ordre.		22,381,000 »

270. — 24 MAI 1856. — *Arrêté royal portant clôture de la session législative de 1855-1856.* (Monit. du 28 mai 1856.)

Léopold, etc. Vu l'art. 70 de la Constitution ; Sur la proposition de notre ministre de l'intérieur et de l'avis de notre conseil des ministres,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. La session législative de 1855-1856 est close.

Art. 2. Notre ministre de l'intérieur (M. P. de Decker) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

271. — 25 MAI 1856. — *Loi autorisant la concession du chemin de fer de Contich à Lierre* (1). (Monit. du 30 mai 1856.)

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

Art. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à concéder le chemin de fer, en partie construit aux frais de l'État, de Contich à Lierre, à la compagnie du chemin de fer de Lierre à Turnhout, aux mêmes clauses et conditions que celles auxquelles ladite compagnie est concessionnaire de ce dernier chemin de fer ; toutefois, pour la section de Contich à Lierre, il ne sera garanti par l'État à la compagnie aucun minimum d'intérêt.

Art. 2. Le gouvernement pourra, en outre,

autoriser la compagnie prémentionnée à faire circuler son matériel sur le chemin de fer de l'État entre la station de Contich et celle d'Anvers, et entre cette dernière station et l'entrepôt.

Les conditions auxquelles cette autorisation sera donnée seront arrêtées de commun accord entre le ministre des travaux publics et la compagnie.

Art. 3. Les dispositions relatives au parcours de la route de Contich à Anvers, reprises aux art. 11 et suivants de la convention, seront annuellement révocables, en se prévenant trois mois d'avance.

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. A. DUMON.

272. — 25 MAI 1856. — *Loi qui proroge l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1853, concernant les péages sur le chemin de fer de l'État* (2). (Monit. du 30 mai 1856.)

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

Article unique. L'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1853 (*Bulletin officiel*, no 196), concernant les péages du chemin de fer, est prorogé jusqu'au 1^{er} juillet 1857.

(1) Présentation à la chambre des représentants le 16 mai 1855. — Exposé des motifs (*Annales*, p. 1170). — Rapport par M. Prévinaire le 31 mai. — Discussion et ajournement le 21 nov. — Deuxième rapport le 4 mars 1856. — Discussion les 2, 3 et 4 avril. — Adoption au premier vote le 4 avril. — Discussion relative au vote définitif et adoption de l'ensemble du projet le 8, par 43 voix contre 41.

Rapport au sénat par M. Gillès de 's Gravenwezel

le 16 mai. — Discussion le 17 mai et adoption le 20, par 23 voix contre 2 et 1 abstention.

(2) Présentation à la chambre des représentants le 15 avril 1856. — Exposé des motifs (*Annales*, p. 1155). — Rapport par M. Jacques le 22 avril. — Discussion et adoption le 23 avril, à l'unanimité.

Rapport au sénat par M. de Ryckman de Winghe le 17 mai. — Discussion le 20 mai et adoption le 21, à l'unanimité.

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. A. DUMON.

273. — 25 MAI 1856. — *Arrêté royal relatif à des modifications au tracé de la rue de la chaussée à Mons.* (Monit. du 28 mai 1856.)

Léopold, etc. Revu l'arrêté royal du 30 décembre 1819, fixant les alignements des traverses de grande voirie de la ville de Mons;

Vu la délibération du conseil communal de Mons, en date du 5 avril 1856, concernant les modifications à apporter au 22^e alignement du côté droit de la rue de la Chaussée, faisant partie de la route de première classe, n^o 2;

Vu l'avis de la députation permanente du conseil provincial du Hainaut;

Vu le plan indiquant les modifications dont il s'agit;

Vu l'art. 76 de la loi communale;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Est approuvée la délibération susdite du conseil communal de Mons, en date du 5 avril 1856.

En conséquence, le 22^e alignement du côté droit de la rue de la Chaussée, faisant partie de la route de première classe, n^o 2, est remplacé par les alignements suivants :

22^o. De là une ligne droite tracée sur l'extrémité de l'arêtier commun aux propriétés n^{os} 83 (86 nouveau) et n^o 84 (88 nouveau).

22 bis. De là une ligne droite tracée sur le sommet de l'angle saillant de la propriété n^o 84 (88 nouveau).

22 ter. Une ligne droite partant du sommet de l'angle saillant de la maison n^o 1 ancien, et aboutissant à l'extrémité de l'arêtier commun aux propriétés n^{os} 1 et 116 anciens, dans le coin de l'école dominicale.

Art. 2. Notre ministre des travaux publics (M. A. Dumon) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

274. — 25 MAI 1856. — *Arrêté royal relatif au tracé de la route pavée partant de la station du chemin de fer à Bloemendaele, et aboutissant à la route de Gand à Ostende.* (Monit. du 28 mai 1856.)

Léopold, etc. Revu notre arrêté du 21 septembre 1853, décrétant la construction, aux frais de

l'État, dans la province de la Flandre occidentale, d'une route pavée partant de la station du chemin de fer à Bloemendaele, et aboutissant à la route de 2^e classe de Gand à Ostende par Thielt, en passant par Ruddervoorde, Aertrycke et Eerneghem; et notamment l'art. 9, portant qu'il sera statué ultérieurement tant sur le tracé de la dernière section de cette route, que sur les offres de concours que la province de Flandre occidentale et les communes intéressées feront pour l'établissement de cette section;

Vu les plan et autres pièces constituant le projet définitif de ladite partie de route comprise entre la route provinciale de Bruges à Thourout, au point appelé Zuidwegemolen, et Eerneghem, en passant par Aertrycke;

Vu la lettre du gouverneur de la Flandre occidentale, en date du 21 novembre 1854, de laquelle il résulte que le conseil provincial a résolu de contribuer à l'établissement de cette section de route, par un subside égal, au maximum, au tiers de la dépense de l'évaluation, produite en séance dudit conseil provincial;

Vu la délibération, en date du 16 décembre 1851, par laquelle le conseil communal d'Aertrycke vote un subside égal au tiers de la dépense d'exécution de la partie de route qui traverse son territoire, et la délibération du conseil communal d'Eerneghem, en date du 19 septembre 1851, votant la cession à l'État, de la route communale d'une longueur de 2,534 mètres, comprise entre Eerneghem et la route de 2^e classe de Gand à Ostende, par Thielt;

Vu la lettre, en date du 6 octobre 1855, portant offre de la part de M. le vicomte de Croeser de Berges, de céder, moyennant une indemnité égale à la moitié de leur valeur, ceux de ses terrains qui seront incorporés dans la route;

Considérant que l'enquête publique ouverte sur le projet, en conformité de notre arrêté du 20 avril 1857, a suffisamment constaté l'utilité de la route dont il s'agit;

Sur le rapport de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Le tracé de la 3^e et dernière section de la route pavée partant de la station du chemin de fer à Bloemendaele et aboutissant à la route de 2^e classe de Gand à Ostende, par Thielt, en passant par Ruddervoorde, Aertrycke et Eerneghem, est fixé tel qu'il est figuré au plan ci-joint, approuvé par notre ministre des travaux publics.

Art. 2. Le tracé, d'une longueur totale de 9,734 mètres environ, se composera des alignements dont la description suit :

Le 1^{er} alignement aura son origine à la ren-